

Canarias, plataforma logística del Atlántico. Un proyecto de poder local y regional

JOSÉ VILLALBA PÉREZ :: 23/06/2006

La reconversión africanista de nuestra élite empresarial y política la podemos encuadrar en una lógica de acomodación de la burguesía canaria a la reorganización económica y política que está produciendo la globalización en esta área del Atlántico

Comunicación presentada por la Asociación Canaria de Estudio de la Globalización (ACEG) en el Foro Social Africano. Guinea-Conakry, 1 al 5 de diciembre de 2005

1. La tricontinentalidad de Canarias: una realidad y un discurso político. Canarias en el proceso de globalización capitalista

La necesidad del debate sobre las relaciones Canarias-África no puede abordarse como un tema exótico ni marginal, tampoco es un tema que deba tratarse desde la óptica de la solidaridad y del humanismo, sobre todo en estos momentos en que la "intervención humanitaria" ha pasado a ser sinónimo de intervención imperialista, y donde los Estados consideran a las organizaciones no gubernamentales (ONGs) como un elemento más de intervención de la política exterior que muchas veces acompañan sus intervenciones militares (Balcanes, Afganistán, Irak) o políticas (las llamadas "revoluciones de colores" en las ex Repúblicas Soviéticas); en el mejor de los casos, simplemente son usadas como elementos publicitarios en campañas de conquista de mercados o/y de recursos naturales.

Las relaciones con África se han convertido en un tema central de la política canaria ya que en torno a ellas (o al discurso oficial que se hace), se dibuja el modelo de integración de Canarias en el proceso de globalización capitalista en curso. Por eso mismo no puede ser dejado en manos de expertos económicos o de políticos profesionales pues le concierne a toda la sociedad, ya que con la definición de este modelo de relaciones se está, paralelamente, definiendo el modelo de sociedad canaria para las próximas décadas.

Hablar de las relaciones de Canarias con África, nos remite a las relaciones de Canarias con la Unión Europea (UE), al modelo económico que se está construyendo desde los poderes económicos y políticos canarios y a la forma en que Canarias aspira a construirse como sociedad. De hecho, las relaciones Canarias-África han venido históricamente determinadas por las relaciones de poder en la cuenca atlántica, relaciones que han forjado la estructura económica y social de la Canarias que conocemos.

La primera experiencia de "Canarias plataforma entre tres continentes" se sustentó sobre la base de ser plataforma logística de la presencia europea en el Norte y Oeste de África y, posteriormente, en América. La historia de las relaciones Canarias-África ha venido marcada por ese papel y la existencia de nuestras burguesías insulares viene sellada por la colaboración con las potencias atlánticas dominantes en cada momento histórico. El interés por América, dando la espalda a África, viene determinado por el reparto colonial del Tratado de Tordesillas (1494), por el que España y Portugal se reparten las costas

atlánticas. El periodo en que se produce el gran reparto de África, que se consolida con la Conferencia de Berlín (1885), Canarias redefine su papel de plataforma logística para la expansión europea en África, la española de finales del XIX en el África Occidental y sobre todo el papel que juega en las comunicaciones del Imperio Británico. Es un periodo de grandes transformaciones internas (Ley de Puertos Francos, 1852), de adecuación de la realidad insular a la nueva realidad atlántica. Fernando León y Castillo (1842-1921) se marca como objetivo central el convertir el viejo Puerto de La Luz en el puerto más importante del Atlántico Sur durante el siglo XX [1]; también conviene recordar que se considera como uno de los principales logros del prócer gran canario, por lo que fue nombrado Marqués del Muni durante su estancia como embajador de España en Francia (1887 a 1918), el reconocimiento a España en 1900 de los derechos sobre el territorio del Muni, el Sahara Occidental y el Protectorado del Norte de Marruecos.

Los archipiélagos atlánticos, desde su entrada en la historia, sirvieron -si no exclusivamente, a buen seguro predominantemente, en cualquier caso significativamente- de instrumentos para una expansión ultramarina de las respectivas metrópolis. Expansión que no era puramente de índole económica, hasta por haber condicionado el equilibrio europeo, los grandes movimientos migratorios, la hegemonía occidental, finalmente la propia historia del mundo [2]. Hoy, ante una nueva etapa de expansión del capitalismo los archipiélagos atlánticos se sitúan ante la perspectiva del agotamiento de sus actuales modelos y buscan un lugar en la nueva división internacional del trabajo cuyo proceso de gestación se aceleró con el fin de la Guerra Fría. Los sectores político-empresariales dominantes en las islas "venden" en los foros internacionales a Canarias como la plataforma ideal para las políticas de intervención política y económica en África, una venta que también están realizando el resto de archipiélagos atlánticos; Cabo Verde se ofrece indistintamente a la UE (aspira a ser miembro de pleno derecho), y a Estados Unidos como el hub aeroportuario[3] de este país para África; Santo Tomé y Príncipe se postulan como base para el mando norteamericano en el Golfo de Guinea; Azores sigue siendo consciente del papel de portaaviones norteamericano en mitad del Atlántico.

Una Canarias plataforma de la recolonización de África significa constituirse en un sostén geográfico de políticas basadas en la subordinación del desarrollo local a las necesidades del mercado global con la participación residual en los beneficios de los sectores locales que, mediante el control patrimonial de las instituciones públicas, participan en esa intermediación entre lo local y lo global. África en estos comienzos de siglo XXI aparece como el gran mercado virgen, la última frontera del mercado global, al mismo tiempo que se presenta como una sociedad viva, inmersa en transformaciones políticas y sociales en medio de un gran debate continental sobre su desarrollo en el que la lucha contra la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) ocupa un lugar central, siendo la heredera de las políticas neoliberales implementadas desde los ochenta por el FMI y el BM, ahora interiorizadas por los dirigentes africanos [4].

África se ha convertido en uno de los temas estrella de la agenda internacional. La Cumbre de Denver (1997) del G8, que el Congressional Black Caucus, grupo de representantes negros en el Congreso americano calificó como la "segunda Conferencia de Berlín", significó la consagración oficial de la nueva orientación del imperialismo occidental en África por lo que una nueva "guerra de rapiña sobre África"[5] está en marcha. Los mercados africanos y

no sólo sus recursos naturales y humanos son ahora objeto de la disputa entre las grandes potencias; el Secretario de Comercio de Estados Unidos, Ronald Brown dejó meridianamente claro en 1996 este conflicto cuando afirmó que la era del dominio económico y de la hegemonía comercial de Europa en África ha terminado. África nos interesa [6].

Asistimos al nuevo asalto a África que difiere muy poco de las razias y el tráfico de esclavos que dominó desde la colonización de las islas atlánticas a finales del XV hasta el siglo XVIII, del colonialismo del XIX o del neocolonialismo de mediados del XX. En ese asalto nuestra clase dirigente que históricamente se ha constituido en esta intermediación, pretende apoderarse de su parte del pastel aunque para ello hipotequen todo desarrollo socialmente sustentable en Canarias. Ante los cambios acaecidos en el mundo, y en especial en la región atlántica, los grupos políticos y empresariales que estas últimas décadas han patrimonializado el poder autonómico, se aprestan a perpetuarse.

El tipo de integración regional por el que hoy se está apostando significa para Canarias y para las sociedades de la costa occidental africana incrementar aún más sus niveles de dependencia exterior, de extroversión de sus economías, de subordinación de las políticas locales a las necesidades de acumulación del capital global y como consecuencia continuar en el proceso de implantación de sociedades cada vez más duales, donde la distancia entre los sectores integrados desigualmente en la economía global y los excluidos de ella se acrecienta continuamente. Una integración regional en la que se pretende ser hegemónicos, convirtiéndonos en un centro articulador de la dependencia regional. La economía canaria es tan potente que no cabe en Canarias[7], afirmó el consejero de Economía y Hacienda del gobierno autónomo, por ello la economía canaria necesita nuevas fronteras, África aparece entonces como el "mercado natural de Canarias". Esa es la propuesta que el consejero autonómico propone a las autoridades marroquíes, la creación de un espacio económico único, un mercado de ocho millones de personas que forman el sector social con capacidad de consumo de Marruecos, Mauritania, Senegal y Cabo Verde que junto a las Regiones Ultra Periféricas (RUP) macaronésicas (Azores, Canarias y Madeira) constituyan un espacio integrado que les permita a todos crecer económicamente [8]; la propuesta del consejero incluye como elemento central la posibilidad de que Canarias (la mayor de las RUP) y sus empresas canalicen los fondos españoles y europeos de ayuda al desarrollo.

La revalorización de la situación geoestratégica de Canarias en el terreno económico supone su revalorización también en lo militar. Las islas no sólo están en medio de una zona de creciente interés comercial donde la disputa de las potencias se hace cada vez más patente, sino que desde finales de la década de los noventa se sitúa en una zona petrolera, la fachada atlántica africana, calificada por Estados Unidos como "de interés nacional". La revalorización militar se expresa claramente en la proliferación de maniobras que sufre la zona de Canarias que abarca tanto las realizadas en las islas o en sus aguas limítrofes, que han recibido una importante contestación social por sus repercusiones medioambientales, como las múltiples maniobras y ejercicios militares que se vienen desarrollando con la participación de la OTAN o de Estados Unidos en las costas africanas y en el continente.

Por otra parte Canarias se ha convertido en frontera de la zona del Sahel, declarada por Estados Unidos como prioritaria en su llamada "guerra contra el terrorismo". La presencia

norteamericana en esa región está suponiendo el rearme y militarización de un área ya de por sí conflictiva, la zona del Magreb y África Occidental, de influencia tradicionalmente francesa, se convierte en escenario de la lucha por la hegemonía entre Estados Unidos y Francia modificando el mapa geopolítico y las relaciones de los Estados africanos con las distintas potencias imperialistas. La última aventura africana del Gobierno de Aznar es un buen ejemplo del papel reservado a las islas. En Guinea Ecuatorial el gobierno español anterior, en el marco de su alianza con las potencias anglosajonas quiso rememorar viejas glorias imperiales movilizando una flotilla, una fragata y un buque de transporte con tropas de infantería de marina, que tuvo que dar la vuelta al ser desvelado por la prensa. Este movimiento de tropas se produjo cuando estaba en marcha el intento de golpe de Estado contra Teodoro Obiang, promovido entre otros por Mark Thatcher, el hijo de la dama de hierro. Según reveló la prensa, Severo Moto aguardaba en el Aeroclub de Gran Canaria[9] su traslado a Malabo para asumir el poder.

Por tanto, asistimos a un diseño de relaciones de Canarias con África al margen de cualquier otra visión que no sea la mercantil, basado en ofertar el Archipiélago como sostén del nuevo proceso de recolonización del continente africano, repitiéndose el papel que Canarias ha jugado desde su colonización y su inserción en la periferia de la economía capitalista como satélite útil en la articulación de la dominación del Norte sobre el Sur. Un diseño que se corresponde con un determinado modelo de desarrollo interno sustentado en el cemento y la rapiña de un territorio puesto al servicio de las necesidades del capital exterior y que responde a los intereses minoritarios de los grupos beneficiarios del régimen político-empresarial construido en las últimas décadas en Canarias. Así, el proyecto "Plataforma Logística Tricontinental" aparece inexorablemente ligado a otra de las propuestas estrella del gobierno de Adán Martín, el llamado "Eje Transinsular de Transporte", que implica ampliaciones portuarias y aeroportuarias, construcción de nuevos puertos, carreteras e incluso dos trenes en las islas mayores que sirven para mantener la "maquinaria del cemento" en funcionamiento, mientras en el discurso hablan de creación de un mercado único canario incardinado en el mercado global.

2. La naturaleza del actual discurso

El viejo tópico, siempre presente de una u otra forma, de "Canarias, puente entre continentes" en los años setenta se presentó como "Canarias puente con América". Este mirar hacia América tiene su origen en el primer reparto que las potencias occidentales realizaron del mundo; la inclusión de Canarias en el dominio español ligó al Archipiélago al continente americano, mientras que bajo el imperio portugués quedó el dominio de África Occidental. No obstante las relaciones directas de Canarias con África se mantuvieron, aunque nunca fueron centrales y nuestras burguesías insulares siempre miraron al continente con superioridad "inglesa". Desde mediados de la década de los setenta África es el gran tabú de la política canaria pues existía la necesidad de recalcar la "europeidad" de las islas de tal forma que la reserva del mercado del plátano y del tomate se convirtieron en prioridades de una clase política plegada a los intereses de las distintas burguesías insulares herederas del "pleito insular" y consolidadas con el franquismo. Con una UCD (Unión de Centro Democrático) de la que nacerá ATI (Agrupación Tinerfeña de Independientes), que de forma hegemónica se convierte en el baluarte de la españolidad y europeidad de Canarias, seguida por un PSOE (Partido Socialista Español) y un PCE

(Partido Comunista Español) que se limitan a trasplantar el discurso estatal sin desarrollar una alternativa propia para Canarias y que se sintieron amenazados ante los avances del nacionalismo de izquierdas que representaron el PCU (Pueblo Canario Unido) y la UPC (Unión del Pueblo Canario). Fue el momento del abandono del Sahara y del proceso descolonizador del imperio portugués; el MPAIAC (Movimiento por la Autodeterminación y la Independencia del Archipiélago Canario) y su máximo dirigente Cubillo, iniciaron desde Argelia su campaña africana por "el reconocimiento del hecho colonial canario", que logró captar la atención de la OUA (Organización de Unidad Africana) que se interesó por el caso canario. África como realidad es borrada del horizonte de los canarios, de esa década también son dos elementos característicos del nuevo proceso de globalización naciente, la instalación del Corte Inglés en Las Palmas y la conexión permanente por satélite de la TVE que, junto con el turismo, contribuyen de forma decisiva a homogeneizar la sociedad canaria con la cultura única del capitalismo globalizado. Durante este periodo, desde los setenta a finales de los noventa, desapareció de la conciencia colectiva de los canarios la ubicación geográfica del Archipiélago.

Esta conciencia colectiva la recuperaron los canarios como problema con la inmigración a finales de los noventa. En 1994 llegó la primera patera y se consideró un fenómeno novedoso, curioso y anecdótico para transformarse más adelante en alarma social. Los primeros brotes xenófobos surgieron alentados por unos medios de comunicación y líderes políticos que empezaron a hablar de "invasión", término que aún hoy ocupa buena parte del discurso. A la expresión más clara, racista y llena de racionalidad fascista, que representaban la emisora de televisión local "Canal 25" de Don Francisco o el Alcalde de la Oliva en Fuerteventura, Domingo González Arroyo, se le puso sordina quedando para la intimidad; pero sobre esta realidad de miedo y de xenofobia latente de importantes sectores populares se construyó, desde lo "políticamente correcto" un discurso basado en identificar al crecimiento poblacional como principal problema de Canarias con afirmaciones tales como "no cabemos más", "somos un territorio limitado", "la capacidad de carga", etc.

Como complemento se criminalizó el fenómeno migratorio convirtiéndolo en un producto de las mafias, que se presentan como las únicas culpables de la inmigración, y la lucha contra ellas en el elemento central de la política migratoria. Curiosamente esas mafias sólo se buscan en el exterior, siempre son mafias extranjeras, marroquíes en el caso de las pateras, nunca aparece el trabajo clandestino, ni las mafias que contratan en la agricultura, la construcción, la hostelería o el servicio doméstico a trabajadores "sin papeles" en condiciones que ningún canario aceptaría. Como consecuencia lógica de estos discursos surge la necesidad de "blindar las fronteras".

Ese mismo miedo es el que explota el gobierno de Adán Martín para justificar socialmente lo que no deja de ser una gran evasión fiscal, la inversión de la Reserva de Inversiones Canarias (RIC) en África; su Consejero de Economía y Hacienda afirmaba al hilo del debate sobre este asunto que o se crea allí una zona de prosperidad o nos invaden 20 millones de africanos[10]. Después de las primeras reacciones como las del senador Mardones de Coalición Canaria (CC) que propone desplegar la Armada para blindar las costas canarias, se pasa a utilizar el blindaje de las islas frente a la inmigración, como una exigencia que se lanza al gobierno central en los momentos de negociación política o económica. La inmigración, especialmente la llegada en pateras, se utiliza como elemento de presión ante

el gobierno central, contribuyendo con ello a consolidar la percepción de la inmigración como problema, por mucho que en campañas y actos puntuales declamen el discurso políticamente correcto de la inmigración como oportunidad. Dentro de este discurso del "blindaje de las fronteras" se encuentra el apoyo entusiasta a las Iniciativas de Vecindad y Gran Vecindad de la Unión Europea que nacen de la misma filosofía, blindar Europa ante la invasión de los miserables. La Iniciativa de Vecindad pretende la creación de un "círculo de seguridad" en torno a Europa construido sobre un espacio de libre comercio con los países fronterizos de la Unión ampliada; la Iniciativa de Gran Vecindad, diseñada para las Regiones Ultra Periféricas (RUP) se encamina a articular los distintos espacios económicos en los que las RUP están enclavadas. El Gobierno de Canarias aspira a participar en ambas iniciativas previendo que estarán bien dotadas económicamente; por su parte los captadores de subvenciones canarios han visto en ellas el recambio al vigente régimen de subvenciones europeas que desde la ampliación a veinticinco tiene fecha de caducidad.

La filosofía sobre la que se construye el Instrumento de Vecindad quedó meridianamente clara con la propuesta de los Ministros de Interior de Italia, Alemania y Austria de crear en Marruecos, Mauritania, Argelia, Túnez y Libia cinco campos para inmigrantes. Se trataba, según el comisario de Justicia e Interior, Antonio Vitorino de trasladar la gestión de las peticiones de asilo fuera del territorio de la Unión, al tiempo que se usaban estas "infraestructuras" de plataforma-tampón para evitar la entrada de más inmigrantes económicos. Según el comisario no se trata de transferir la carga (migratoria), sino de compartirla con los países de tránsito. La propuesta se presentó en octubre de 2004 levantando tal polémica que obligó a retirarla. Cabe señalar que previamente a su retirada, el presidente del gobierno canario Adán Martín la consideró como una propuesta "interesante" para Canarias. La subcontratación y la deslocalización son filosofías arraigadas en la derecha canaria y también la contemplan para la gestión de la inmigración.

Este discurso es más claro por sus connotaciones racistas en Tenerife, donde ATI, ve a África como el gran mercado pero al mismo tiempo se moviliza para exigir el blindaje de la isla ante la llegada de la primera patera. No se puede esperar otro talante ante la inmigración de origen africano de una clase dirigente que durante mucho tiempo se opuso a que un importante empresario de origen árabe se integrase en su elitista club. La oposición a la instalación de centros para inmigrantes es otro ejemplo de la forma de pensar y actuar de esta clase que al mismo tiempo habla de invertir en África para "frenar la inmigración".

Asistimos a un discurso que como mínimo podemos calificar de curioso que reclama la "apertura comercial y liberalización" de los mercados donde pretende establecerse, mientras no deja de solicitar la intervención del poder político para facilitarle la penetración en esos mercados a través de subvenciones de todo tipo para la exportación, para establecerse, al transporte, para la creación de oficinas y "antenas" exteriores que son financiadas con dinero público, viajes a ferias comerciales, viajes oficiales o privados de cargos públicos para abrir caminos a negocios privados, la utilización de la financiación pública de la cooperación de acuerdo a criterios de estrategias de penetración empresarial, etc. ... ¿dónde está el riesgo empresarial?

Se reclama "buen gobierno" y "transparencia" de los Estados donde se pretende invertir mientras se es participe de un régimen dominado por la connivencia de políticos y

empresarios que buscan, en el mejor de los casos, como eludir la ley con la ley, donde, existiendo teóricamente una legislación laboral y mecanismos de control democráticos, domina la economía sumergida y la especulación, en la que los beneficios fiscales y las subvenciones han sido la industria sobre la que se han construido los imperios empresariales canarios. Paradójicamente, cuando estos mismos "agentes económicos" invierten en países donde el neoliberalismo ha desmontado los Estados, se habla de "código ético" o "código de buenas conductas empresariales".

3. Canarias, plataforma tricontinental: un proyecto de poder local con aspiraciones regionales

El marco geopolítico en el que se encuadra Canarias está inmerso en profundos cambios. El "mapa" del Atlántico de la guerra fría se está transformando y vivimos tiempos en que los distintos actores atlánticos redibujan ese mapa. Las relaciones trasatlánticas entre Estados Unidos y la Europa continental, se encuentran en un permanente estado de redefinición que afecta incluso a la OTAN, pilar fundamental de esas relaciones. El proyecto europeo, a pesar de los tropiezos, se ha consolidado como poder económico mundial sobre todo tras la adopción del euro; los continentes americano y africano viven inmersos en procesos de integración económica y política tanto regionales como continentales que al mismo tiempo están propiciando el relanzamiento de las relaciones Sur-Sur.

Este espacio atlántico en transformación es, naturalmente, un campo de lucha entre las potencias con aspiraciones globales; al cada vez más enconado enfrentamiento directo, comercial y político entre las economías del euro y el dólar, hay que añadir los enfrentamientos de estos dos bloques por el control de mercados regionales, América Latina y África son dos áreas donde estos nuevos conflictos interimperialistas están creando una nueva realidad geopolítica. Uno de los elementos nuevos de la actual situación es que por primera vez en la historia del capitalismo una potencia no atlántica comienza a ser un actor importante en la zona; China empieza a constituirse como actor global desarrollando desde comienzos de siglo una activa expansión económica y política en América Latina y África ya que, además de materias primas para atender a su desbocado crecimiento también necesita nuevos mercados capaces de asumir su ingente producción. La búsqueda de nuevos mercados se ha convertido en una prioridad para las autoridades chinas que implica un creciente papel en la política internacional y en concreto en África. La forma en que China oferta a Canarias ocupar un lugar en el diseño de su política para África Occidental es un ejemplo de la expansión del capitalismo chino que invita a su país a un ex presidente del gobierno canario, Lorenzo Olarte, para solicitarle su labor de cabildeo para que Canarias sea una de las bases, de las doce que tiene planificadas por África, en la logística de la presencia comercial china en el Atlántico.

Estos conflictos entre potencias globales posibilitan la autonomía de potencias regionales, o aspirantes a serlos, que juegan su propia partida local. Marruecos, Senegal, Nigeria, Sudáfrica, Angola o Libia han visto reforzado el papel de actores destacados en el África Atlántica. Estas transformaciones geopolíticas se dan en un momento en el que el modelo de desarrollo mantenido por Canarias da claras señales de agotamiento, una manifestación más de los cambios a los que asistimos. El modelo basado en la agricultura de exportación y en el turismo, por distintas razones, ha entrado en declive; la agricultura de exportación,

basada en la cercanía relativa de los mercados importadores recibe su golpe de gracia con el desarrollo de los trasportes que colocan las producciones más competitivas de América Latina y África en condiciones de acceder a los mercados europeos. Su declive comienza a finales de los sesenta al mismo tiempo que empieza a desarrollarse el turismo, manteniéndose al amparo de las medidas proteccionistas, primero del Estado español, y posteriormente de la Unión Europea. El mantenimiento de este régimen proteccionista, aun conociendo su transitoriedad, condicionó de forma decisiva la opción de nuestra integración en la Unión Europea, una "opción" que posteriormente (1990) sería reformada con la integración plena en las políticas comunitarias salvo en la armonización fiscal indirecta (IVA). En la actualidad las políticas de protección agraria se encuentran tocadas de muerte en medio del liberalismo triunfante y de las reivindicaciones de abrir los mercados a los productos del Sur.

En cuanto al turismo, a los cambios producidos en el propio sector a nivel mundial motivados por el desmantelamiento del Estado de Bienestar en Europa que condiciona el número, tiempo de estancia y gasto, así como la revolución de los transportes que sitúa destinos lejanos (Caribe, Índico o Pacífico) a precios competitivos para unas cada vez más escasas "clases medias" europeas, se le suma el propio modelo de desarrollo turístico canario basado en la depredación del espacio por la actuación del binomio construcción / especulación, que al final ha creado una crisis por una sobre oferta de camas en momentos en que la demanda turística disminuye y sobre todo cambia de hábitos.

A estos sectores básicos de la economía canaria se le añade papel que juegan las subvenciones. Hay que tener en cuenta que tras la incorporación a la UE los recursos que Canarias recibe suponen el 1% del PIB y unos 15.000 puestos de trabajo todos los años. Sin embargo, este factor entra en crisis tanto por la ampliación de la UE hacia el este de Europa como por la propia dinámica interna de una UE que cuestiona desde perspectivas neoliberales este tipo de subvenciones. Este dato es ilustrativo de la necesidad que determinados sectores tienen de sustituir unas subvenciones que se acaban por otras nuevas y que personajes como el presidente de la Cámara de Comercio de Las Palmas, José Miguel Suárez Gil, afirmara durante su toma de posesión en el hotel Santa Catalina que "hay que quitarle a Andalucía ese río de dinero que va a África" define bien la naturaleza del papel que juega la ayuda al desarrollo en estos ámbitos empresariales.

Este agotamiento de modelo llega en un momento en el que en Canarias se ha producido una importante acumulación de capital que no encuentra en las islas salidas que ofrezcan rentabilidades similares a las obtenidas cuando el turismo, la especulación, la construcción y las subvenciones iban de la mano. Para Rivero Ceballos, el momento de mayor crecimiento de la fase expansiva que se inició en 1993/94 se alcanzó en 1998, justamente cuando el horizonte africano empieza a aparecer ante una élite político empresarial conformada, en los últimos 25 años al calor del poder autonómico y local. El continente vecino comienza a asomar como "un espacio en el que se abren numerosas posibilidades de negocio", con una coyuntura favorable, ya que las instituciones internacionales (incluida la UE) apuestan por movilizar una importante ayuda financiera hacia la región. Con la llegada del nuevo milenio, África se ha convertido en tema obligado de la agenda de todas las reuniones de organismos internacionales.

4. ¿De donde surge el interés por una política de Canarias hacia África?

La reconversión africanista de nuestra élite empresarial y política la podemos encuadrar en una lógica de acomodación de la burguesía canaria a la reorganización económica y política que está produciendo la globalización en esta área del Atlántico. Renegociar la renta de situación de Canarias ofertándola a los proyectos de recolonización en curso, sería el sentido último de la adaptación de aquel viejo tópico de "Canarias, puente entre continentes". Las ofertas al capital norteamericano con los intentos de venta del producto "Canarias", primero en Texas y posteriormente en Miami, la candidatura para que Canarias acoja el Neutral Access Point (NAP) que centralice las comunicaciones de Internet de África, las ofertas a Europa para convertir a Canarias en la base de sus políticas de cooperación africana, o, la opción asiática con el interés sobrevenido por China, son muestras de tal reorganización.

Nos encontramos con un proyecto que no está diseñado por ningún "gabinete oscuro", sino ante una política que se ha ido construyendo conforme han venido los vientos atlánticos y los intereses de determinados grupos económicos locales. Su estrategia se basa en el intento de definir un área macaronésica que se integre en la economía global como plataforma de interrelación entre las áreas americana, europea y africana. Un proyecto que no esconde sus ambiciones hegemónicas y que se sitúa dentro del proyecto principal de la "necesidad de la internacionalización de las empresas canarias".

Octubre de 2005

Notas

[1] Prólogo de Oswaldo Brito González al libro Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880-1918) de Ulises Martín Hernández. Biblioteca Económica Canaria, 2004

[2] Alvaro Monjardino: As Ilhas e a geopolítica atlántica.
<http://www.ceha-madeira.net/canarias/hia11.html>

[3] Centro que concentra el movimiento de pasajeros y de cargas nacionales, regionales e internacionales en el marco de una red o sistema de transporte.

[4] Entrevista a Mbuyi Kabunda en la revista Soweto.
http://www.revistasoweto.org/extended.php?sec=caraacara&id_unica=caraacara02110401

[5] De 1885 a 1886 tuvo lugar la Conferencia o Congreso de Berlín que intentó "dar orden" a las posiciones coloniales en África establecidas durante el boom de la colonización del continente negro conocido como Scramble for Africa. (Guerra de rapiña sobre África). Fue aquí donde se establecieron las reglas del juego para la colonización en el continente.

[6] Recogida la cita, entre otros textos, en
<http://www.umoya.org/telegramas/prueba1/Dossier%20Congo.pdf>

[7] CanariasAhora.com, 30 de septiembre 2003.

[8] Ibíd.

[9] <http://www.el-mundo.es/cronica/2004/458/1090855166.html> El golpe chapuza de Fuenlabrada.

[10] Declaraciones del Consejero de Economía y Hacienda a la prensa canaria en 2004.

La Fogata

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/canarias_plataforma_logistica_del_atlant