

09/2013

6 febrero de 2013

*Miguel Ángel Ballesteros Martín*

EL VALOR GEOESTRATÉGICO DE LAS  
ISLAS CANARIAS

[Visitar la WEB](#)

[Recibir BOLETÍN ELECTRÓNICO](#)

## EL VALOR GEOESTRATÉGICO DE LAS ISLAS CANARIAS

### Resumen:

A través de un análisis geopolítico el autor nos muestra las ventajas que le aportan a las islas Canarias su posición en el globo, adentrándose en el potencial marítimo, aéreo, turístico y comercial del archipiélago, sin olvidar los aspectos de seguridad.

### *Abstract:*

*Through a geopolitical analysis, the author shows the Canary Islands global geopolitical position benefits.. He studies the potentialities of the archipelago as a hub to maritime and air traffic and tourist destination, without forgetting the positive aspects of her security conditions.*

### Palabras clave:

Geopolítica, potencial marítimo, rutas aéreas, turismo, comercio, seguridad.

### *Keywords:*

*Geopolitics, maritime potential, air routes, tourism, trade, security.*

## INTRODUCCIÓN

*“En mis tiempos en el campo de la diplomacia, siempre supe cómo juzgar a primera vista a los dirigentes extranjeros a quienes visitaba: de todos ellos, sólo merecían mi respeto los que tenían en su despacho algún tipo de mapa”.* Con esta frase, Kissinger nos da una pista de la gran importancia que tiene el enfoque geopolítico a la hora de hacer una correcta evaluación de las estrategias orientadas a favorecer la toma de decisiones en el campo de la política, de la economía, del comercio o de la seguridad.

¿Pero qué es el enfoque geopolítico? En 1899, el geógrafo sueco Kjellen acuñó el término “geopolítica”, como la teoría que nos muestra al Estado como un ser vivo que debía ser analizado con múltiples enfoques, a partir del espacio físico que ocupa. Para este autor, el territorio natural de un Estado es el que le permite vivir en autarquía económica, es decir siendo autosuficiente.

En un mundo globalizado como el actual, donde los mercados y los proveedores de los países, tanto dentro como fuera de sus fronteras, tienen gran importancia; el análisis geoestratégico nos lleva a conclusiones muy diferentes, y la geopolítica se convierte en *“una disciplina que persigue la definición de una política basada en el estudio sistemático del escenario geográfico que abarca más allá de las fronteras y que analiza otros factores como los económicos, humanos, sociopolíticos y de seguridad, donde incluimos al militar.*

En todo estudio geopolítico tiene especial importancia la posición geográfica que el país o región analizada ocupa en el globo terrestre. Esa posición determina las diferentes regiones geopolíticas a las que pertenece. Entendiendo por región, un territorio delimitado y continuo, en el que los mares, más que separar, son una vía de comunicación.

La región geopolítica es un territorio donde hay interacción entre sus partes, aunque en unas ocasiones sea de competencia y en otras de complementariedad. Es un territorio con un grado de organización interna (entropía), donde lo que ocurre en una parte de la región tiene consecuencias en el resto, donde hay áreas de transición y discontinuidades. Todas estas características no implican necesariamente una unidad política, ni tampoco la solidaridad económica.

## LA REGIÓN GEOPOLÍTICA Y EL VALOR DE LA POSICIÓN DE CANARIAS

Desde el punto de vista físico y de la biodiversidad, las islas Canarias pertenecen a la región de la Macaronesia, nombre derivado del griego que significa "Islas Afortunadas". A esta región pertenecen 5 archipiélagos: Canarias, Cabo Verde, Azores, Madeira y las Islas Salvajes, estas tres últimas de Portugal.

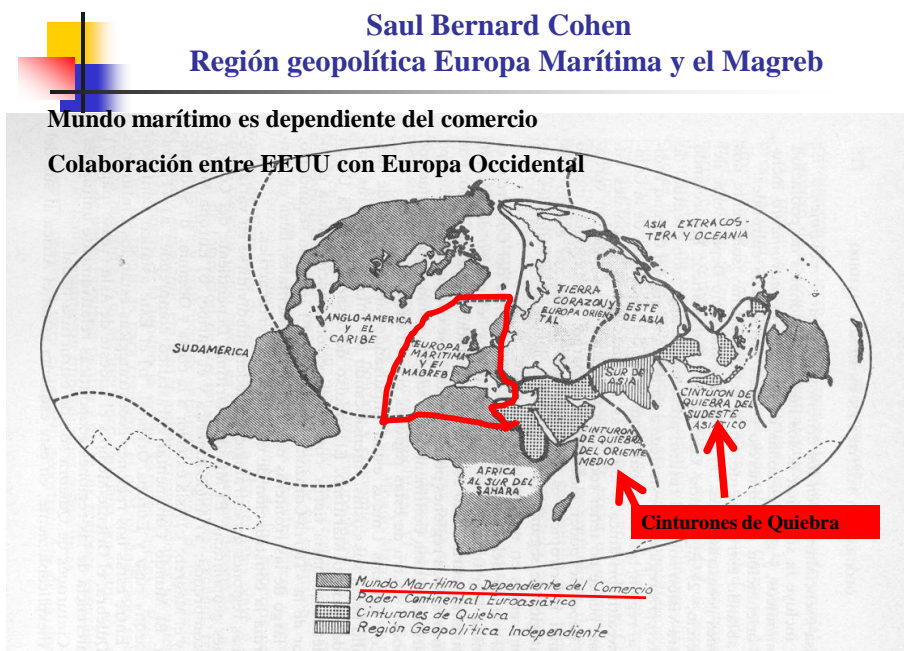
Sin embargo, si tenemos en cuenta otros factores como el humano, económico y sociopolítico, a las Islas Canarias hay que incluirlas en una región más amplia: en la UE y, si tenemos en cuenta los aspectos de la seguridad, en la región Euroatlántica. No olvidemos que las Islas están protegidas por el Tratado de Washington, cuyo artículo sexto define los territorios que los países miembros de la OTAN se comprometen a proteger. Entre ellos, están las islas de los países miembros situados al Norte del Trópico de Cáncer.

España se proyecta en tres regiones importantes: la Europea, la Mediterránea y la Atlántica, pero todos los españoles, independientemente de donde vivan, forman parte de esas tres regiones. Sin duda, lo que ocurra en cada una de ellas les afecta económica y políticamente y, también, influye en su seguridad. Cada una de estas tres regiones tiene sus propias organizaciones comerciales y de seguridad: UE, Iniciativa 5+5 en el Mediterráneo y la OTAN. Por otro lado, en cada región hay acuerdos bilaterales con países vecinos como Marruecos, Argelia, Mauritania o Senegal.

El conjunto del territorio español se sitúa en una zona planetaria privilegiada. Según el profesor estadounidense Sauld Bernard Cohen, nuestro país forma parte de la región denominada *Europa Marítima y el Magreb*. Una región cuya principal característica es la dependencia del comercio. Por otro lado, posee un gran potencial geopolítico por su capacidad de influencia económica y política en el mundo.

Pero Cohen, también considera imprescindible la colaboración EEUU con Europa Occidental en materia de seguridad. Sin duda, esta teoría está influenciada por la historia del siglo XX, en la que las dos guerras mundiales han tenido como escenario principal a Europa y al norte de África. En ambas, fue imprescindible la ayuda de EEUU. Esto sin olvidar la Guerra Fría y la pacificación de los Balcanes. Por otro lado, la mayor parte de los países de la UE, 21 de 28, depositan la responsabilidad de su propia defensa en la OTAN, corroborando así la teoría de Cohen.

En todo caso concluimos que estamos en una de las regiones más prosperas y desarrolladas, pero lo más importante es su potencial para seguir creciendo, a pesar del pesimismo que a veces nos paraliza.



Si todos los territorios españoles forman parte de una región geopolítica privilegiada, veamos las peculiaridades de uno de esos territorios: las Islas Canarias. La geoestrategia necesariamente parte de la valoración de la posición geográfica en el globo, y que inevitablemente va a condicionar sus posibilidades fortaleciéndolas o debilitándolas.

El archipiélago de las Canarias ocupa un lugar geográfico privilegiado situado frente a la fachada Oeste de África, y se constituye como plataforma de entrada y de salida para todo el tráfico marítimo con África occidental. Por otro lado, es el apéndice más meridional de los territorios europeos con todas las ventajas que eso supone: entre otras muchas, es un importante destino turístico y tiene una posición destacada en el campo de la exploración y la recepción espacial. También es una de las rutas naturales hacia Iberoamérica. Por último, hay que añadir que su posición le proporciona una climatología privilegiada para el turismo, con cielos despejados y limpios, que son idóneos para la observación espacial.

Pero no debemos de ignorar que esta posición también tiene sus desventajas, que sitúan a las Islas frente a riesgos nada despreciables. A pesar de ello, no dejan de tener, como todo el territorio de la UE, unos estándares de seguridad de los más altos del mundo. Precisamente debido a la alta inversión en este ámbito que caracteriza a la Unión.

El hándicap más notorio es la insularidad que dificulta y encarece las comunicaciones; pero no es menos cierto que el carácter marítimo de Canarias le aporta oportunidades que pueden y deben ser aprovechadas.

Según Alfred Thayer Mahan (1840-1914), las naciones más importantes de la historia moderna han basado su desarrollo económico, político y militar en el poder marítimo, es decir, en impulsar sus relaciones a través del mar. Sin embargo, el poder marítimo sólo puede ser desarrollado por aquellos territorios que cumplan unos requisitos, que les capacitan para convertirse en un poder talasocrático o poder basado en la mar.

- Situación geográfica abierta al océano.
- Configuración física de sus costas con acceso.
- Número de habitantes superior al que puede vivir con los recursos naturales propios.
- Extensión de su territorio proporcional a la longitud de costas.
- Carácter emprendedor y comercial de la población.
- Forma de gobierno abierto, democrático y liberal.

Con todo ello, podemos concluir que las Islas Canarias reúnen básicamente todas las condiciones para poder desarrollar un potencial marítimo de primera magnitud.

## LA GEOPOLÍTICA Y EL TURISMO EN CANARIAS

Jen-Michel Hoerner, profesor de geopolítica y turismo de la Universidad de Perpignan, dice que la geopolítica del turismo no puede ignorar que el turismo de masas es practicado sobre todo por las clases medias, es decir por la mayoría de la población de los países ricos.

Considerando el turismo internacional como *“un movimiento de personas que se desplazan de su entorno habitual por una duración inferior a 12 meses y que al menos pasan una noche en un alojamiento colectivo o privado en el país visitado”*, según la definición de NNUU de 1993 y aceptada por la Organización Mundial de Turismo; su análisis requiere un enfoque geopolítico. Más aún, si tenemos en cuenta que con la globalización, el turismo no ha dejado de crecer, y alcanza, en la actualidad, la cifra de los 1.000 millones de turistas/año.

La región Marítima y del Magreb de Cohen dividía a Europa en dos bloques. Con el final de la Guerra Fría, se rompieron las barreras políticas, ideológicas y económicas que impedían el comercio y el turismo europeo en toda su extensión. También el turismo ha crecido de manera significativa a partir de ese momento dando paso a la mundialización del turismo.

Con la desaparición de los dos bloques, la UE puso en marcha una geoestrategia basada en la integración de los países del Este dentro de la Unión, para asegurar el desarrollo y la estabilidad en todo el continente. Esto posibilitó el crecimiento de esos países y la aparición de una gran clase media, cuya renta per cápita no ha dejado de crecer hasta el año 2009. España, y dentro de ella especialmente Canarias, se ha consolidado como un país receptor de turismo y, por tanto, en una de las zonas más beneficiada por esta estrategia.

El desarrollo del comercio y del turismo internacional necesita el diseño de una geoestrategia específica. El Gobierno de Canarias ha establecido un Plan Estratégico Promocional de las Islas Canarias hasta 2016; y el Gobierno Central, el Plan Nacional e Integral de Turismo hasta el 2015. Tanto uno como otro reúnen las características de una estrategia a medio plazo. Desde un punto de vista conceptual, a estos planes hay que superponerles una Estrategia Nacional de Turismo con un horizonte de 10 o más años, que favorezca las inversiones a largo plazo en el sector y que favorezca la colaboración público-privada.

El periódico británico Telegraph publicó una interesante serie de mapas distorsionados para conocer la realidad de distintas estadísticas comparativas. Entre ellos, nos encontramos con este mapa que muestra el número de turistas internacionales que visitan cada uno de los países del mundo:



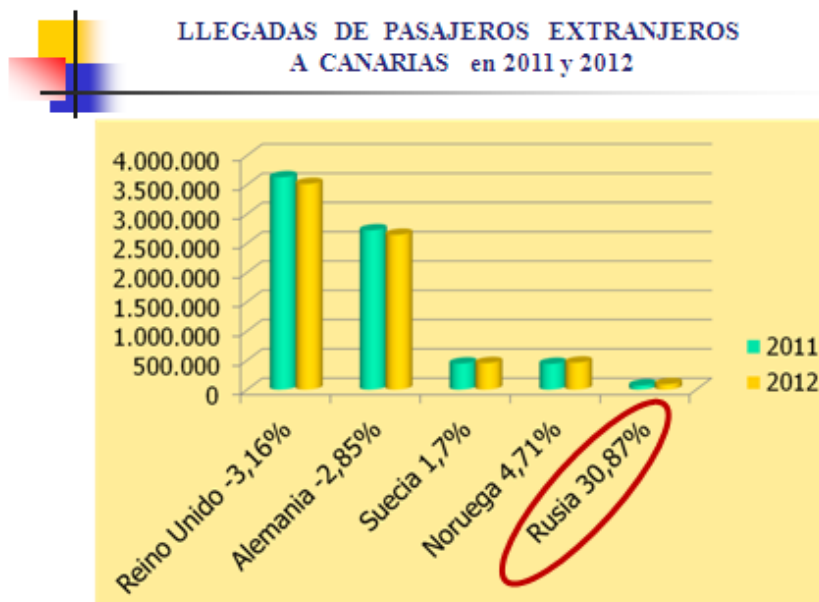
A través de él podemos observar que la vieja Europa recibe el 46% de los viajeros internacionales; mientras que solamente un 0,1% viaja al centro de África. Concretamente, en Europa podemos observar que España y Francia lideran las estadísticas, seguidas de Italia y el Reino Unido. En cuanto al continente americano, Estados Unidos mantiene aproximadamente su silueta, mientras que Méjico muestra interesante boom turístico. Por el contrario, Sudamérica desaparece prácticamente del mapa.

Europa es el principal emisor de turismo; y las Islas Canarias, como extremo meridional de la UE, ofrecen su clima, sus playas y sus paisajes, además de una buena gestión y una cultura europea. A todo esto hay que sumar la hospitalidad de sus gentes, que es un importante valor añadido.

Los países emergentes, cuyas economías crecen más rápidamente, desarrollan nuevas clases medias, que hacen turismo y demandan productos de importación. Todo ello favorece un incremento significativo del comercio internacional. Entre estos países destacan Brasil, Rusia y China, a los que hay que añadir países Iberoamericanos, como México, Colombia o Chile..

Brasil tiene en Canarias el territorio más cercano de la UE, tanto para hacer turismo como para desarrollar las relaciones comerciales, y eso es una gran ventaja para las islas. En cuanto a Rusia, el desarrollo de la UE ha favorecido que se convierta en un importante proveedor energético, lo que le ha permitido que aumente su PIB y, con él, su clase media. El crecimiento de su economía, junto con un mayor poder adquisitivo de gran parte de su población, ha convertido a Rusia en un emisor turístico hacia Europa Occidental y, con ello, también hacia Canarias.

Si observamos los datos de las llegadas de pasajeros a Canarias durante los años 2011 y 2012, podemos observar que, mientras los países nórdicos han incrementado el número de visitantes, los turistas tradicionales en las Islas –británicos y alemanes– han disminuido entorno al 3%. Sin duda, la crisis económica y financiera ocupa un lugar importante como explicación de este descenso.



Elaboración propia con datos de AENA

Por el contrario, los datos de Rusia en este ámbito son propios de un país en claro crecimiento económico. El incremento de los turistas rusos que llegan a Canarias es espectacular: un 30%. A pesar de todo, no podemos ignorar que los grandes suministradores de turistas a las Islas siguen siendo Reino Unido y Alemania.

Otro de los retos en la industria turística, en estos momentos, es lograr atraer a esos turistas que ahora no pueden visitar países convulsos como Túnez, Egipto o Siria, y lograr su fidelización, que es al final lo más importante en este sector.

### LA IDONEIDAD DE UNA “HUB” EN CANARIAS

Independiente del país de origen, un factor que determina el crecimiento del turismo, en cualquier región del mundo, es la disponibilidad de infraestructuras y, más aún, la disponibilidad de transporte aéreo asequible. Por tanto, podemos coincidir en que las rutas aéreas y marítimas son las que van a condicionar el desarrollo de cualquier territorio, pero especialmente de un archipiélago como las Canarias.

La posición geográfica de Madrid le permite convertir a un aeropuerto como el de Barajas en un “hub”, o aeropuerto de distribución aérea, desde donde distribuir el tráfico americano de la mitad sur de los EEUU y Latinoamérica hacia Europa y Oriente Medio, y a la inversa. Esta posición ventajosa también la tienen Londres y París,

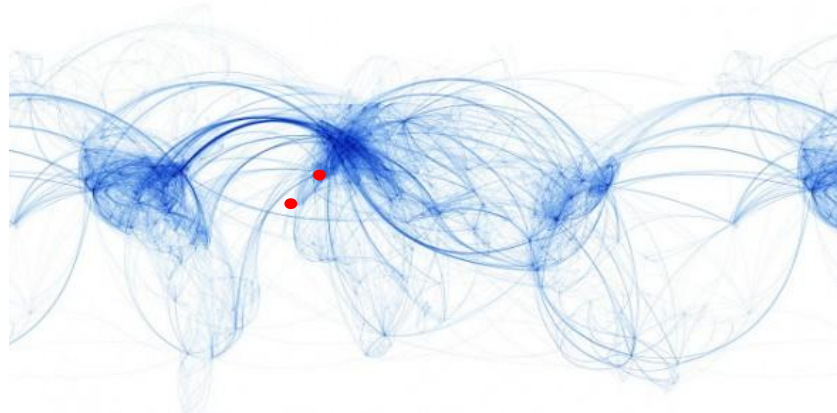
Todos estos aeropuertos entran en competencia cuando en ellos se establecen compañías aéreas que tienen estructura de mercado, con rutas que configuran una red y que no operan únicamente bajo el concepto de punto a punto. Las alianzas entre compañías líderes en aeropuertos distribuidores deben tener en cuenta que deben reforzar su propio “hub”. Por ello, es geopolíticamente aconsejable que estas alianzas se realicen entre aerolíneas que no estén posicionadas en aeropuertos competidores.

Sin duda, las Canarias también reúnen unas condiciones idóneas para establecer un “hub” complementario al de Barajas. Desde un “hub” canario se podrá distribuir el tráfico aéreo entre Sudamérica, África y Europa. En estos momentos las rutas aéreas hacia África son escasas, pero en las próximas décadas experimentarán, con total seguridad, un importante crecimiento.

Y aunque la posición geográfica de Canarias es de vital importancia, conviene subrayar que no es suficiente. Ésta debe acompañarse de buenas infraestructuras que minimicen los tiempos de tránsito. Además de posición e infraestructura, la estrategia para potenciar y proteger un “hub” pasa por establecer alianzas con compañías asentadas en aeropuertos que son distribuidores en otras regiones geopolíticas, como pueden ser, entre otros, Sao Paulo en Sudamérica, Atlanta en Norteamérica, o Estambul en Oriente Próximo.



## MAPAMUNDI DE LAS RUTAS AEREAS



**El turismo está directamente relacionado con las rutas de transporte**

**África y América del Sur están por desarrollar en transporte aéreo**

En este gráfico aparecen las rutas aéreas del mundo o, lo que es lo mismo, el mapamundi de las tráfico aéreo internacional. Nueva York y Londres son, sin duda, las ciudades mejor conectadas del mundo. En el extremo opuesto están muchos países africanos. También se observa que Europa es la región del mundo donde el tráfico aéreo es más denso, incluso más que en Estados Unidos, China o Japón. Todos los países europeos disponen de una aerolínea llamada “de bandera”, además de dos a cinco compañías “*low cost*”, operando en sus cielos. Por último, el corredor aéreo que cuenta con más tráfico es el que une al viejo continente con América del Norte.

Ante el previsible aumento de los vuelos que pasarán por los cielos canarios, el contar con un “*hub*” en Canarias será un importante aliciente para su economía. Sin embargo, también en este ámbito pueden aparecer competidores, y el aeropuerto de Casablanca, donde tiene su sede la compañía Air Maroc, podría tomar la iniciativa en detrimento de los aeropuertos canarios. La ventaja de éstos es que podrían convertirse en un aeropuerto distribuidor complementario al de Barajas, con una compañía aérea española. Todo ello, y para conseguir el éxito, requiere una estrategia aeroportuaria única de largo plazo, en la que se impliquen las compañías aéreas.

### LA GEOPOLÍTICA Y EL COMERCIO EN CANARIAS

La posición geopolítica de Canarias le proporciona un gran potencial como base logística del tráfico de mercancías con África Occidental. Esta valoración no es nueva. Tras el referéndum de 1986 sobre nuestra permanencia en la OTAN y la decisión de España de no integrarse en

la estructura militar de la Alianza, se establecieron seis Acuerdos de Coordinación España – OTAN. Entre ellos destaca –en el ámbito que estamos abordando– el sexto, firmado en 1991, que se titulaba la “*Utilización del territorio español para recepción y tránsito de refuerzos y apoyo logístico, aéreo y marítimo aliado*”. Probablemente este acuerdo fue el más valorado por la Alianza, pues recordemos que, en la II Guerra Mundial, las fábricas de armamento y piezas de repuesto estaban en EEUU, y para hacerlas llegar a las zonas de operaciones en Europa y Norte de África utilizaron el territorio inglés. En aquellos tiempos, ya ambos bandos mostraron gran interés por utilizar las Islas Canarias como plataforma para sus intereses.

Si observamos el mapamundi de las runas de trasporte marítimo, memos que las islas Canarias se encuentran en la mayor parte del tráfico dela costa Este de Sudamérica hacia Europa y viceversa.



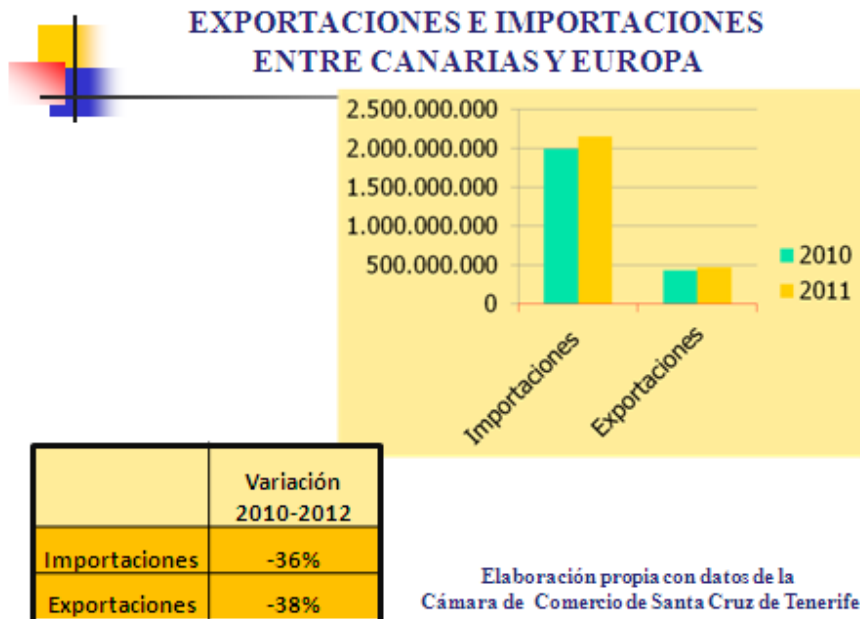
Por otro lado, las Islas Canarias está magníficamente bien situadas para constituir una base de desarrollo tecnológico que de apoyo a las empresas que se instalan en África Occidental. Además, el territorio canario puede convertirse, y en parte ya lo es, en una destacada sede para empresas que tengan inversiones en países africanos próximos. Las Islas, como cualquier otro territorio de la UE, ofrecen las garantías de seguridad jurídica, organizativa y de todo orden que garantizan la viabilidad y la confianza de cualquier transacción comercial. Todo ello sin olvidar la disponibilidad de alta tecnología y profesionales bien formados con los que cuenta el archipiélago, además de su capacidad de investigación e innovación tecnológica.

En este punto, y para reforzar este análisis sobre el comercio exterior de Canarias, vamos a examinar someramente algunos datos sobre el intercambio comercial con Iberoamérica, con Europa y con África. Con respecto a Iberoamérica, entre 2010 y octubre de 2012, las exportaciones canarias se han incrementado de manera muy significativa. En concreto, llama la atención la exportación de “barcos y embarcaciones” con un montante de 18,4 millones de euros y un incremento de casi un 10.000% desde 2010.



El segundo país destinatario de exportaciones es un país emergente: Brasil, con un 31,7% del total. Este país está cada vez más interesado en establecer una estrecha relación con la UE a través de España. No podemos olvidar que las Islas Canarias son la plataforma más cercana a la UE y también la más idónea por su cultura y forma de vida; además de ser una excelente plataforma tecnológica. A su vez, las importaciones procedentes de Brasil suponen el 35% de todas las iberoamericanas, según los datos de la Cámara de Comercio de Santa Cruz de Tenerife. Con todo, el gigante económico brasileño consigue mantener su balanza comercial equilibrada.

Otro dato muy importante es que las importaciones con Iberoamérica han disminuido un 16%, mientras que sus exportaciones han crecido un significativo 122%.



Si observamos los datos de comercio con Europa en el periodo citado, de 2010 a octubre de 2012, vemos que las exportaciones de las Islas Canarias hacia Iberoamérica en 2011 fueron 47 millones de Euros y, sin embargo, las realizadas hacia Europa ascendieron a más de 471 millones de euros, lo que supone un incremento de 10 veces más. No obstante, esas exportaciones descendieron en el mismo periodo un 38%; sin duda, debido a la crisis económica y financiera de gran parte de los países europeos, a diferencia de los de Iberoamérica, que están en periodo de crecimiento. Por el contrario, el déficit en la balanza comercial con Europa disminuyó en un 36 % en el mismo espacio de tiempo.

En lo referente a los países destinatarios de las exportaciones de mercancías de las Islas, el primer lugar lo ocupa Francia con 269 millones de euros, pero con una caída de un 80%, que es muy preocupante. El segundo país en importancia comercial es Reino Unido, con 254 millones de euros en el citado periodo, pero con un descenso mucho menor, situado en el 23%.

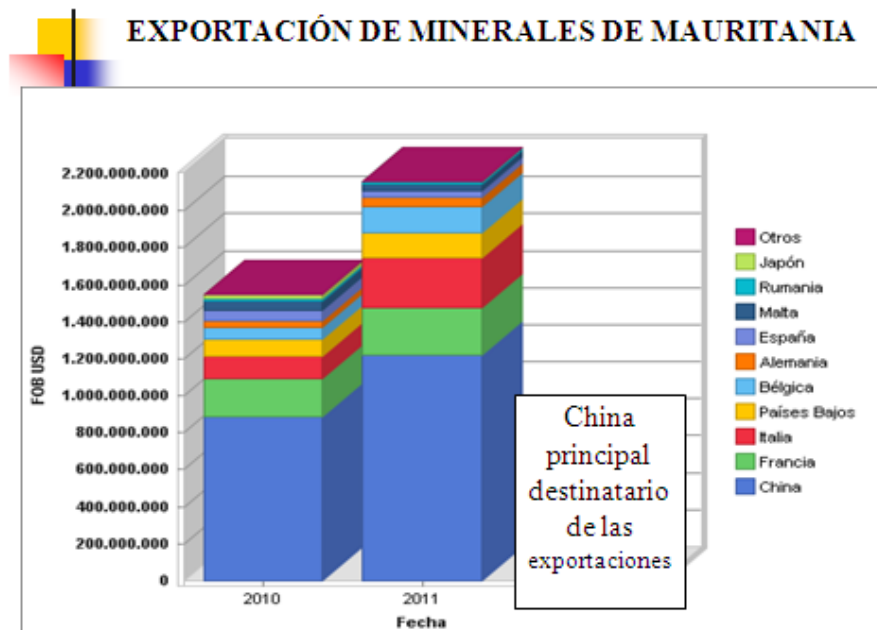
Mirando a África, las Islas Canarias mantienen la mayor parte de su comercio africano con los países de la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO, o ECOWAS por sus siglas en inglés). Este bloque comercial regional, fundado en 1975, está formado por quince países: Benín, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona y Togo.

La misión de la CEDEAO es potenciar la integración económica en todos los ámbitos de la actividad económica: comercio exterior (exportaciones e importaciones), industria, transporte, telecomunicaciones, energía, agricultura. Y el archipiélago canario es la plataforma europea más cercana a la CEDEAO

Por otro lado, según el periódico digital La Provincia, de Las Palmas de Gran Canaria, las explotaciones de hierro en África Occidental han experimentado una importante eclosión desde 2007, año en el que comienzan a actuar en la zona importantes multinacionales mineras, en colaboración con las denominadas “juniors” (compañías participadas con capital local).

La minería se ha convertido en los últimos tiempos en una de las principales fuentes de inversión en países como Mauritania o Mali, con el impulso de Sudáfrica. Se trata de un sector económico que mueve 50.000 millones de dólares, y en el que las Islas Canarias podrían tener un papel relevante como base logística de empresas transnacionales, que pueden asentarse en territorio europeo –con todas las garantías que ello reporta– pero cerca de sus explotaciones en África.

El caso de Mauritania es significativo, como podemos ver en el siguiente gráfico. Entre 2010 y 2011, se ha producido un gran incremento de las exportaciones de minerales, y también han crecido los países destinatarios, entre los que destaca China de manera muy especial. Por otro lado, la multinacional australiana Aura Energy está realizando fuertes inversiones en Reguibat, al norte de Mauritania, para la explotación de uranio.



Por último, conviene destacar que África Occidental emerge como la región más prometedora en la producción mundial de hierro. Marruecos es otro país con gran riqueza minera, en el que trabajan más de 80 empresas mineras. Con todos estos parámetros, es indudable que las oportunidades de los puertos canarios más próximos al continente africano cobran una importancia muy significativa, que debe ser aprovechada en beneficio del comercio y de la economía de Canarias.

## LA SEGURIDAD FACTOR CLAVE EN EL DESARROLLO DE CANARIAS

Como territorio español, las islas Canarias están protegidas por las capacidades y estructuras nacionales, por el Tratado de Washington (OTAN) y por el Tratado de Lisboa (UE), lo que las sitúa entre los territorios más seguros del mundo. Sin duda, esto revaloriza aún más su posición.

Pero también es verdad que el archipiélago canario es el territorio español y europeo más próximo a una de las zonas de mayor preocupación mundial: el Sahel. En este vasto territorio, cuya frontera más occidental está muy próxima a las Islas, hay grupos yihadistas que han logrado establecerse sin que los Estados soberanos de este gran mar de arena sean capaces de ejercer un control efectivo de la región.

Los estándares de seguridad de las sociedades más desarrolladas del mundo como son las de la UE, también tienen las exigencias más altas de seguridad humana, que comprende la seguridad económica, alimentaria, sanitaria, medioambiental, personal, política y social sin olvidar la seguridad jurídica, de gran importancia para las inversiones extranjeras. Este alto nivel de seguridad favorece su comercio, su estabilidad y el desarrollo de actividades como el turismo.

La UE, para mantener estos estándares propicios de seguridad y para contribuir a la mejora de la estabilidad de los países próximos, se ve en la obligación de adoptar medidas comprometidas y resolutivas, que ayuden a solventar la inestabilidad en zonas como el Sahel. Por otro lado, la experiencia de más de dos décadas de operaciones de paz confirma que siempre es mejor gestionar crisis y no conflictos. Por ello, es necesario intervenir cuando la chispa salta, y no cuando el fuego ha adquirido grandes proporciones.

Si Francia no hubiese intervenido en Mali, los grupos yihadistas como Al Qaeda para el Magreb Islámico (AQMI), el Movimiento para la Unidad de la Yihad en África Occidental (MUYAO) y el grupo tuareg Ansar Dine se habrían hecho con el control de todo Mali y, conociendo su estrategia y sus objetivos, desde allí se habrían dirigido hacia Mauritania. Este país, con un inmenso territorio y una población de apenas 4 millones de habitantes, está afectado por una gran inestabilidad política y por larvados conflictos interétnicos. Todo ello

le habría convertido en una presa fácil para los yihadistas, una vez que hubiesen tomado el control y el poder de todo Mali.

El sociólogo Anthony Giddens explica que *la pobreza o las privaciones constantes no convierten a las personas en revolucionarios. Es decir, que no es la privación absoluta la que conduce a la protesta, sino la privación relativa: la distancia que hay entre la vida que la gente se ve obligada a llevar y lo que cree que podría lograr de una manera realista. Son las expectativas frustradas las que generan la protesta e incluso la violencia.* La desigualdad así se convierte en un potenciador de inestabilidad.

Analicemos la renta per cápita de los países del entorno con datos de 2011. Mientras que Canarias tiene 26.422 dólares anuales por habitante, Marruecos tiene 3.147, Mauritania 1.230, Senegal 1.135, Gambia 623 y Mali, apenas 756. Estos datos se convierten, en gran medida, en una de las principales causas de la inmigración ilegal en cayucos: tan sólo en 2006, llegaron 31.678 personas a Canarias.

## Inmigración en pateras y cayucos por Canarias



La solución está en el desarrollo y en la seguridad, pero Mali apenas tiene 7.500 soldados para controlar un territorio como Francia y España juntos. Con un ejército tan reducido, y además mal adiestrado y equipado, pueden proteger la capital Bamako, pero muy poco más. Este es el paradigma de que si juntamos el subdesarrollo y la falta de medios para la seguridad tenemos un coctel explosivo, con enormes posibilidades de estallar. Todo ello obliga a la comunidad internacional, y especialmente a la UE, a ayudar con proyectos de desarrollo y de seguridad, que colaboren en el restablecimiento de la paz y en la dispersión de los grupos terroristas. Una intervención rápida y contundente, tanto como sea necesario, evitará la escalada del conflicto, que podría tener consecuencias graves a medio y largo

plazo. Por tanto, para atajar la grave situación que atraviesa Mali, es necesaria la pronta intervención internacional, tanto la que está llevando a cabo Francia con el ejército de Mali, como las operaciones que en breve plazo desplegarán la CEDEAO y la UE.

Otro asunto que afecta a la seguridad son las rutas de criminalidad. Canarias está en una de las tres rutas de tráfico de drogas que proceden de Iberoamérica con destino a Europa: la "ruta del Norte". Esta ruta tiene su origen en el Caribe, y discurre a través de las Azores en dirección a Portugal y España. Por otro lado, la "ruta central" parte de América del Sur y, a través de Cabo Verde, las Islas Canarias o Madeira, llega a Europa. Por último, la más reciente es la "ruta africana", que va desde América del Sur hacia África Occidental y desde allí principalmente a Portugal y España. El establecimiento de grupos terroristas en el Sahel, que se alimentan del narcotráfico, favorece esta última.

## CONCLUSIÓN

El valor geopolítico de Canarias se ve revalorizado por el alto nivel de seguridad de que disfruta como cualquier territorio español, que además está bajo el paraguas de la OTAN y de la UE:

La posición privilegiada de las Islas Canarias desde un punto de vista turístico, comercial o de seguridad, le permite mirar al futuro con optimismo. Pero para conseguir el éxito, es necesario establecer estrategias a largo plazo, así como planes a medio y corto plazo que de ellas se deriven. Esto evitará, en gran medida, que la acción de gobierno se limite a reaccionar ante los sucesos del panorama estratégico internacional. Por el contrario, una buena estrategia le permitirá conducir las situaciones hacia el escenario más favorable si a la vez somos capaces de aprovechar todos los instrumentos públicos y privados. Entre ellos, no deben faltar una inteligencia proactiva capaz de anticipar acontecimientos que van a influir en nuestra economía.

El interés de España, y más en situaciones de crisis como la que atravesamos, debe ser aprovechar las excepcionales oportunidades que la posición geopolítica otorga a las Islas Canarias.

*Miguel Ángel Ballesteros Martín  
General Director del IEEE*