

## Canárias no Horizonte

António Correia e Silva

Caracterizadas por um território arquipelágico de forte dispersão (7 ilhas divididas por sete mil e tal km<sup>2</sup>), situado como nós no Atlântico médio, numa zona de forte influência desértica e colonizadas no século XV por ibéricos, a História e a Geografia canárias permitem um justo paralelismo com as cabo-verdianas. Como no caso cabo-verdiano, os ibéricos viram naquelas ilhas menos espaços ensimesmados do que valores relacionais e estratégicos. Por outras palavras, diria que foram mais pelas virtualidades estratégicas, enquanto lugares de reabastecimento da navegação transatlântica e de intermediação comercial, do que pela fertilidade das suas terras, que as ilhas Canárias e as de Cabo Verde se afirmaram no transcurso dos séculos. Esta identidade, digamos estrutural, de vocação, fez destes arquipélagos concorrentes entre si. Por terem tido funções similares, levou amiúde os seus colonizadores, eles também concorrentes no domínio do então desconhecido Atlântico tropical, a hesitarem, sem saber por qual dos dois optar e qual deixar ao adversário.

Durante a guerra de Toro, que opôs Portugal a Castela entre 1475 a 1479, de olho na galinha do vizinho, Portugal ocupou as Canárias, e os castelhanos, esses, em acto contínuo, ripostaram, invadindo Cabo Verde, mais propriamente Santiago, onde, em tempo *record*, prenderam e reinstalaram António da Noli, agora como seu donatário, e fixaram mercadores de Burgos, de olhos postos no comércio com a Costa da Guiné, já iniciado, quase diria já inventado, pelos portugueses ou italianos ao serviço destes. Naqueles escassos quatro anos de fixação castelhana em Santiago, os mercadores daquela nação lançaram-se no comércio do Rio Gâmbia, Serra Leoa e outras partes de Guiné, adquirindo mercadorias exóticas preciosas para revender no Norte da Europa. Por esta razão, muitos historiadores ainda hoje estranham que Castela tivesse aceitado, no acordo de Alcáçovas (1479), abrir mão de Cabo Verde em favor das Canárias, quando a posição do arquipélago do sul era muito mais rendosa comercialmente. É que a australidade cabo-verdiana a tornava acessível aos apetecíveis mercados negro-africanos situados a sul do Rio Senegal.

Seja como for, as Canárias serão doravante uma espécie de Cabo Verde de Castela. Isto é, uma base de ligação náutica e uma estação de experimentação de formas de cultivo e de padrões de relacionamento social, situada estrategicamente entre o Reino europeu originário e o mundo ultramarino, em construção. Algo que se assemelha à ideia de uma estação experimental, como se referiu o geógrafo português Orlando Ribeiro relativamente a Cabo Verde. Contudo, enquanto

o nosso arquipélago se vai tornar, no transcurso do século XVI, numa economia de exploração colonial de carácter agro-mercantil, cujos contornos sociais criam, no topo, uma classe possidente portuguesa, ou de origem, e, na base, uma classe trabalhadora predominantemente escrava e negro-africana, nas Canárias, ali, mau grado terem existido também enclaves escravocratas, formados, de resto, com escravos comprados no entreposto cabo-verdiano, como mostrou Lobo Cabrera, grande parte da sociedade configurou-se como reprodução do modelo societal tardo-medieval vigente em Castela. O arquipélago é predominantemente uma colónia de povoamento europeu, minorizando os negros e excluindo os guanches, tornando-se assim num equivalente castelhano dos casos portugueses dos Açores e da Madeira. Cabo Verde é, sob este aspecto, diferente. É o começo do Ultramar. Do mundo verdadeiramente colonial. Da alteridade racial, geográfica e cultural relativamente à Europa, mesmo que muita gente entre nós até hoje não se tenha conformado com isso. A ser Macaronésia, Cabo Verde – Barlavento ou Sotavento, não importa –, só pode ser uma Macaronésia maioritariamente negra.

Sem embargo das diferenças, que são muitas, entre Cabo Verde e Canárias, realço no entanto ser útil a eleição deste arquipélago espanhol como instrumento de comparação conosco. Ilhas peri-africanas, como as nossas, marcadas pela aridez, pela pequenez, o desenvolvimento, tanto cá como lá, só pode vir da articulação às correntes de tráfego internacional. Além desta identidade, característica congénita da insularidade, acontece que temos os mesmos atributos para, digamos assim, batalhar a nossa inserção na economia atlântica.

Durante os séculos XVII e XVIII, atraímos ambos o fluxo de comerciantes, pescadores, aventureiros e de militares que atravessavam o Atlântico, gerando as tais rentáveis escalas que deixaram nos arquipélagos moeda sonante e bens manufacturados a troco de água, refrescos e descanso.

### **A vantagem cabo-verdiana desperdiçada**

Suponho que tenha sido o geógrafo francês Paul Claval que disse que o destino dos arquipélagos depende crucialmente da tecnologia de navegação oceânica. A observação histórica corrobora quase a cem por cento esta afirmação. No século XIX, a introdução do carvão como força locomotora dos navios trouxe consequências revolucionárias para o papel dos arquipélagos. A razão é simples. O vapor demanda o carvão como combustível e este, por ser pesado, portanto não transportável a bordo em grandes *stocks* sem prejuízo da rentabilidade comercial das viagens, requer obrigatoriamente estações de reabastecimento a meio das grandes viagens. Foi por isso que os ingleses, que então dominavam o comércio internacional bem como a nova tecnologia, se apressaram a instalar estas estações em Cabo Verde, mais propriamente em S. Vicente, e depois nas Canárias, mais precisamente em Santa Cruz de Tenerife e mais tarde em La Luz, em Las Palmas.

A vantagem cabo-verdiana sobre as Canárias foi evidente e prendia-se inteira e decisivamente com a posição geográfica. Aos navios da rota Europa-América do Sul valia mais comprar carvão em Cabo Verde, na medida em que à altura da chegada a este arquipélago os seus provimentos de combustível se encontravam já baixos, facto que não se passava nas Canárias. Além disso, depois de S. Vicente, os vapores entravam num imenso deserto marítimo sem ilhas de apoio. Acreditando na incontornabilidade da posição cabo-verdiana, a administração portuguesa praticou uma política especulativa, almejando ganhos passivos e rentistas. A vitória canária, retirando a S. Vicente quotas substanciais do mercado do abastecimento carvoeiro, conseguida em 1891, trinta anos depois do início desta aventura, é o exemplo convincente e acabado de como a tecnologia, a gestão e o *marketing* podem vencer vantagens naturais, ingenuamente consideradas imbatíveis e definitivas. O segredo foi o seguinte: onde os portugueses agravaram os impostos, os espanhóis criaram porto franco; onde aceitaram cartéis e duopólios, os segundos refizeram incessantemente as condições de concorrência; onde os lusos jogaram tudo num único porto (S. Vicente), os espanhóis apostaram na rivalidade inter-ilhas, nos tais pleitos insulares, abrindo dois portos, o de La Luz, em Las Palmas e o de Santa Cruz, em Tenerife. Através de investimento na modernização dos portos, no aliciamento fiscal e numa política de licenciamentos que mantém a concorrência entre as empresas fornecedoras de combustível à navegação, as Canárias tornaram-se atractivas, vendendo muito, barato e célere, ao passo que Cabo Verde, estribado no carácter esplêndido das condições naturais do porto de S. Vicente, na sobretributação fiscal e na estrutura quase monopolista do sector de abastecimento carvoeiro, se transformou numa escala pouco apetecível, vendendo pouco, caro e moroso. A competitividade ganhou ao rentismo. A vantagem competitiva bateu a comparativa. A agravar, surgiu, no ocaso do século XIX, o porto de Dakar e com ele se definiu a estrutura regional de competição pela localização de funções, investimentos e representações no Atlântico médio-oriental. Nesta estrutura temos sido nós a perder em toda a linha. Embaixadas, centros de redistribuição de tráfego de mercadorias, sedes das grandes empresas, gabinetes de consultoria, serviços médicos de excelência, instituições financeiras *off-shore*, enfim, quase tudo vem sendo dividido entre Las Palmas e Dakar. Exceptuando eventualmente a aviação civil, somos o vértice excluído do triângulo. Por vezes temos a impressão de que quase tudo o que nos parece hoje exequível fazer em termos de especialização regional, um dos dois já terá feito ou tentado fazer antes de nós.

### **A modernidade e a parceria**

Nos anos 30 do século XX, quando o petróleo substituiu largamente o carvão, conferindo autonomia aos navios, levando se não à dispensa ao menos à redução da importância dos arquipélagos para a navegação transatlântica, as Canárias apresentavam-se já com um nível apreciável de acumulação interna, o que não sucedeu com o seu rival português. Mesmo a ditadura, que entretanto se abateu sobre as metrópoles ibéricas, propensa a asfixiar as

pretensões de desenvolvimento das periferias insulares, se revelou muito mais dinâmica lá do que cá. Se repararmos bem, o franquismo, diversamente do salazarismo, não deixou de ser um período de infraestruturção e de realização de grandes obras públicas, o que preparou as Canárias para abertura ao turismo ainda nos anos 60, altura em que o Governo de Portugal recusou sistematicamente todas as abordagens alemãs e inglesas, visando investir na criação do que poderiam ter sido os primeiros empreendimentos de turismo de massas em Cabo Verde. De maneira que a «condição» do progresso para Cabo Verde, disso esteve convencida uma parte significativa das elites escolarizadas, só podia ser a independência, «total e imediata». As Canárias, ao contrário, tendo beneficiado do crescimento económico que os anos finais da ditadura franquista conheceram, e das expectativas de desenvolvimento que a Monarquia e a Democracia espanholas, restauradas em 1975, despoletaram, contentou-se com o horizonte da consolidação do enquadramento político autónomo. 1975 foi, portanto, para ambos os arquipélagos, o ano de uma nova largada. Só que enquanto nós começávamos praticamente do zero, eles partiam já para a consolidação do estatuto de economia de serviços, da qual fazem parte o turismo de massas, o apoio naval, a distribuição comercial e as operações financeiras *off-shore* como sectores pivôs. A industrialização permanece sendo residual, o que é típico das economias insulares, diria micro-insulares, caracterizadas pela fragmentação territorial, pequenez do mercado e por elevados custos de transporte, o que impede a emergência de «economias de escala». Na actualidade, o arquipélago insere-se num novo triângulo de competição regional, recortado a norte pela Madeira e a leste por Gibraltar, igualmente importantes zonas económicas e financeiras especiais. O triângulo do sul, composto por Senegal e Cabo Verde, devido à grande diferença de desenvolvimento face ao conjunto canário, já não se apresenta verdadeiramente como concorrente do arquipélago espanhol.

O segredo do sucesso histórico das Canárias reside no bom aproveitamento das oportunidades de renda, abertas pelo entorno internacional. Estas oportunidades podem ser a apreciação conjuntural da posição geoestratégica ou um rendoso enquadramento geopolítico, como o é hoje, por exemplo, o estatuto de ultraperiferia da União Europeia e os seus generosos quadros comunitários de apoio. Estas oportunidades, dizia, o arquipélago canário tem sabido convertê-las quase sempre em competitividade. Por esta razão, o milagre económico canário, há quem lhe chame assim, pode ser uma referência para nós cabo-verdianos que, ao inverso, temos mostrado ao longo da História sérias dificuldades em transformar as situações de renda (sejam elas as remessas de emigrantes, os ganhos da localização geoestratégica, a ajuda pública ao desenvolvimento ou as privatizações) em fonte e motor de um processo de acumulação interna e de aquisição de competitividade internacional que seja sustentado. A observação histórica parece ensinar que o que de facto determina que um país tire maior e melhor proveito do que outro das oportunidades de crescimento que se lhe abrem no plano internacional é a política económica que adoptar. Ela é verdadeiramente o que importa na determinação dos resultados a

prazo, ou seja, daqueles que se computam como saldo, quando a vaga da oportunidade «mágica» passar.

### **Os desafios comuns e as razões da cooperação**

Tanto a economia das Canárias como a de Cabo Verde, pese embora as diferenças não menosprezáveis existentes entre elas, enfrentam hoje, passado um ciclo de continuado crescimento, desafios em muito semelhantes. Mau grado a aceitável performance que as caracterizou ao longo dos últimos 25 anos, o certo, porém, é que em ambos os casos uma quota considerável deste crescimento foi financiada de fora, de forma altamente concessional e por razões não imediatamente económicas. No nosso caso, depois da independência, e de certo modo já antes, pudemos contar com a Ajuda Pública ao Desenvolvimento, não só para impedir a catástrofe humanitária que a seca prolongada provocaria na ausência deste mecanismo, mas também para financiar os programas de desenvolvimento, responsáveis em grande medida pelos índices brilhantes de Desenvolvimento Humano. As Canárias, da mesma forma, contaram com generosas transferências do Governo de Madrid e, depois de 1986, com os Fundos da União Europeia para financiar o seu desenvolvimento. Têm sido estes fundos que, através do Programa Operativo Canário, vêm melhorando a competitividade do arquipélago, assegurando a continuidade do crescimento económico. Acontece, porém, que as referidas fontes externas de financiamento estão em ambos os arquipélagos em vias de esgotamento. Isso por razões que se prendem com a própria boa utilização dos mesmos. Senão vejamos. Cabo Verde, devido à sua performance, encontra-se na iminência de deixar de pertencer ao grupo dos menos pobres, o que, eventualmente, lhe valerá a consequência da perda de parte dos financiamentos concessionais de que tem beneficiado. As Canárias, por sua vez, dado o crescimento acumulado da sua economia, perderá dentro de 3 anos o Fundo de Coesão, uma vez que, naquela data, em razão do alargamento da União Europeia a leste, o seu PIB superará a barreira do 75% da média comunitária. A agravar o quadro, é provável ainda que a «generosidade comunitária» venha a diminuir pelo facto de alguns dos contribuintes líquidos dos fundos europeus se encontrarem em apuros para reduzir o défice orçamental abaixo dos 3 por cento do PIB como mandam as cláusulas do Pacto de Estabilidade e Crescimento da União.

Perante este cenário, os dois arquipélagos procuram novas relações comerciais e de cooperação de modo a compensar as perdas que se antevêm. Mas também de forma a encontrar novos e alternativos modelos de financiamento do crescimento, assentes doravante mais na exploração dos seus próprios atributos em atrair e exportar serviços e capitais do que na capacidade (já esgotada?) em captar fluxos financeiros unilaterais ou concessionais. A saída poderá vir a ser as próprias relações inter-arquipelágicas. Em Cabo Verde, vem emergindo nas discussões sobre que espaços de inserção económica para o país, o conceito de «região da Macaronésia», um conceito afinal de contas resgatado da hermética Botânica. Outras vezes,

tem-se recorrido à designação menos arrevezada de «Região euro-atlântica», tão ao gosto de alguns políticos, a fim de definir o que muitos pensam poder ser um novo espaço de ancoragem para Cabo Verde, isto num momento em que o país se vê a braços com um indisfarçável sentimento de orfandade. A disponibilidade, para não dizer a ansiedade cabo-verdiana por esta aproximação é enorme. Da mesma forma, pode-se medir o empenho do Governo das Canárias neste novo relacionamento, pelo facto de ele se ter batido, e ter conseguido, integrar Cabo Verde no programa da rede Natura 2000 e fazer com que se nos atribuísse o estatuto de zona limítrofe da União. A partir destas vitórias, pôde aceder a determinados instrumentos de cooperação da União Europeia.

A vocação de extroversão daquele arquipélago espanhol para a nossa zona não fica por aqui. Dada a possível saturação do mercado canário, o Conselheiro de Economia e Fazenda do Governo Regional, José Carlos Maurício, afirmou recentemente que Madrid veria com bons olhos a canalização de parte dos fundos do RIC (Reservas de las Inversiones Canárias) para a África, sendo Cabo Verde um dos destinos naturais destes investimentos. O cenário não desagrada a muitos empresários locais, que estão a esbarrar-se a cada dia que passa com a saturação do mercado imobiliário, com o abaixamento da rentabilidade do sector turístico, que hoje já não cresce como outrora, e com a redução das expectativas de crescimento. Se atendermos a que a Madeira, com problemas em muito semelhantes aos das Canárias, vem realizando investimentos não desprezíveis no arquipélago cabo-verdiano, investimentos esses que atingiram já valores significativos na área da hotelaria, transportes e no sector das cervejas, interrogamo-nos se não estamos perante uma nova tendência.

Sente-se que algo de profundo tem de mudar na vida das ilhas. Diria que a hora dos arquipélagos chegou e que está a ser marcada pelo desafio de construir juntos o espaço económico meso-atlântico, patrocinado pela União Europeia. Talvez só assim possam continuar a crescer, mesmo sem, ou com a diminuição acentuada, dos fluxos financeiros de carácter concessional vindos do exterior.