

POLÍTICA VACILANTE, CIRCULAÇÃO CONSTANTE: A CONSTRUÇÃO DE UMA FLUIDEZ SELETIVA ENTRE O BRASIL E A ÁFRICA NO PERÍODO TÉCNICO-CIENTÍFICO-INFORMACIONAL

Antonio Gomes de Jesus Neto ¹
Orientadora do Trabalho: Prof^ª Dr^ª Mónica Arroyo ²

RESUMO

Iniciadas de maneira violenta com o advento do tráfico de escravizados no início do século XVI, e gradualmente arrefecidas com o fim deste em meados do século XIX, as relações entre o Brasil e o continente africano são consensualmente retomadas no início dos anos 1960, período no qual se consolida também o chamado meio técnico-científico informacional. Desde então, a política externa brasileira para a África tem se mostrado pendular, não apenas com aproximações e afastamentos periódicos com os países africanos, mas também alternando períodos de maior seletividade das parcerias com outros de viés mais pan-africanista. Tal movimento político tem sido acompanhado, desde seu início, pela retomada também da circulação entre o Brasil e o continente africano, incluindo ligações diretas que possibilitam o fluxo marítimo, aéreo e informacional através do Atlântico Sul. A despeito da pendularidade política mencionada, porém, uma análise desses processos de circulação indica uma constância desses fluxos mesmo em períodos de afastamento deliberado, evidenciando também a construção de uma seletividade da fluidez Brasil-África em direção a poucas formações socioespaciais africanas específicas no período técnico-científico-informacional – destacando-se, especialmente, a África do Sul, Angola, Cabo Verde e Marrocos.

Palavras-chave: África, Relações Brasil-África, Circulação, Fluidez territorial, Seletividade.

ABSTRACT

Violently started with the advent of the slave trade at the beginning of the 16th century, and gradually decreased with its end in the mid-19th century, relations between Brazil and the African continent were consensually resumed at the beginning of the 1960s (period in which the so-called technical-scientific informational milieu was also consolidated) Since then, Brazilian foreign policy towards Africa has been wavering, not only with periodic approaches and disengagements with African countries, but also alternating periods of greater selectivity in partnerships with others with a more pan-Africanist bias. This political movement has been accompanied, since its beginning, by the resumption of circulation between Brazil and the African continent, including direct connections that enable maritime, air and information flow through the South Atlantic. Despite this political oscillation, however, an analysis of these circulation processes indicates a constancy of these flows even in periods of deliberate disengagement, also evidencing the construction of a selectivity of Brazil-Africa fluidity towards a few specific African socio-spatial formations in the technical-scientific-informational period - highlighting especially South Africa, Angola, Cape Verde and Morocco.

Keywords: Africa, Brazil-Africa relations, Circulation, Territorial fluidity, Selectivity

¹ Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana (PPGH) da Universidade de São Paulo (USP). Bolsista Capes. antoniogjneto@yahoo.com.br

² Departamento de Geografia (DG) da Universidade de São Paulo (USP). mmarroyo@usp.br

INTRODUÇÃO³

A associação entre circulação e política remete às bases do pensamento geográfico, e já Vallaux (1914) entendia “a circulação como fenômeno político” (p. 265). Na mesma linha, Gottman ([1952] 2007, p. 164) afirma que “o político e o econômico se enredam nas engrenagens da circulação”, e também Raffestin [1980](1993) chama atenção aos vínculos estreitos entre circulação e poder. Mais recentemente, e preocupados mais concretamente com o continente africano, Stenmanns e Ouma (2015, p. 87) afirmam que “a logística [...] não é apenas uma questão econômica, mas também geopolítica”⁴, enquanto Ouma, Stenmanns e Verne (2018, p. 356) questionam a conectividade⁵ como panaceia para o desenvolvimento do continente, clamando por “políticas progressistas” para o setor por parte dos governos locais. A circulação entre o Brasil e as formações socioespaciais (SANTOS, 1977) africanas não escapa, certamente, a este caráter inerente ao fenômeno, de modo que o presente trabalho tem como objetivo analisar as articulações entre circulação e política desde a retomada histórica das relações Brasil-África em meados do século XX.

Apesar de identificar o final da II Guerra Mundial, e mais especificamente o governo Dutra (1946-1951), como a primeira centelha de preocupação do Brasil com a África após um longo distanciamento desde o final do tráfico de escravizados em meados do século XIX, Saraiva (2012, p. 35) acompanha diversos outros autores na consideração do ano de 1961 como “um marco nas relações do Brasil com o continente africano”. De alguma maneira, esses marcos temporais coincidem também com os marcos elegidos por Santos [1996](2012) para caracterizar o início do período técnico-científico-informacional – que para o autor, começa com o final da II Guerra Mundial e “vai realmente dar-se nos anos de 1970” (p. 238), especialmente por meio de uma universalização do meio geográfico que aumentou, segundo o autor, “a necessidade de movimento” e “a importância dos fluxos” (p. 240).

Neste sentido, a reaproximação brasileira ao continente africano foi imediatamente seguida de uma retomada da circulação entre ambos: ainda nos primórdios desse movimento, uma das primeiras ações concretas da Política Externa Independente (PEI) do governo Jânio Quadros foi o estabelecimento, em 1962, de uma rota direta para Lagos operada pelo Lóide

³ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

⁴ Traduzido livremente do inglês.

⁵ Ao invés de circulação, os autores falam de maneira mais ampla em “conectividade”, incluindo aí a logística e também as infraestruturas de tecnologias da informação e comunicação (TICs).

Brasileno no mesmo período, a Panair planejou expandir-se no continente africano para além das escalas aéreas que fazia em Dakar, Monróvia (Libéria) e Ilha do Sal (Cabo Verde). Contudo, e apesar desse ressurgimento das rotas sul-atlânticas, parte importante da literatura converge na identificação de uma insuficiência “crônica” das ligações entre o Brasil e a África desde a retomada dessas relações no início dos anos 1960. Lechini (2006, p. 129), por exemplo, afirma que “o transporte foi um obstáculo muito grande⁶” neste processo, pois segundo Saraiva (2012, p. 48), “a estrutura de transporte [...] estava toda voltada para a Europa”. Santana (2003a, p. 125) também entende “a insuficiência de transportes diretos” como um “obstáculo” desse relacionamento entre as décadas de 1970 e 1990, mesma análise de Sá Pimentel (2000, p. 2000) quando fala de uma “escassez de transporte direto entre o Brasil e a África” para o período.

A virada para o século XXI não alterou muito este panorama, e de maneira quase unânime, os autores que enfatizam a inflexão nas relações Brasil-África a partir dos anos 2000, lamentam igualmente a insuficiência de ligações aéreas, marítimas e comunicacionais entre o território brasileiro e o continente africano. Assim, Gonçalves (2009, p. 11-13) fala de uma “debilidade” e de “entraves” relacionados ao transporte, enquanto Saraiva (2010, p. 178) reafirma sua leitura anterior sobre ser a circulação africana “direcionada exclusivamente à Europa”. Da mesma maneira, em Ipea/Banco Mundial (2011, p. 47) reclama-se uma “deficiência em termos de conectividade, tanto nas comunicações como nos transportes, entre a África e o Brasil”, e conclui-se que “os canais de comunicação e transporte de passageiros e produtos constituíam restrições fundamentais” (p. 100) a essas relações. A partir de um levantamento com empresas brasileiras interessadas em operar na África, Pinto, Belmonte e Pádua (2015) identificaram na infraestrutura logística (brasileira e africana) uma barreira relevante de negócios, enquanto Almeida (2017, p. 472) registrou, “como reflexo da fragilidade das relações nos níveis político e econômico, a dificuldade de maior fluxo de pessoas entre o Brasil e os países africanos”. Por fim, e concordando com Saraiva (2010), Pimentel (2018, p. 218) conclui que a “materialidade das conexões entre Brasil e os países da África sul-atlântica não possui o mesmo grau [de] densidade entre as conexões Norte-Sul”.

A alegada insuficiência de linhas aéreas, marítimas e comunicacionais não significa, porém, uma ausência dessas ligações, e a própria literatura identifica, ao longo do período técnico-científico-informacional, parte das bases técnicas de circulação entre o Brasil e a África. Politicamente, tais relações reconhecidamente alternam-se entre aproximações e distanciamentos durante o período em questão (GERKEN BRASIL, 2016; ALMEIDA, 2017;

⁶ Traduzido livremente do espanhol.

FARIAS, 2017; MORAIS, 2019), mas parece possível também associar, a essa pendularidade, uma alternância entre políticas universalistas e seletivas do Brasil para a África (RIBEIRO, 2007), ampliando o escopo de formações socioespaciais africanas “de interesse” no primeiro caso, e reduzindo no segundo. Como fenômeno essencialmente político, a circulação acompanha de perto estes movimentos pendulares – ora reforçando a seletividade de formações socioespaciais africanas, ora ampliando o raio de ligações brasileiras com estas –, mas sempre mantendo-se constante ao longo do processo. Deste modo, as dinâmicas de circulação explicam e são explicadas pelas relações políticas e econômicas Brasil-África no período técnico-científico-informacional, demandando portanto um entendimento analítico mais profundo e que ultrapasse sua simples identificação como “problema” – ou seu mero reconhecimento pontual como “assunto estratégico”.

ARTICULAÇÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

O trabalho teve como procedimentos principais uma revisão bibliográfica sobre as relações Brasil-África desde o advento do período técnico-científico-informacional (SANTOS, [1996]2012), aliada a um levantamento empírico (incluindo sítios eletrônicos) das rotas e ligações diretas sul-atlânticas existentes ao longo deste, buscando sempre articular os resultados ao arcabouço teórico-metodológico proposto por Santos (1977; [1996] 2012).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Ainda nos primórdios da reaproximação brasileira à África, e como consequência da Política Externa Independente (PEI) lançada em 1961, uma das primeiras ações concretas do governo Jânio Quadros foi a reativação, em 1962, das ligações marítimas entre o Brasil e a África, com o estabelecimento de uma rota direta para Lagos operada pelo Lóide Brasileiro (RODRIGUES, [1961]1982; LECHINI, 2006; PENHA, 2011; PEREIRA, 2020). No mesmo período, Sasaki (2015) detalha um plano de expansão da Panair no continente africano para além das escalas aéreas que fazia em Dakar, Monróvia (Libéria) e Ilha do Sal (Cabo Verde), planejando a operação de uma rede de comunicação em cidades como Acra (Gana), Luanda (Angola), Lourenço Marques (Moçambique), Cairo (Egito) e Kano (Nigéria), dentre outras. Tal objetivo, nunca alcançado, acabou freado por dois processos complementares, e que também tiveram consequências diretas para a circulação Brasil-África: o golpe militar de 1964 e a decorrente falência “forçada” da Panair (SASAKI, 2015). De qualquer maneira, as duas



iniciativas (do Lóide e da Panair) explicitavam, para além de uma tentativa de aproximação ao continente, uma intencionalidade pan-africanista da política externa brasileira no governo Jânio Quadros (seguida pelo governo João Goulart), onde várias regiões africanas seriam contempladas por rotas de circulação oriundas do território brasileiro – ainda que na prática, essa fluidez continuasse bastante incipiente.

Almeida (2017) e Morais (2019) apontam, em suas análises, o início da ditadura militar como um período de novo afastamento nas relações políticas entre o Brasil e a África. Realinhando a política externa brasileira aos Estados Unidos (e afastando-se das aspirações terceiro-mundistas dos governos anteriores), os primeiros 5 anos da ditadura militar brasileira (1964-1969) marcam também um alinhamento aos interesses portugueses na África (onde Portugal insistia em manter suas colônias), mas também ao regime sul-africano do *apartheid*. Neste sentido, Aquino (2008) e Farias (2017) mencionam a assinatura, no governo brasileiro de Castelo Branco, de um tratado de comércio com o governo salazarista que abria os portos coloniais portugueses aos navios brasileiros, ampliando a circulação marítima Brasil-África para além da linha do Lóide em direção a Lagos. Já no governo Costa e Silva, Santana (2003b, p. 151) menciona a “inauguração, em 1968, de linhas marítimas regulares para Dacar, Monróvia, Tema, Takarodi, Lagos, Luanda e Lobito”, incluindo assim também rotas para Senegal, Libéria e Gana à circulação de mercadorias entre o Brasil e a África. Além disso, e enquanto a Varig assumia as rotas da extinta Panair (PEREIRA; THÉRY, 2019), foi entre os anos de 1966 e 1968 que o território brasileiro se integrou pela primeira vez por via aérea com a África do Sul, através do aeroporto do Rio Janeiro e com voos operados pelas empresas sul-africanas Trek e South African Airways (GUTTERY, 1998)⁷. A orientação mais seletiva da política externa do período, portanto, focada nas colônias portuguesas e na África do Sul, ainda que possa ser lida como um movimento de afastamento do Brasil em relação ao continente africano, não significou uma interrupção da circulação. Pelo contrário, a orientação para certas formações socioespaciais intensificou a oferta de rotas de circulação diretas entre o Brasil e estas, e mesmo outras formações socioespaciais foram abarcadas em linhas de navegação marítima. Se a leitura de Saraiva (2012, p. 41) é a de que “o recuo não significou abandono”, o mesmo pode ser dito para a circulação, que se manteve constante apesar da política vacilante para a África no período.

Dando sequência ao período ditatorial brasileiro, Almeida (2017) e Morais (2019) veem nos governos Médici e Geisel uma reaproximação “pragmática” com o continente

⁷ Santana (2003b) sugere que esta ligação aérea com a África do Sul fazia escala em Luanda.

africano e de olho nos mercados vislumbrados por Rangel (1962), o Brasil passa a se distanciar de Portugal reconhecendo rapidamente as independências simultâneas das ex-colônias lusófonas em 1975. Pouco antes disso, em 1972, Almeida (2017, p. 454-455) já fala de uma negociação do Itamaraty para “o restabelecimento da navegação direta entre o Brasil e a África ocidental pela Marinha mercante como forma de incrementar as relações comerciais com os países da região”, e sobre essa circulação marítima na década de 1970, Lechini (2006, p. 129) diz que “havia linhas para a África do Sul, Angola, Moçambique e África Ocidental” – mesmo com “a falta de carga de retorno” tornando “o frete mais custoso”⁸. Em relação à circulação aérea, foi também neste período – mais especificamente entre 1974-1975 – que a companhia aérea marroquina Royal Maroc passou a voar regularmente para o Rio de Janeiro (GUTTERY, 1998), assim como a Varig ampliou seu leque de destinos no continente africano voando para Luanda, Joanesburgo e Cidade do Cabo, na África do Sul (PEREIRA; THÉRY, 2019). Já no governo Figueiredo, e para viabilizar a circulação de técnicos e executivos de empresas brasileiras já instaladas no continente africano, Pereira e Théry (2019) apontam que a Varig passou a voar em meados dos anos 1980 para Lagos, Abidjan (Costa do Marfim) e Maputo, ampliando mais ainda as conexões entre o Brasil e a África.

Se a intencionalidade dos governos Médici, Geisel e Figueiredo (tomados em bloco) pode ser considerada de uma aproximação pan-africanista, na prática ela manteve uma seletividade (um pouco ampliada, é verdade) dessa fluidez, repetindo a tendência de concentrar a circulação marítima e aérea em direção a poucos países como África do Sul, Angola, Moçambique e Nigéria – mas adicionando a essa lista Marrocos e outros países da África Ocidental, como a Costa do Marfim (para além dos já conectados Gana, Libéria e Senegal).

Os primeiros governos brasileiros desde a redemocratização (José Sarney, Fernando Collor, Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso) são amplamente tomados em conjunto para delimitar-se um período não apenas de afastamento do Brasil em relação a África, mas sobretudo de consolidação de uma política seletiva brasileira para o continente. Mais do que uma leitura analítica do processo, porém, a seletividade foi uma escolha deliberada dos governos pós-ditadura militar, explicitada de maneira bastante clara por Sá Pimentel (2000, p. 6-7) quando este era Diretor-Geral do Departamento de África e Oriente Próximo do Ministério das Relações Exteriores do Brasil, no governo FHC:

⁸ Traduzido livremente do espanhol.

É curiosa a insistência em uma política africana, que pareceria sugerir uma repartição equânime dos meios da diplomacia brasileira entre parceiros tão díspares como Angola e Burquina-Fasso, África do Sul e Ruanda, Nigéria e Djibuti. Ora, com a mesma naturalidade com que se admite que Alemanha, Luxemburgo, França e Portugal oferecem oportunidades específicas, que demandam respostas individualizadas, não necessariamente generalizáveis sob o rótulo de “política européia”, também na África cumpre aplicar os nossos recursos com critério. Seletividade não significa desinteresse pelas grandes causas comuns a todos os africanos – de resto, a toda a humanidade – como a busca da paz, o desenvolvimento econômico, a democracia, os direitos humanos. Denota, apenas, pragmatismo na alocação de recursos limitados.

Desde então, a literatura que trata esse grupo de governos como um período de seletividade pronunciada (e efetiva) nas relações Brasil-África é bastante farta, e com leituras bastante próximas entre si. Santana (2003a, p. 126), por exemplo, afirma que a “política africana dos anos 1970 e parte dos anos 1980 cede lugar a um enfoque recortado a poucos países, regiões e temas”, da mesma maneira que Lechini (2006, p. 116) indica que “a cooperação Sul-Sul das décadas de setenta e oitenta se transformou em ‘associações estratégicas’⁹” com alguns países africanos, definindo a década de 1990 como a do “avanço da seletividade”. Também contrapondo a política pan-africanista das décadas anteriores, Ribeiro (2007, p. 193) entende que “a ação do Itamaraty para o continente africano transparece na opção por parcerias preferenciais” entre meados dos anos 1980 e toda a década de 1990, “evidenciando que, nas relações com a África, o Brasil procura agir de forma seletiva” (RIBEIRO, 2007, p. 16). Mais do que apontar a seletividade, Ribeiro (2007) indica também os sentidos principais desta, definindo África do Sul, Angola e Nigéria (e em menor grau, Moçambique) como as principais prioridades brasileiras no continente no período¹⁰ - leitura referendada também por Lechini (2006), Salache (2009) e Pereira (2020). O grande responsável por consolidar a leitura desta política, contudo, foi Saraiva (1996; 2010; 2012), repetidamente enfatizando as “opções seletivas” do Brasil redemocratizado para a África em contraposição à “política global para o continente” das décadas anteriores – apesar de, assim como em sua leitura do início da ditadura militar, entender que essa diminuição não significou o fim das relações.

Automaticamente vinculada a um período de políticas neoliberais, a seletividade deliberada do ponto de vista político (denotando uma importância secundária do continente africano para esses governos) não pode ser confundida com uma seletividade geográfica historicamente estrutural das relações Brasil-África, sobretudo sob o ponto de vista dos fluxos materiais. Sendo a fluidez, de fato, seletiva como afirmado por Santos [1996](2012), a

⁹ Traduzido livremente do espanhol.

¹⁰ Vale reforçar, o autor não considera a África do Norte, deixando de fora de suas análises países reconhecidamente importantes como Argélia, Egito e Marrocos.

concentração da circulação em direção a poucas formações socioespaciais africanas é fenômeno secular como precocemente apontado por Rodrigues [1961](1982), o que não impede, contudo, a alternância entre momentos de uma fluidez especialmente seletiva e outros cuja amplitude da seletividade se alarga consideravelmente. Assim, em relação às rotas aéreas entre o Brasil e a África nesse período das “opções seletivas”, Sá Pimentel (2000) e Lechini (2006) mencionam a extinção dos voos da Varig para Lagos nos anos 1990 (por causa de questões políticas ligadas ao então presidente nigeriano Sani Abacha), enquanto Santana (2003a; 2003b) lamenta a extinção das linhas diretas ligando o território brasileiro a Abidjan e Maputo. Segundo o autor, com exceção dos voos para África do Sul e Angola – além da recém-implementada rota para Cabo Verde -, parte importante dos contatos brasileiros com a África se davam “de forma triangular, com passagem pela Europa” (SANTANA, 2003a, p. 130), mas a virada para os anos 2000 parece ter sido também um período de inflexão para a ampliação dessa seletividade.

Seria incorreto, contudo, localizar essa inflexão exatamente no início do governo Lula, sendo este na verdade o corolário de um processo iniciado quase uma década antes. Assim, Alencastro (2019) menciona o fim do *apartheid* na África do Sul, em 1994, como um evento importante para a intensificação das relações entre o Brasil e a África, e no ano seguinte, em 1995, dois novos eventos preparam o terreno para a nova fase da circulação Brasil-África, geralmente associada ao início do século XXI: a criação da Organização Mundial do Comércio (OMC), que reorganiza as bases dos fluxos comerciais em escala mundial, e o advento da internet comercial no Brasil (CARVALHO, 2006), que inaugura uma nova forma de circulação na economia mundial, baseada no tráfego de dados binários. Neste sentido, no ano 2000 instala-se o primeiro cabo submarino de fibra ótica através do Atlântico Sul, o Atlantis-II, e ainda que seu objetivo fosse conectar o território brasileiro a Portugal, a instalação de ramais em Cabo Verde e Senegal conectaram também, pela primeira vez, a internet brasileira diretamente à africana¹¹. No mesmo ano, esboça-se o primeiro acordo comercial entre o MERCOSUL e a África do Sul, ao mesmo tempo em que inicia-se a conjuntura batizada por Saraiva (2012) como de “renascença africana”, cujo marco da Nova Parceria para o Desenvolvimento da África (NEPAD¹²) tinha como um dos pontos principais a preocupação com as infraestruturas de circulação do continente. Assim, quando Lula ascende à presidência brasileira em 2003, já há um movimento de ampliação da fluidez entre o Brasil e a África em curso, e as opções para a política externa de seu governo dão o impulso final a essa inflexão.

¹¹ As informações sobre esse primeiro cabo submarino de fibra ótica foram retiradas da linha do tempo estabelecida por Bill Glover em <<https://atlantic-cable.com/Cables/CableTimeLine/index1951.htm>>. Acesso em 20 out. 2023.

¹² Do inglês *New Partnership for Africa's Development*.

Em uma leitura um tanto precipitada, Döpcke (2003, p. 31) sugere, antes do governo Lula completar seu primeiro ano, mais uma “continuidade com as opções seletivas do que a manifestação de uma vocação universalista” para a África, mas após um período mais adequado de análise, Ribeiro (2009, p. 190) reconhece um “nítido esforço para a ampliação do raio de atuação da diplomacia brasileira no continente africano” (p. 190) em sua gestão. Na mesma linha, em Ipea/Banco Mundial (2011, p. 106) verifica-se “uma maior diversificação do comércio e investimento em termos geográficos e setoriais”, enquanto Cabral et al (2013, p. 57) indicam que “a cooperação brasileira espalhou-se constantemente pelo continente” ao longo do governo Lula, em um movimento que visava não apenas os países individualmente, mas o continente africano como um todo (RIZZI et al, 2011; OLIVEIRA, 2015).

Balizando novamente todo esse movimento, Penha (2011, p. 209) aponta, nos anos 2000, uma “ampliação de rotas marítimas e aéreas entre Brasil e África, que se multiplicaram por cinco ao longo da década”, tornando assim o Atlântico Sul um espaço novamente integrado e permeado por uma circulação dinâmica de mercadorias, pessoas e informações (agora transmitidas como dados binários). No caso da circulação marítima, e especificamente em relação à África do Sul, em CNI (2008) identifica-se a existência de linhas regulares¹³ iniciando em Buenos Aires, passando por Rio Grande, Paranaguá e Santos, e finalizando o percurso em Port Elizabeth e Durban (as duas últimas na África do Sul). No mesmo relatório, detalha-se que “a maior parte dos granéis é transportada por meio de navios especializados com capacidade para até 180 mil toneladas de peso bruto (TPB)”, sendo que para algumas poucas cargas, já tinha sido possível “equacionar a questão do frete de retorno” (CNI, 2008, p. 29). Lima (2015), por seu turno, identifica um padrão de linhas regulares realizadas por grandes operadoras marítimas multinacionais¹⁴ com origem no Sul e Sudeste brasileiros¹⁵ e tendo como destino final portos na África do Sul, Angola, República do Congo, Costa do Marfim, Gana e Togo.

Na circulação aérea, destaca-se a consolidação dos voos entre Fortaleza, Recife, Salvador e a Ilha do Sal (Cabo Verde) pela companhia TACV¹⁶, possibilitado por um acordo de cooperação entre os dois governos (RIBEIRO, 2007) e considerado “um marco importante do novo relacionamento com a África” (PENHA, 2011, p. 209) por teoricamente possibilitar um aumento dos fluxos comerciais com toda a África Ocidental (RIBEIRO, 2007; PENHA, 2011). Além deste voo (e os já existentes em direção à África do Sul e Marrocos), retoma-se

¹³ Operadas, à época, pela ASAS Line.

¹⁴ A saber: Maersk Line, Nile Dutch e CMA CGM.

¹⁵ E também, em alguns casos, iniciando-se em Buenos Aires.

¹⁶ Transportes Aéreos de Cabo Verde.



no período a ligação direta entre o Rio de Janeiro e São Paulo (Guarulhos) com Luanda, operada pela companhia aérea angolana TAAG, mais uma vez demonstrando a articulação entre a circulação e a conformação de uma fluidez seletiva com certas formações socioespaciais africanas (especialmente África do Sul, Angola, Cabo Verde e Marrocos) ao longo do período técnico-científico-informacional.

Adentrando-se o governo de Dilma Rousseff (sempre tomado em conjunto com o governo Lula como um momento de reaproximação do Brasil à África), Almeida (2017) fala de um “desestímulo gradual” dessas relações, apesar de ostentar o pico histórico de trocas comerciais (LIMA, 2015) e um incremento considerável na cooperação militar (DUSSORT, 2016). Além disso, segundo Cabral et al (2013, p. 57), este período parece ter sido marcado por uma “orientação mais seletiva” (CABRAL et al, 2013, p. 57) para o continente africano, e também por uma “relevância das parcerias bilaterais” (CERVO; LESSA, 2014) na política externa, fazendo autoras como Dussort (2016) questionarem novamente a necessidade (e a viabilidade) de uma política para todo o continente. De qualquer maneira, e confirmando o presente argumento de que a circulação se mantém constante apesar das oscilações políticas, a orientação mais bilateral do governo Dilma consolidou a aproximação brasileira à Etiópia iniciada no governo Lula, e além de vários acordos bilaterais assinados desde 2013, em 2014 inaugura-se uma nova ligação aérea direta entre o Brasil e a África: o voo São Paulo-Addis Abeba, operado pela companhia aérea estatal etíope Ethiopian Airlines (STUENKEL, 2018).

O golpe sofrido por Dilma Rousseff em 2016 praticamente encerra as análises de boa parte da literatura sobre as relações Brasil-África, havendo pouca bibliografia sobre o assunto desde então. Dentre as poucas abordagens existentes, Farias (2017, p. 212) entende que, se o governo Dilma já dava sinais de declínio nessas relações, a reorientação política pós-golpe “solapou efetivamente as bases da estratégia anterior”, dando como exemplo prático a drástica redução de recursos do BNDES para o continente. Mais uma vez, contudo, o afastamento político não significou uma redução da circulação, e no ano de 2018 assistiu-se à instalação de mais dois cabos submarinos de fibra ótica interligando a costa brasileira à África, conectando a cidade de Fortaleza a Sangano, em Angola, e Kribi, nos Camarões (JESUS NETO, 2018). Por fim, em dezembro de 2019 a TACV inaugurou um novo voo entre Porto Alegre e o aeroporto da Ilha do Sal (MELO, 2019), mas a declaração de situação de pandemia pela OMS em março de 2020 suspendeu-o logo em seguida, consolidando um momento de quase interrupção na circulação aérea Brasil-África.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Parece inquestionável a recorrência de algumas poucas formações socioespaciais africanas como mais fortemente integradas ao Brasil no período técnico-científico-informacional. Tal seletividade é verificável, contudo, desde o início das relações entre o Brasil e a África ainda no século XVI, como atestado por Rodrigues [1961] (1982). Assim, parte da circulação contemporânea entre o Brasil e a África deriva, de alguma maneira, destes vínculos seculares, responsáveis por darem uma primeira forma à seletividade da fluidez contemporânea entre o Brasil e a África. Com o advento do período técnico-científico-informacional, porém, a seletividade (ora concentrada, ora ampliada) dessas relações passa a ser resultado de opções políticas deliberadas dos governos brasileiros, moldando, portanto, essa circulação nos últimos 60 anos. De qualquer maneira, e apesar das aproximações e recuos nestas dinâmicas políticas, defende-se aqui o argumento de que, a despeito desse movimento pendular, a circulação manteve-se constante (e até foi intensificada) ao longo do período técnico-científico-informacional, ainda que sempre priorizando determinadas formações socioespaciais africana politicamente elegidas como prioritárias nas relações com o Brasil. Entre estas, destacam-se alguns membros dos PALOPs – especialmente Angola e Cabo Verde – como previamente identificado por Rocha (2019), mas também países não-lusófonos como África do Sul e Marrocos (e em menor intensidade, Nigéria).

REFERÊNCIAS

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. As três eras do Atlântico Sul. **Revista USP**, São Paulo, n. 123, p. 13-28, out-dez 2019.

ALMEIDA, Elga Lessa de. Do outro lado do Atlântico: as relações políticas e econômicas entre o Brasil e os países africanos desde o século XX. **Caderno do CEAS**, Salvador/Recife, n. 241, p. 445-476, mai./ago. 2017.

AQUINO, Edson Tomaz. **A dimensão do Atlântico Sul na Política Externa e de Defesa do Brasil, dos anos 70 ao limiar do século XXI**. 132 p. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.

CABRAL, Lídia; SHANKLAND, Alex; FAVARETO, Arilson; VAZ, Alcides Costa. Brazil-Africa agricultural cooperation encounters: drivers, narratives and imaginaries of Africa and development. **IDS Bulletin, Oxford**, v. 44, n. 4, p. 53-68, jul. 2013.



- GARYALHO, Marcelo Sávio. **A trajetória da internet no Brasil**. Do surgimento das redes de computadores à instituição dos mecanismos de governança. Dissertação (Mestrado em Ciências de Engenharia de Sistemas e Computação), Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- CERVO, Amado Luiz; LESSA, Antonio Carlos. O declínio: inserção internacional do Brasil (2011-2014). **Revista Brasileira de Política Internacional, Brasília**, v. 57, n. 2, p. 133-151, 2014.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). **IBAS – Índia, Brasil e África do Sul**. Fluxos comerciais e agenda para os serviços de transporte. Brasília : CNI, 2008. Disponível em: < <http://www.portaldaindustria.com.br/publicacoes/2012/9/ibas-fluxos-comerciais-e-agenda-para-os-servicos-de-transporte/>>. Acesso em 15 jun. 2021.
- DÖPCKE, Wolfgang. Lula na África – a política africana e a cooperação sul-sul. **Meridiano 47** (Centro de Estudos Globais da UnB), Brasília, n. 38/39, p. 29-32, set./out. 2003.
- DUSSORT, María Noel. Un abordaje de los intereses económico-comerciales en la política africana de los gobiernos de Lula y Dilma: ¿impulso presidencial com apoyo privado o estrategia privado bajo el paraguas de la diplomacia presidencial?. **Monções (Revista de Relações Internacionais da UFGD)**, Dourados, v. 6, n. 10, p. 10-38, jul./dez. 2016.
- FARIAS, Hélio Caetano. **A estratégia do Brasil na África**: fundamentos geopolíticos e mecanismos de financiamento no ciclo recente de expansão econômica (2003-2014). 253 p. Tese (Doutorado em Economia Política Internacional), Instituto de Economia Política da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017.
- GERKEN BRASIL, Henrique. **Relações externas Brasil-África**: da política externa independente ao governo Lula. 193 p. Dissertação (Mestrado em Filosofia), Instituto de Estudos Brasileiros, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016.
- GONÇALVES, Jonuel. Aproximações de Atlântico Sul: pensamento, economia, sociedades. In: GONÇALVES, Jonuel (org.). **Atlântico Sul XXI**. África Austral e América do Sul na virada do milênio. São Paulo : EdUNESP; Salvador : EDUNEB, 2009. p. 7-16.
- GOTTMANN, Jean [1952]. **La politique des États et leur géographie**. Paris: Éditions du CTHS, 2007.
- GUTTERY, Ben. **Encyclopedia of African Airlines**. Jefferson : MacFarland, 1998.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA); BANCO MUNDIAL.. **Ponte sobre o Atlântico**. Brasil e África subsaariana. Parceria Sul-Sul para o crescimento. Brasília : IPEA/ Banco Mundial, 2011.
- JESUS NETO, Antonio Gomes. Do tráfico de escravos à Internet: rotas sul-atlânticas, integração territorial e a nascente geografia dos cabos submarinos entre o Brasil e o continente africano. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 38, n.3, p. 473-490, set./dez. 2018.
- LECHINI, Gladys. **Argentina y África en el espejo de Brasil**. ¿Política por impulsos o construcción de una política exterior?. Buenos Aires : CLACSO, 2006.



LIMA, Gislene Nogueira. **Análise das relações comerciais do Brasil com a África durante os governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002) e Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010)**. 118 p. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais), Instituto de Relações Internacionais, Universidade de Brasília, 2015.

MELO, Itamar. Porto Alegre-Ilha do Sal: como foi o voo inaugural da capital gaúcha para Cabo Verde. **Gaúcha ZH**, 13 dez. 2019. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/comportamento/viagem/noticia/2019/12/porto-alegre-ilha-do-sal-como-foi-o-voo-inaugural-da-capital-gaucha-para-cabo-verde-ck44ib9ry01o701qhmzf7qjkw.html>>. Acesso em: 22 jun. 2021.

MORAIS, Jean Gustavo Oliveira. **Geopolítica e História Econômica das relações Brasil-Moçambique: a longa duração e a inflexão no governo Lula**. 405 p. Dissertação (Mestrado em Filosofia), Instituto de Estudos Brasileiros, Universidade de São Paulo (IEB/USP), São Paulo, 2019.

OLIVEIRA, Guilherme Ziebell. Política africana do Brasil: mudança entre Lula e Dilma? **Conjuntura Austral**, Porto Alegre, v. 6, n. 29, p. 29-47, abr./mai. 2015.

OUMA, Stefan; STENMANN, Julian; VERNE, Julia. African economies: simply connect? Problematizing the discourse on connectivity in logistics and communication. In: GRAHAM, Mark (org.). **Digital economies at global margins**. Cambridge : MIT Press, 2018. p. 341-363.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul**. Salvador : Edufba, 2011.

PEREIRA, Analúcia Danilevicz. As relações Brasil-África: do nexos escravista à construção de parcerias estratégicas. **Revista Brasileira de Estudos Africanos**, Porto Alegre, v. 5, n. 9, p. 11-32, jan./jun. 2020.

PEREIRA, Ana Paula Camilo; THÉRY, Hervé. A topologia das linhas aéreas no Brasil: novas lógicas do poder territorial. **Transporte y territorio**, Buenos Aires, n. 20, p. 91- 109, jan-jun 2019.

PIMENTEL, Cauê Rodrigues. **Avaliando a performance regional do Brasil no Atlântico Sul: diplomacia, defesa, cooperação e comércio em perspectiva comparada**. 341 p. Tese (Doutorado em Ciência Política), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2018.

PINTO, Gustavo Lorena; BELMONTE, Ítalo; PÁDUA, Cláudio de Alencar. Exportações brasileiras de máquinas e implementos agrícolas para a África: análise da situação atual e do ambiente de negócios. **BNDES Setorial**, n. 41, p. 5-42, mar. 2015.

RAFFESTIN, Claude [1980]. **Por uma geografia do poder**. São Paulo : Ática, 1993.

RANGEL, Ignácio. A África e outros novos mercados. **Tempo Brasileiro**, n. 2, 1962.

RIBEIRO, Cláudio Oliveira. A política africana do governo Lula (2003-2006). **Tempo Social (Revista de Sociologia da USP)**, São Paulo, v. 21, n. 2, p. 185-209, nov. 2009.



_____. **Relações político-comerciais Brasil-África (1985-2006)**. Tese (Doutorado em Ciência Política), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo (FFLCH/USP), São Paulo, 2007.

RIZZI, Kamilla; MAGLIA, Cristiana; PAES, Lucas; KANTER, Marcelo. O Brasil na África (2003-2010): política, desenvolvimento e comércio. **Conjuntura Austral, Porto Alegre**, v. 2, n. 5, p. 61-81, abr./mai. 2011.

ROCHA, André Santos da. Cartografia e geopolítica das relações sul-sul: sobre a cooperação técnica Brasil-África. **Confins** [online], n. 39, 2019.

RODRIGUES, Jose Honório [1961]. **Brasil e África: outro horizonte**. Rio de Janeiro : Civilização Brasileira, 1982.

SÁ PIMENTEL, José Vicente. Relações entre o Brasil e a África subsaariana. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 43, n. 1, p. 5-23, jan./jun. 2000.

SALACHE, Rosane. **Determinantes geopolíticos e diplomáticos das relações comerciais entre Brasil e África (1964-2007)**. Dissertação (Mestrado em Gestão do Território), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Ponta Grossa, Ponta Grossa, 2009.

SANTANA, Ivo de. Notas e comentários sobre a dinâmica do comércio Brasil-África nas décadas de 1970 a 1990. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 46, n. 2, p. 113-137, jul./dez. 2003a.

_____. O despertar empresarial brasileiro para o mercado africano nas décadas de 1970 a 1990. **Contexto Internacional**, Rio de Janeiro, v. 25, n. 1, p. 139-195, jan./jun. 2003b.

SANTOS, Milton [1996]. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e Emoção. 4ª ed. 7ª reimpr. São Paulo : Edusp, 2012.

_____. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 54, p. 81-99, 1977.

SARAIVA, José Flávio Sombra. **África parceira do Brasil atlântico**. Belo Horizonte : Fino Traço, 2012.

_____. The new Africa and Brazil in the Lula era: the rebirth of Brazilian Atlantic Policy. **Revista Brasileira de Política Internacional** (Centro de Estudos Globais da UnB), v. 53 (edição especial), p. 169-182, dez. 2010.

_____. **O lugar da África: a dimensão atlântica da política externa brasileira**. Brasília : Ed. UnB, 1996

SASAKI, Daniel Leb. **Pouso forçado: a história por trás da destruição da Panair do Brasil pelo regime militar**. Rio de Janeiro : Record, 2015.



STENMANNNS, Julian; OUMA, Stefan. The new zones of circulation: On the production and securitization of maritime frontiers in West Africa. In: BIRTCHNELL, Thomas; SAVITSKY, Satya; URRY, John. **Cargo mobilities**. Moving materials in a global age. New York : Routledge, 2015. p. 87-105.

STUENKEL, Oliver. São Paulo to Addis Ababa: a revealing journey. **Americas Quarterly**, 19 fev. 2018. Disponível em: <<https://www.americasquarterly.org/article/sao-paulo-to-addis-ababa-a-revealing-journey/>>. Acesso em: 22 jun. 2021.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Madrid : Daniel Jorro Editor, 1914.