

CANARIAS COMO PLATAFORMA LOGÍSTICA ENTRE BRASIL Y ÁFRICA

El presente documento pretende analizar cuál es el potencial de las Islas Canarias para posicionarse dentro de las relaciones comerciales Brasil – África, actuando como HUB logístico y de negocios entre ambos territorios. El análisis está reforzado por datos históricos sobre flujos comerciales y relaciones institucionales.

Elaborado por César Robaina Gálvez

Julio 2017

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Índice

• 1. Resumen ejecutivo	2
• 2. Canarias como hub logístico entre Europa, América y África	3
• 3. Brasil: situación macroeconómica	4
• 4. Relaciones políticas y comerciales entre Brasil y África	10
• 5. Comercio Brasil – África Occidental	13
• 6. Guinea Ecuatorial, Marruecos y Mauritania	17
• 7. Conectividad	20
• 8. Enfoques y sectores estratégicos	28
• 9. Colaboradores y competidores	31
• 10. Ventajas de Canarias como plataforma de negocios europea situada entre América y África	36
• 11. Conclusiones	38

1. Resumen ejecutivo

Las Islas Canarias poseen una serie de atractivos que las convierten en una zona geográfica con gran potencial. Destacan especialmente su ubicación en el Océano Atlántico, a escasa distancia de las costas africanas, y sus lazos históricos con Latinoamérica. Esto, unido a su condición de territorio ultra periférico de la Unión Europea, ha contribuido a que tanto la Administración Pública como los agentes privados intenten fortalecer la idea de un *hub* logístico para operaciones entre continentes.

Varias son las ventajas que ofrece el Archipiélago: seguridad jurídica y económica, excelentes infraestructuras, conexiones marítimas y aéreas de elevada frecuencia con África, un sistema fiscal ventajoso para las empresas, etc. Sin embargo, el camino a recorrer todavía es largo. Además de fortalecer determinados aspectos, se torna fundamental realizar un buen trabajo de divulgación que permita que el tejido empresarial de otros países tenga en cuenta a Canarias a la hora de hacer efectivas sus transacciones comerciales. Así, a lo largo de este informe, se analiza de qué forma pueden estas características contribuir al comercio entre Brasil y África.

Desde 2003, los viajes presidenciales fueron acompañados por delegaciones empresariales, lo que abrió las puertas para que empresas brasileñas se instalasen en países africanos. De 2009 a 2016, el comercio exterior con África ha pasado de 16.966 millones de dólares a 12.433 millones.

Para facilitar los negocios con África, el Banco de Brasil y el BNDES pusieron a disposición más de 4.000 millones de USD en créditos a la exportación. Igualmente, en 2013 se abrió una delegación del Banco Nacional de Desarrollo Brasileño (BNDES) en Sudáfrica. La nueva localización en Johannesburgo del BNDES tiene como principal objetivo impulsar la presencia de las empresas brasileñas en África, más allá de los países lusófonos como Angola o Mozambique, donde tradicionalmente se ha introducido el empresario brasileño.

En palabras de Carlos Abijaodi, director de desarrollo de la Confederación Nacional de Industria (CNI), “África es la nueva frontera del mundo en desarrollo”. Él mismo solicitó que el gobierno elaborase una estrategia a largo plazo para aumentar las exportaciones a países africanos. Al mismo tiempo, Ana Paula Repezza, gerente de la Agencia Brasileña de Promoción de Exportación e Inversiones (Apex-Brasil) ha declarado que “África está viviendo una segunda ola de consumo”, gracias en parte a la gran cantidad de jóvenes que emigran del campo a la ciudad.

Las relaciones políticas y comerciales de Brasil y África; el intercambio comercial con los países de África Occidental y el Magreb entre otros; la identificación de los colaboradores de Canarias en su estrategia de atracción de inversión y la de sus principales competidores en la región son los puntos básicos que se tratan en este informe, que pretende arrojar un poco de luz sobre la situación económica y política que une a Brasil con África y la cabida del Archipiélago para fomentar el comercio y convertirse en un auténtico *hub*.

2. Canarias como hub logístico entre Europa, América y África

Desde hace varios años, el Gobierno de Canarias, a través de la Sociedad Canaria de Fomento Económico, S.A. (PROEXCA), viene impulsando el posicionamiento a nivel internacional del Archipiélago como *plataforma tricontinental*. El objetivo, en definitiva, es promocionar el excelente posicionamiento de las Islas Canarias para todas las empresas, tanto públicas como privadas, que deseen operar en territorio africano y necesiten un nexo de conexión seguro y fiable.

Los esfuerzos de las instituciones canarias han estado focalizados en varios mercados considerados estratégicos, como son Estados Unidos, Canadá o Brasil. Los flujos comerciales de estas naciones con África son elevados, lo que las convierte en objetivos prioritarios. En el caso concreto de Brasil, los primeros indicios de que existían posibilidades reales de posicionarse como *hub* surgieron en 2012, cuando un terminal portuario privado brasileño planteó la opción de construir una base logística en uno de los puertos canarios, desde donde distribuiría grano a países del ECOWAS. A raíz de esta petición, en el primer trimestre de 2013 se realizó un informe de análisis en el que se estudiaron las importaciones y exportaciones entre Brasil y África, para intentar desarrollar una estrategia que respondiese a las demandas reales de las empresas y pudiera ofrecerles soluciones prácticas acorde a sus necesidades.

Desde entonces se ha mantenido un seguimiento continuado que ha permitido ir posicionando a las islas como una alternativa a tener en cuenta por todas aquellas empresas brasileñas que tienen interés en el continente vecino. En 2015 y 2016 se han realizado visitas a diferentes puntos del país, como São Paulo o Porto Alegre, para presentar ante varios empresarios las ventajas que tiene operar desde Canarias; iniciativa que también tendrá lugar este año en diferentes estados de Brasil. De hecho, en la actualidad se trabaja incluso con otros sectores punteros además del logístico y el portuario, como pueden ser las telecomunicaciones o la minería.

Para conseguir los objetivos propuestos, las Islas Canarias han creado una imagen de marca que va perfeccionándose poco a poco y que se considera fundamental para transmitir un mensaje homogéneo y con fuerza. Una de las herramientas imprescindibles es la web www.canaryislandshub.com, en donde se divulga la idea de *"Canary Islands, European Business Hub in Africa"*. Disponible en varios idiomas (inglés, francés y portugués), este site recopila las ventajas de operar en África desde el Archipiélago, aportando datos, noticias, informes, etc.

Por último, hay que hacer referencia a la confluencia de esfuerzos institucionales presentes en este proyecto. Gobiernos insulares y regionales, Cámaras de Comercio, Zonas Francas, Puertos, Universidades y agrupaciones empresariales, entre otros actores, dan vida a la idea de *Canary Islands Business Hub*, trabajando de forma unitaria para conseguir el objetivo de ser una verdadera plataforma tricontinental.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

3. Brasil: situación macroeconómica

Brasil forma parte del grupo de países BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica), los cuales tienen en común varios puntos. Por un lado, son países con una población muy elevada, de gran extensión (juntos suman aproximadamente 38,5 millones de kilómetros) y con recursos naturales. Por otro lado, desde hace unos años presentan unas cifras de crecimiento del PIB muy importantes, lo que les lleva a ser actores destacados dentro del comercio mundial, además de atraer a inversores de todo el planeta.

La participación de Brasil en la economía de la región no es baladí. El Producto Interior Bruto en 2016 fue aproximadamente 1,79 billones de USD, lo que representa el 33,92% del PIB de Latinoamérica y el Caribe, según datos del Banco Mundial.

La economía brasileña, que tradicionalmente se ha sustentado en la agricultura, ha experimentado profundos cambios estructurales en el último siglo. Hoy en día el sector primario representa un 10,3% del PIB, mientras que la base industrial cada vez tiene más peso, llegando al 22,2%. Con todo, el sector servicios es el motor del país, siendo del 77,3%.

A la política de industrialización iniciada en los años 30 le siguió un rápido crecimiento conocido como el “milagro económico” que provocó una concentración desigual de recursos y población, que ha llevado a que entre los estados de São Paulo, Río de Janeiro y Minas Gerais se genere el 54% del PIB brasileño. Esta situación ha provocado que los principales polos empresariales y el poder económico del país estén localizados en la región sudeste. Sin embargo, regiones como Rio Grande do Sul o Pernambuco, ubicadas en la zona sur y en el nordeste respectivamente, comienzan a abrirse un hueco en el panorama económico nacional, experimentando un crecimiento paulatino nada desdeñable.

Sin embargo, estas grandes cifras macroeconómicas deben ser estudiadas en contexto. Brasil es la novena economía mundial. Después de haber experimentado un período de crecimiento excepcional, la economía brasileña mostró signos de ralentización en 2011 y entró en recesión a partir de 2015. Brasil atraviesa una crisis económica sin precedentes debido a la desaceleración del consumo privado y la caída de las inversiones. Tras su contracción en 2016 (-3,3%), se espera una reanudación progresiva del crecimiento en 2017 (0,5%), apoyada por las medidas de ajuste presupuestario en curso, así como por el aumento de la inversión.

En 2016, la economía brasileña siguió en recesión por segundo año consecutivo, debilitada por la caída de los precios petroleros, las materias primas y la ralentización de la economía china. El país experimenta una grave crisis económica y política, y los Juegos Olímpicos de 2016 no impulsaron el crecimiento esperado. Al contrario, el estado de Río se endeudó al punto de rozar la quiebra, y esto se aplica además a numerosos otros estados. A nivel federal, la deuda pública tiene una dinámica preocupante, cercana al 80% del PIB. En agosto de 2016, la presidenta Dilma Rousseff fue destituida y reemplazada por Michel Temer, quien, al momento de asumir, anunció un plan de reajuste presupuestario para limitar el crecimiento del gasto público. Una propuesta de enmienda a la Constitución (PEC), para fijar un límite al aumento del gasto, fue aprobada a fines de 2016. Para 2017, la prioridad del gobierno es la reforma del sistema de jubilación y del código laboral. La inestabilidad política es una preocupación, debido

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

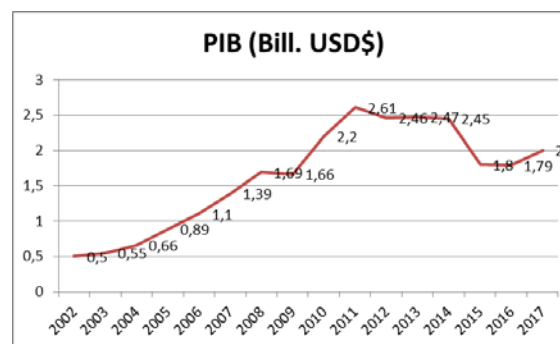
a posibles revelaciones que involucran a miembros del gobierno en el caso de corrupción de Petrobras.

Los problemas sociales son importantes. El país sigue siendo uno de los más desiguales del mundo. Existen fuertes disparidades regionales y ha habido un aumento de la delincuencia y la violencia criminal. La tasa de desempleo ha seguido creciendo (más de 11% en 2016), y el empleo informal sigue siendo elevado.

Crecimiento del PIB (% anual)								
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	2018(*)
7,5	2,7	1	2,3	0,5	-3,8	-3,6	0,2	1,7

Fuente: elaboración propia. Datos del Banco Mundial. (*)Previsión para 2017

Las previsiones con respecto a la inflación tampoco plantean un escenario positivo. En 2016 se calcula que llegó hasta el 8,7%, aunque ya en 2017 descenderá progresivamente, situándose en un 4,4% a finales de año. Los siguientes gráficos muestran la evolución en las estimaciones del Banco Central tanto para la inflación (IPCA) como para el PIB. Tal y como se puede apreciar en ellos, la tendencia es presentar cada vez cifras más desalentadoras.



Fuente: Banco Mundial

Haciendo referencia al tipo de cambio, en 2016 se alcanzaron cotizaciones históricas. Según el portal de referencia OANDA, con fecha 21/07/2017 un euro equivale a 3,64 reales, mientras que el dólar alcanza los 3,13 reales.

La tasa de desempleo en el país aumentó a 12% en el cuarto trimestre del 2016, según la Encuesta Nacional por Muestra de Domicilios (PNAD, por su sigla en portugués), dada a conocer por el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE). El número de desempleados en el periodo alcanzó los 12.3 millones, cifra récord en el registro, el cual comenzó en el 2012.

La tasa de desempleo promedio del año pasado se elevó a 11.5%, frente al 8.5% del 2015. Ambas tasas, trimestrales y anuales son las más altas desde que comenzó la encuesta.

En el tercer trimestre el desempleo fue de 11.8%. En el cuarto trimestre del 2015, el desempleo alcanzó 9% de la población económicamente activa del país.

La tasa del cuarto trimestre fue ligeramente superior a la calculada por 21 empresas de consultoría e instituciones financieras encuestadas por el diario Valor Económico, que la

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

establecieron en 11.9%. El rango de estimaciones osciló entre 11.7% y 12.1%. Los analistas esperaban que la tasa de desempleo se redujera en promedio a 11.3 por ciento.

El número de desempleados alcanza los 12.3 millones de personas en el trimestre finalizado en diciembre, un aumento del 2.7% en comparación al tercer trimestre del 2016 (12.0 millones) y 36.0% (más de 3.3 millones de personas) en comparación con el mismo trimestre del 2015.

La población ocupada, 90.3 millones de personas, es un 2.1% inferior al mismo periodo del 2015, cuando el número de empleados era de 92.2 millones.

En el cuarto trimestre del año pasado, la mano de obra aumentó en un 0.7% (747,000 personas en comparación con el tercer trimestre) y aumentó en un 1.3% (1.2 millones de personas) en comparación con el mismo periodo del 2015.

En promedio, la población desocupada aumentó de 8.6 millones en el 2015 a 11.8 millones en el 2016, un 37% más. La población con empleo se redujo de 92.1 millones de personas a 90.4 millones.

Con la intención de solucionar todos estos desajustes, desde las instituciones brasileñas se ha puesto en marcha un ambicioso paquete de medidas que incluyen un cambio en la política económica. Por ejemplo, el saneamiento de las cuentas públicas se vuelve prioritario, se busca relanzar la producción y controlar la elevadísima inflación. Joaquim Levy, ministro de Hacienda desde el 1 de enero de 2015, anunció recientemente su objetivo de lograr un superávit presupuestario primario de 1,2% en el presente año (frente al 0,6% del 2014), el cual debe llegar hasta el 2% en 2016.

Según el informe Económico y Comercial elaborado por la OFECOME de España en Brasilia, Brasil tiene un déficit público total del 4,4% del PIB, y el nivel de deuda pública total se sitúa en el 46% del PIB.

Los peores datos fiscales y las menores perspectivas de crecimiento provocaron la rebaja en marzo de 2014 del rating de Brasil por S&P a BB-, a un sólo escalón de la pérdida del grado de inversión. Fitch y Moody's en cambio mantienen su rating en BBB y Baa2 respectivamente. La empresa pública Petrobras ha perdido a finales de febrero de 2015 el grado de inversión de Moody's (está en Ba2), Fitch lo rebajó en esa fecha a un escalón previo a la pérdida del grado de inversión (BBB-) y S&P ha puesto su rating en perspectiva negativa (también BBB-). Otra gran empresa pública, Electrobras, también ha perdido en mayo el grado de inversión de Moody's (OFECOME de España en Brasilia, julio de 2015).

En definitiva, existen varias dificultades que frenan el gran potencial del país, entre las que destacan la depreciación de la moneda, la baja calidad de las infraestructuras, las desigualdades sociales y geográficas o la baja calidad del sistema educativo primario. A pesar de todo, en Brasil existen importantes fortalezas que hay que tener en cuenta, como multinacionales muy eficaces y con gran capacidad financiera, un sector agroalimentario potente, reservas cambiarias importantes y un Banco público de desarrollo que financia proyectos de gran envergadura.

Internacionalización de la economía brasileña

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

El Ministerio de Economía y Competitividad, a través de la Secretaría de Estado de Comercio, ha publicado los datos provisionales de comercio exterior de España para el mes de noviembre de 2016 en el Informe Mensual de Comercio Exterior, donde se incluyen entre otros los datos de comercio con Brasil.

Las exportaciones españolas a Brasil ascendieron en noviembre a 164,5 millones de euros, un 12,8% menos que el mismo mes de 2015 (195,5 millones de euros). Las exportaciones a Brasil supusieron el 0,7% del total de las exportaciones españolas en noviembre de 2016 contribuyendo de manera negativa a la tasa de variación de las exportaciones españolas totales del mes (-0,1 puntos). En el periodo comprendido entre enero y noviembre del 2016, las exportaciones a Brasil fueron 2056,8 millones de euros, lo que representa un 0,9% del total.

En cuanto a las importaciones españolas desde Brasil, ascendieron a 198 millones de euros, un 11,8% menos que en noviembre del año anterior (227,8 millones de euros). Las importaciones españolas desde Brasil supusieron el 0,8% del total de las importaciones españolas del mes de noviembre. En el periodo de enero a noviembre de 2016 las importaciones procedentes de Brasil fueron 2.761,8 millones de euros, lo que supone un 1,1% del total.

De esta forma, se habría registrado en noviembre un saldo deficitario para España de 30,5 millones de euros con Brasil, un 5,8% menos que en el mes de noviembre del año anterior. Para las partidas no energéticas el saldo comercial este mes sería superavitario por 192,2 millones de euros.

Uno de los grandes inconvenientes que se encuentra actualmente en la economía brasileña es la ralentización en los últimos años del consumo doméstico. El principal problema relacionado con la moderación del consumo privado es que este componente representa más del 60% del PIB. Para compensar esta desaceleración, otros componentes de la demanda, como las exportaciones y la inversión, que actualmente representan en torno al 11% y al 20% del PIB respectivamente, deberán aumentar su peso para que el país continúe creciendo. Por lo tanto, es probable que en los próximos años se produzca gradualmente una transición desde un modelo de crecimiento centrado en el consumo privado a otro modelo más dependiente de las exportaciones. De hecho, este reequilibrio ya ha comenzado a observarse dentro del país. Además, se aprecia como las empresas brasileñas han comenzado a entrar en una fase de aumento en el grado de internacionalización en sus estructuras corporativas.

Desde el año 2000 Sudamérica en su conjunto ha comenzado a realizar inversiones en el exterior, cuando la región tradicionalmente ha sido eminentemente receptora de inversión directa extranjera. Como se puede observar en la gráfica inferior, en los últimos siete años se aprecia un repunte en esta tendencia. Según el Banco Central de Brasil en el periodo 2007-2013 se ha producido un incremento del 115% en las inversiones realizadas por las empresas brasileñas en el extranjero. Por el momento, esta es la última cifra disponible y no existen más datos ni noticias que ayuden a saber cuál ha sido la evolución desde 2013 hasta la actualidad.

En su fase inicial, estas inversiones por parte de Brasil han estado destinadas a sus países vecinos. Sin embargo, en los últimos años se observa como empieza a desarrollarse un flujo considerable de IED a otros continentes como son África y Europa. Según la última información disponible en el Banco Central de Brasil sobre la salida de inversiones brasileñas directas, en

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

función de participación en el capital, España recibió en 2016 US\$ 298 millones, situándose en la décima posición detrás de las Islas Caimán, Portugal, Estados Unidos, Austria, Luxemburgo, las Islas Vírgenes, Bahamas, Suiza y Panamá.

En cuanto a los destinos africanos, el primer país que aparece en el ranking del Banco Central de Brasil es África del Sur, con una mínima participación de Guinea Ecuatorial durante los años 2007 y 2008. Mención aparte merece Angola, un país que guarda grandes vínculos históricos y culturales con Brasil. Aunque no aparece en la lista del Banco Central, según la Guía de Negocios de Angola, elaborada por APIX-Brasil, entre 2008 y 2012 el 3% de las inversiones que se produjeron en el país fueron brasileñas, precedidas por las francesas (4,9%), italianas (11,7%), británicas (13,2%), chinas (28,3%) y estadounidenses (30,2%). Por otro lado, la Fundación Dom Cabral, en su informe anual contabilizó hasta 12 empresas brasileñas operando en Angola. Con el fin de facilitar el comercio entre ambas naciones, el 1 de abril de 2015 se firmó el Acuerdo Brasil-Angola de cooperación y facilitación de inversiones, que busca incentivar la inversión recíproca a través de mecanismos de diálogo intergubernamentales, apoyando a las empresas en procesos de internacionalización¹. A través del ACFI (acrónimo de dicho acuerdo) se conseguirá una mayor divulgación de las oportunidades de negocio, intercambio de informaciones sobre marcos regulatorios y del mecanismo adecuado de prevención y, eventualmente, solución de controversias. En definitiva, el nuevo modelo propicia un cuadro sólido para las inversiones de parte a parte.

Volviendo a hacer referencia al informe de la Fundación Dom Cabral, a lo largo de sus páginas se recogen diversos rankings en función de diversos factores. Uno de ellos ordena a las empresas brasileñas según el número de países en el que están presentes. Así, Stefanini, WEG S.A. y Magnesita son las que cuentan con una presencia más internacional, operando en 38,29, y 25 países respectivamente. Todas ellas tienen en común que han abierto oficinas en Sudáfrica, aunque la que más presencia tiene en África es claramente la minera Vale, que opera en Emiratos Árabes, Malawi, Mozambique, Omán y Zambia. La siguiente tabla muestra la lista completa:

Posição	Empresa	Nº de países em que possuem subsidiárias
1	Andrade Gutierrez	37
2	Stefanini	33
3	WEG S.A.	29
4	Vale	25
4	Marcopolo	25
5	BANCO DO BRASIL	23
5	BRF	23
6	Natura Cosméticos	21
6	Votorantim Industrial S.A.	21
7	Magnesita	20
8	Itaú Unibanco	18
9	Construtora Norberto Odebrecht S.A.	17
10	Petrobras	16

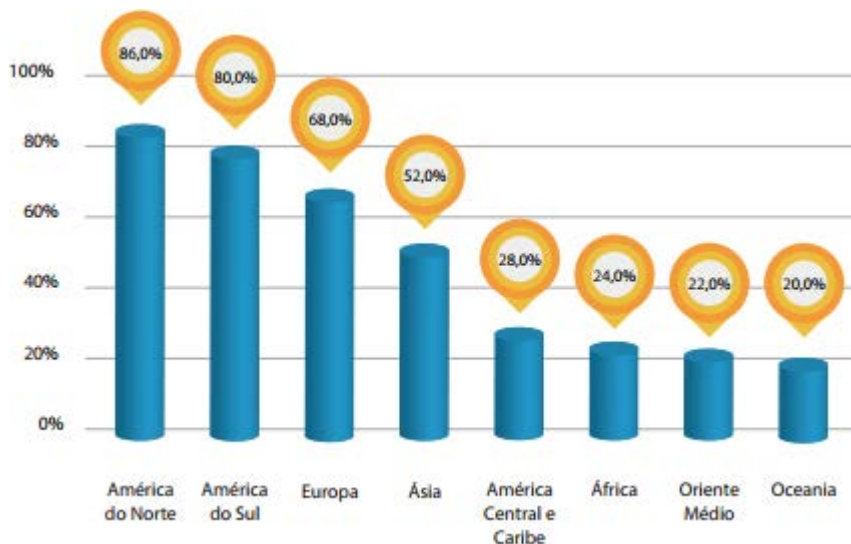
Posição	Empresa	Nº de países em que possuem subsidiárias
1	Stefanini	38
2	Weg	29
3	Magnesita	25
3	Marcopolo	25
3	Vale	25
4	BRF	23
4	Banco do Brasil	23
5	Votorantim	21
6	Itaú-Unibanco	18
7	lochpe-Maxion	15
8	Gerdau	14
9	Gol Linhas Aéreas	12
10	Metalrio	11

Fuente: Ranking FDC de las multinacionales brasileñas 2015 - 2016

¹ http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=8520:acordo-brasil-angola-de-cooperacao-e-facilitacao-de-investimentos-acfi-luanda-1-de-abril-de-2015&catid=42&lang=pt-BR&Itemid=280

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Igualmente, es interesante observar la distribución por continentes del tejido empresarial brasileño que decide salir al exterior:



Fuente: Ranking FDC de las multinacionales brasileñas 2016

El informe indica que el número total de empresas brasileñas instauradas en España es de 12 entidades.

Balanza comercial

Brasil ha sido catalogado en la última década como un país emergente y un actor relevante en el desarrollo de la globalización de la economía mundial. Sus relaciones comerciales con el exterior han ido aumentando progresivamente hasta convertirse en un socio fundamental para muchos otros estados.

AÑO	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES		RESULTADOS		
	Millones USD	Var. (%)	Millones USD	Var. (%)	Saldo Comercial	Flujo Comercial	Tasa de Cobertura
2011	256.039	26,81	226.243	24,47	29.796	482.282	113%
2012	242.580	-5,25	223.150	-1,36	19.430	465.730	108%
2013	242.178	-0,16	239.622	7,38	2.556	481.800	101%
2014	225.100	-7,05	229.144	-4,37	-4.040	454.244	98%
2015	191.127	-15,09	171.446	-25,18	19.681	362.573	111%
2016	185.235	-3,08	137.552	-19,77	47.683	322.787	135%

Fuente: elaboración propia. Un Comtrade, United Nations 2016.

Tal y como se aprecia en la tabla, el volumen de operaciones comerciales en Brasil ha disminuido en los últimos años. Si observamos los últimos datos disponibles, aunque el saldo comercial de 2016 es positivo, el volumen de importaciones y exportaciones se ha reducido un 19,77% y un 3,08% respectivamente en comparación con los datos obtenidos en 2015.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

A través de The CIA World Factbook es posible obtener una visión general de cuáles son los principales productos y socios comerciales de Brasil. La última información disponible data de 2015 y señala un aumento de las relaciones con China, manteniéndose los mismos productos destacados en las transacciones realizadas.

Principales export partners
China (18,60%), EEUU (12,7%), Argentina (6,1%), Países Bajos (5,3%)
Principales productos exportados
Equipos de transporte, mineral de hierro, soja, calzado, café, automóviles
Principales import partners
China (17,9%), EEUU (15,6%), Alemania (6,1%), Argentina (6%)
Principales productos importados
Maquinaria, equipos eléctricos y de transporte, productos químicos, petróleo, piezas de automóvil, electrónica

Fuente: elaboración propia. The CIA World Factbook

4. Relaciones políticas y comerciales entre Brasil y África

Brasil es un país que ha estado históricamente ligado a África. La influencia de este continente en la cultura, gastronomía y música brasileñas es innegable, especialmente en la zona del nordeste. De hecho, según el IBGE el 53% de los brasileños se declaran afrodescendientes. Sin embargo, las relaciones entre ambos territorios no siempre han gozado de buena salud y durante muchas décadas fueron ignoradas.

Fue a partir de 2003 cuando las relaciones con África volvieron a ser prioritarias para Brasil. El 2 de noviembre de ese año el presidente Luiz Inácio Lula da Silva realizó su primera visita presidencial al continente, marcando así el inicio de una aproximación que todavía perdura. Durante una semana, delegación brasileña visitó la capital de Santo Tomé y Príncipe, Angola, Mozambique, Sudáfrica y Namibia.

Con el primer viaje de Lula a África, Brasil pretendía diversificar sus socios comerciales en el extranjero, abriendo nuevas fronteras para la inversión y ganar más espacio en los órganos de toma de decisiones internacionales, como el Consejo de Seguridad de la ONU. Los viajes del antiguo Presidente fueron el principal elemento para aproximar África y Brasil. Durante sus 8 años de mandato Lula realizó 33 viajes presidenciales a África y sucesora, Dilma Rousseff, ha continuado esta estrategia, aunque en menor intensidad, con 7 viajes en su primera legislatura en el poder. Además, durante el acto de toma de posesión de la segunda legislatura, Rousseff mostró su intención de reforzar lazos con las otras comunidades de lengua portuguesa. En la ceremonia estaban presentes, entre otros, el ministro angolano de relaciones exteriores o el presidente de Guinea-Bissau.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Actualmente este proyecto de desarrollar la vinculación entre ambas regiones iniciado por Lula da Silva en 2003 también tiene continuidad a través del Instituto Lula por medio del programa “Iniciativa África”, del cual se hablará en próximos apartados.

A pesar de que esta iniciativa ha derivado en una presencia más fuerte que nunca, los empresarios brasileños consideran que los lazos económicos podrían ser todavía mayores, en comparación con otros mercados emergentes. Hoy, en general, África observa a Brasil como un “socio amigo”, como *soft power*. En definitiva, una alternativa mejor, más afín a la cultura y la realidad africana, que la de otros inversores como China o Estados Unidos. Para los africanos Brasil es un ejemplo de cómo el país superó grandes índices de pobreza para impulsar posteriormente su economía.

Otra de las claves para potenciar las relaciones diplomáticas entre Brasil y África fue la apertura de embajadas. Durante los ocho años de gobierno de Lula se abrieron 19 de las 39 embajadas brasileñas existentes en países africanos.

La cooperación Sur-Sur fue el tercer eje de la estrategia del gobierno brasileño. Según el periódico *O Estado de S.Paulo*, en diez años Brasil ha realizado más de 600 proyectos para la transferencia de conocimiento y tecnología en 43 países africanos. De todos ellos, 145 están actualmente en marcha. Algunos de los más grandes que se lleva a cabo son el de los centros de estudios Senai en Cabo Verde, Guinea-Bissau y Angola; la Empresa Brasileña de Investigación Agropecuaria (Embrapa) en Ghana; y la Fundación Oswaldo Cruz (Fiocruz) en Mozambique. Lula también creó un departamento de cooperación humanitaria en Itamaraty (el Ministerio de Relaciones Exteriores). En los últimos años, los programas sociales brasileños comenzaron a llamar la atención de los países africanos. Ya existen iniciativas similares a las del programa de subsidio como el “Bolsa Familia” y los proyectos piloto del Programa de Adquisición de Alimentos.

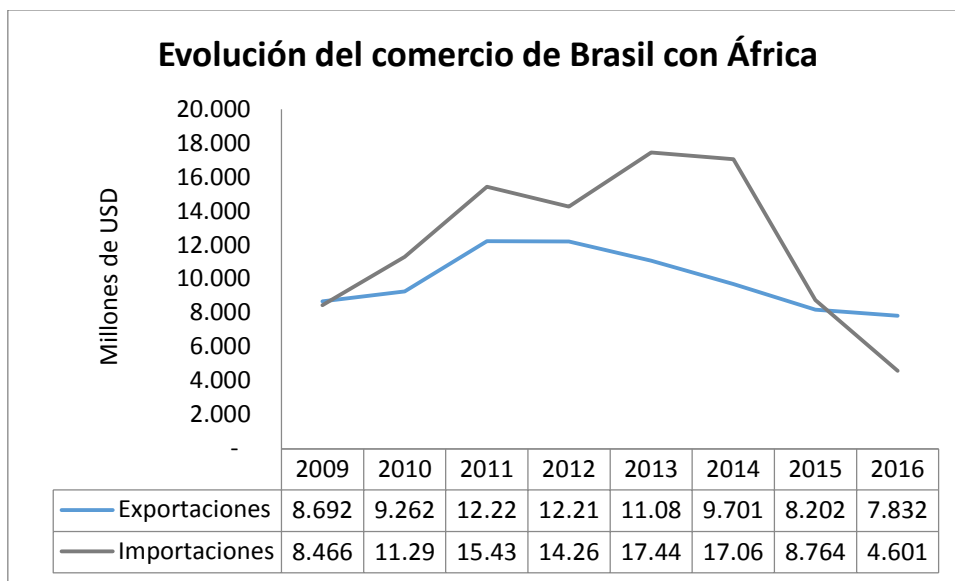
Negocios

Desde 2003, los viajes presidenciales fueron acompañados por delegaciones empresariales, lo que abrió las puertas para que empresas brasileñas se instalasen en países africanos. De 2009 a 2016, el comercio exterior con África ha pasado de 16.966 millones de dólares a 12.433 millones.

En 2016, las exportaciones a África disminuyeron 4,51% pasando de 8,2 billones de dólares a 7,8 billones. La participación del comercio africano en la pauta de exportaciones brasileñas representó un 3,8% en 2016 y los principales países destinatarios fueron Egipto, África del sur, Argelia, Nigeria, Angola y Marruecos.

Como se aprecia en el gráfico, las importaciones sobrepasan en casi todos los casos a las exportaciones, por lo que la balanza comercial siempre resulta negativa para Brasil. Además, desde 2012 se observa un aumento en el número de importaciones, mientras que la salida de mercancía de Brasil con destino a África ha ido disminuyendo en los últimos años. En cualquier caso, el continente sigue ocupando una pequeña parte sobre el total de la balanza comercial brasileña. La situación ha empeorado claramente en 2016 dada la crisis económica en la que está inmerso el país, y el volumen de comercio ha disminuido notoriamente.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017



Fuente: elaboración propia. AliceWeb

Para facilitar los negocios con África, el Banco de Brasil y el BNDES pusieron a disposición más de 4.000 millones de USD en créditos a la exportación. También es importante resaltar la apertura en 2013 de una delegación del Banco Nacional de Desarrollo Brasileño (BNDES) en Sudáfrica. La nueva localización en Johannesburg del BNDES tiene como principal objetivo impulsar la presencia de las empresas brasileñas en África, más allá de los países lusófonos como Angola o Mozambique, donde tradicionalmente se ha introducido el empresario brasileño. Según Sergio Foldes, Director de la División Internacional del BNDES, el banco de desarrollo ve una oportunidad en África para la financiación en la producción de bienes de capital brasileños y la prestación de servicios de ingeniería y construcción para grandes proyectos como represas hidroeléctricas y puertos.

En un comienzo la internacionalización de la empresa brasileña hacia África comenzó por los países de habla portuguesa, lo que ha llevado a que actualmente la mayoría de las empresas de Brasil en África estén localizadas en África Austral², especialmente en Angola, Mozambique y Sudáfrica. Sin embargo, en Brasil muchas de las empresas manifiestan un alto interés por penetrar en mercados como Nigeria, Marruecos, Guinea Ecuatorial o Ghana; países más próximos al entorno de Canarias.

² Países miembros de la Comunidad para el Desarrollo del África Austral: Angola, Botsuana, República Democrática del Congo, Lesoto, Malawi, Mauricio, Mozambique, Namibia, Sudáfrica, Suazilandia, Tanzania, Zambia y Zimbabue.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

5. Comercio Brasil – África Occidental

En la página web del Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil es posible encontrar una gran cantidad de información referente a las balanzas comerciales del país no sólo a nivel general, sino también con respecto a otros países e incluso en relación a otros bloques económicos. La tabla que se presenta a continuación refleja los datos de exportación e importación con la zona del África Occidental (ECOWAS). Esta región está formada por Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Gana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona y Togo.

AÑO	EXPORTACIONES		IMPORTACIONES		RESULTADO		
	Millones de USD	Var. (%)	Millones de USD	Var. (%)	Saldo Comercial	Flujo Comercial	Tasa de Cobertura
2009	1.990	-20,88	4.861	-29,20	-2.871	6.851	41%
2010	1.818	-8,65	5.995	23,34	-4.177	7.813	30%
2011	2.594	42,71	8.531	42,29	-5.937	11.125	30%
2012	2.101	-19,03	8.247	-3,33	-6.146	10.348	25%
2013	1.858	-11,58	9.758	18,33	-7.900	11.616	19%
2014	1.748	-5,90	9.686	-0,74	-7.938	11.434	18%
2015	1.467	-16,06	4.740	-51,06	-3.273	6.207	31%
2016	1.448	-1,29	1.543	-67,45	-95	2.991	94%

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

La lectura de estas cifras permite observar que si bien el flujo comercial ha crecido bastante en la última década (pasando de los 6.851 millones de USD a los 11.433 millones), las transacciones de compra-venta han sido desiguales. La exportación de productos brasileños se ha mantenido bastante constante durante estos años. En cambio, las importaciones han crecido considerablemente hasta 2014 hasta que en 2015 y en 2016 se registraron unas variaciones negativas del 51,06% y del 67,45%. Por último, destaca el hecho de que la balanza comercial resulte siempre negativa para Brasil, alcanzándose una tasa de cobertura de tan solo el 18% en 2014, el mínimo histórico.

Según José Augusto de Castro, presidente de la Asociación de Comercio Exterior de Brasil (AEB), el motivo de que esto ocurra se debe a la competencia proveniente desde China. *"Todo el mundo sabe que África es un gran mercado para la exportación de productos manufacturados, pero este mercado está siendo arrebatado por China"*, dijo en una comparecencia el Sr. De Castro. Incluso, los empresarios brasileños que ya exportan al continente africano reconocen que las relaciones diplomáticas establecidas todavía son débiles y dificultan el logro de los negocios. Esta apreciación se extiende también a las negociaciones con el sector privado, ya que las empresas chinas suelen tener un mayor éxito en África al poder ofrecer créditos subsidiados a través de sus bancos de propiedad estatal.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Los productos más exportados desde Brasil a África Occidental son el azúcar (partida 17011), otros azúcares (Partida 17019) y otros alcoholes etílicos (Partida 22071). En definitiva, se trata de una gran cantidad de productos alimenticios, muy importantes en las economías de los países receptores que están en vías de desarrollo.

	NCM	PRODUCTOS	Millones de USD
1	17011400	Otros azúcares de caña	67.011.227
2	17019900	Otros azúcares de caña, remolacha, sacarina...	35.775.409
3	22071090	Otros alcohol etílico n/desnaturalizado	8.446.554
4	10064000	Arroz quebrado (trinca de arroz)	8.140.888
5	02071400	Pedazos de despojos comestibles de gallos y gallinas congelados	5.097.008
6	29224220	Sales de ácido glutámico	4.156.260
7	28182010	Aluminio calcinado	2.600.000
8	16025000	Preparaciones alimenticias y conservas de bovino	2.121.718
9	04071100	Huevos de aves de la especie gallos domesticos, p/incubación	1.680.972
10	48193000	Bolsas de papel y cartón	1.616.117

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

Las previsiones apuntan a que África, durante la próxima década, será un destino prioritario para las exportaciones brasileñas. Así lo certificaron tanto el gobierno y como varios empresarios que participaron en agosto de 2014 en el seminario sobre negocios entre Brasil y África organizado por la CNI en São Paulo³.

“África es la nueva frontera del mundo en desarrollo”, declaró Carlos Abijaodi, director de desarrollo de la Confederación Nacional de Industria (CNI), quien solicitó que el gobierno elaborase una estrategia a largo plazo para aumentar las exportaciones a países africanos. Al mismo tiempo, Ana Paula Repezza, gerente de la Agencia Brasileña de Promoción de Exportación e Inversiones (Apex-Brasil) apuntó que “África está viviendo una segunda ola de consumo”, gracias en parte a la gran cantidad de jóvenes que emigran del campo a la ciudad. En el sentido contrario de los intercambios comerciales, como ya fue comentado anteriormente, Nigeria es el principal proveedor de Brasil dentro de esta área geográfica, con el petróleo como producto estrella. Otros socios comerciales destacados son Senegal y Costa de Marfil.

A pesar de ello, de todos los países que conforman el África Occidental, tan solo unos pocos son relevantes para el comercio con Canarias. Se trata, fundamentalmente, de Senegal, Gambia y Cabo Verde. Así, a continuación se presenta un breve análisis individual que permite conocer en profundidad qué tipo de negocios se producen entre cada una de estas naciones y Brasil.

SENEGAL

³ <http://exame.abril.com.br/economia/noticias/ascensao-social-na-africa-atrai-exportadores-brasileiros>

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Desde el año 2009 el comercio con Senegal ha crecido notoriamente. Sin embargo, se aprecia una relación algo inestable, con periodos de crecimiento muy acentuados seguidos por bajadas de casi el 50% en las exportaciones. En 2015 las exportaciones recobraron fuerza aumentando un 37,33% respecto al 2014, para volver a caer en el 2016 un 34,53%.

	TOTAL EXPORTACIONES		TOTAL IMPORTACIONES	
	Valor USD	Var. (%)	Valor USD	Var. (%)
2009	135.111.577	-22,76	552.127	-94,06
2010	134.567.143	-0,40	395.978	-28,28
2011	239.480.131	77,96	1.403.042	254,32
2012	124.612.821	-47,97	767.002	-45,33
2013	129.171.072	3,66	4.734.529	517,28
2014	96.043.631	-25,65	6.063.876	28,08
2015	131.900.123	37,33	6.000.611	-1,04
2016	86.360.778	-34,53	4.506.926	-24,89

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

Durante el año 2016, los principales productos brasileños que llegan a Senegal son el arroz, huevos y azúcares; bienes de consumo que podrían encontrar en Canarias un buen lugar en el que ser almacenados.

Ene./Dic. 2016			
	NCM	PRODUCTOS	Valor USD
1	10064000	Arroz quebrado (trinca de arroz)	40.164.499
2	17019900	Otros azúcares de caña, remolacha, sacarina...	10.399.458
3	04071100	Huevos de aves de la especie gallos domesticos, p/incubación	9.529.241
4	29224220	Sales de ácido glutámico	4.046.525
5	10059010	Millo en grano, excepto para siembre	3.882.686

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

Senegal es, por tanto, territorio clave tanto para Canarias como para Brasil. De hecho, la Cámara de Comercio e Industria Brasil-Senegal-África existe en Curitiba desde hace más de 24 años y pretende fomentar el comercio entre ambos territorios.

GAMBIA

Brasil es el segundo proveedor de Gambia a nivel mundial, sólo por detrás de Costa de Marfil. Esta información, publicada en 2015 por el Ministerio de las Relaciones Exteriores brasileño, revela que el 11% del total de importaciones que realiza Gambia provienen de Brasil. En el sentido contrario, la compra de productos gambianos es casi insignificante, aunque se aprecia una demanda más acentuada en los años 2010 y 2011.

	TOTAL EXPORTACIONES		TOTAL IMPORTACIONES	
	Valor USD	Var. (%)	Valor USD	Var. (%)
2009	66.081.927	36,28	30.586	1.372,60
2010	81.071.467	22,68	334.427	993,40
2011	100.731.192	24,25	364.271	8,92

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

2012	75.853.465	-24,70	1.058.784	190,66
2013	83.756.166	10,42	1.049.044	-0,92
2014	96.281.711	14,95	34.041	-96,76
2015	78.989.961	-17,96	7.335	-78,45
2016	82.097.986	3,94	35.887	389,25

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

Al igual que ocurre con las exportaciones a Senegal, los productos que se envían a Gambia están relacionados con la alimentación, destacando el azúcar, carnes y el arroz, tal y como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Ene./Dic. 2016			
	NCM	PRODUCTOS	Valor USD
1	17019900	Otros azúcares de caña, remolacha, sacarina...	42.670.724
2	10064000	Arroz quebrado (trinca de arroz)	4.071.797
3	02071200	Carnes de gallos/gallinas,n/cortadas en pedazos congelados	1.028.990
4	10063021	Arroz semibranqueado,etc.n/parboilizado,polido,brunido	833.423
5	48193000	Sacos de papel ou cartao,cuja largura da base>=40cm	572.295

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

CABO VERDE

Debido a la cercanía y a las similitudes en cuanto a su motor económico (centrado principalmente en el turismo), Cabo Verde se posiciona como el socio comercial más destacado de Canarias dentro del África Occidental. No obstante, sus relaciones con Brasil están por debajo que la de Senegal o Gambia. Las cifras brutas en cuanto a la exportación de productos brasileños por parte de Cabo Verde son bastante más reducidas que en los casos anteriormente mencionados, y la tendencia durante los últimos años ha sido la de perder cuota de mercado.

	TOTAL EXPORTACIONES		TOTAL IMPORTACIONES	
	Valor USD	Var. (%)	Valor USD	Var. (%)
2009	29.629.023	-25,22	28.875	-34,65
2010	27.259.417	-8,00	48.946	69,51
2011	32.269.456	18,38	7.849	-83,96
2012	26.216.748	-18,76	14.695	87,22
2013	22.115.219	-15,64	367.273	2.399,31
2014	21.273.681	-3,81	84.212	-77,07
2015	21.373.063	0,47	31.324	-62,80
2016	19.740.790	-7,63	51.033	62,91

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

Una vez más, el grueso de las exportaciones se centra en productos alimenticios con el azúcar como protagonista, seguido del arroz semiblanqueado, café en grano y los pedazos y despojos de gallos o gallinas. Del mismo modo, las importaciones se centran en aparatos eléctricos de la partida 85.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Ene./Dic. 2016			
	NCM	PRODUCTOS	Valor USD
1	17019900	Otros azúcares de caña, remolacha, sacarina...	4.928.352
2	10063021	Arroz semiblanqueado, etc. n/parboilizado, pulido, brunido	1.391.532
3	02023000	Carnes despiezadas de vaca, congeladas	507.804
4	09011110	Café no tostado, no descafeinado, en grano	364.608
5	15171000	Margarina excepto margarina líquida	300.932

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

6. Guinea Ecuatorial, Marruecos y Mauritania

Fuera del África Occidental existen otra serie de países que pueden ser considerados como prioritarios en este estudio. Se trata de Guinea Ecuatorial, Marruecos y Mauritania. Los lazos económicos que unen estas naciones con Canarias son elevados, y es por ello que merece la pena hacerles mención y conocer qué dinámica han seguido en los últimos años con respecto a Brasil.

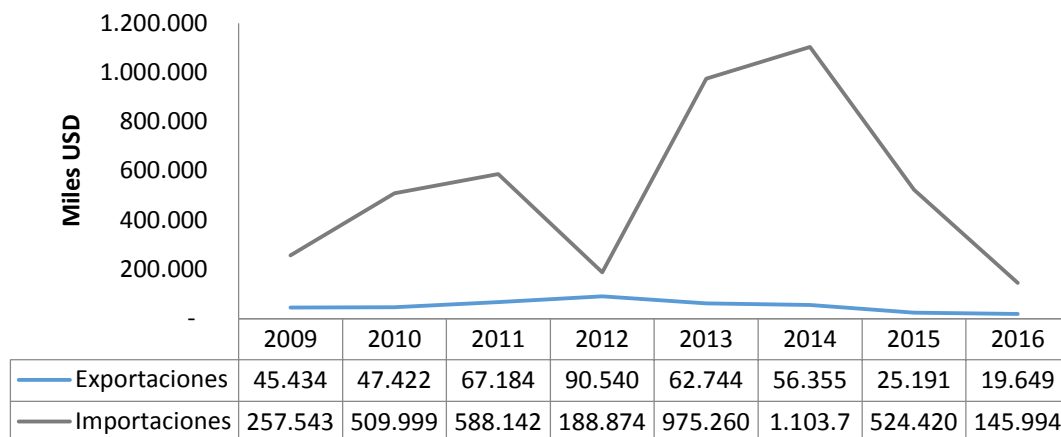
GUINEA ECUATORIAL

En diciembre de 2013 se celebró en São Paulo el *Fórum Empresarial Brasil - Guiné Ecuatorial* en el que estuvo presente el embajador de Guinea Ecuatorial, el cual manifestó el interés del país africano en incrementar las relaciones comerciales con Brasil, en detrimento de países asiáticos, principalmente China. A raíz de este evento, desde la Cámara de Comercio Afrobrasileña – Afrochamber se organizó una misión comercial a Malabo de empresas brasileñas con interés en Guinea Ecuatorial que tuvo lugar en mayo de 2014. Esto ha derivado en un fortalecimiento de las relaciones entre ambos países y ha contribuido a que grandes empresas brasileñas como OAS, Odebrecht o ARG ya estén operando en Guinea Ecuatorial, además de que haya otras 80 que realicen actividades de exportación. Las dos naciones han establecido reuniones en el último año para definir la cimentación de las bases para el arranque de una cooperación bilateral a través de las distintas entidades, poniendo el foco en el sector agro-ganadero.

Brasil es un país relevante en las exportaciones de Guinea Ecuatorial (petróleo y gas natural, principalmente) y a su vez, se sitúa como onceavo proveedor de productos como carnes y despojos de gallos y gallinas, carnes de pavo y tractores de oruga). Durante la última década, la venta de productos brasileños para Guinea Ecuatorial ha ido en aumento, aunque 2013, 2014 y 2015 presentaron un crecimiento negativo. Sorprende, no obstante, el repunte en las importaciones en esos dos años, centradas casi en su totalidad en el petróleo.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Comercio Brasil - Guinea Ecuatorial



Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

MARRUECOS

Las relaciones políticas y económicas entre Marruecos y Brasil se han fortalecido últimamente gracias a la Cúpula América del Sur y Países Árabes (ASPA), en la que ambos países participan. La cúpula está formada por 34 naciones (12 suramericanas y 22 árabes, además de UNASUL y la Liga de los Estados Árabes). A través de esta institución se actúa en diferentes campos como el político, el económico, el cultural, etc.

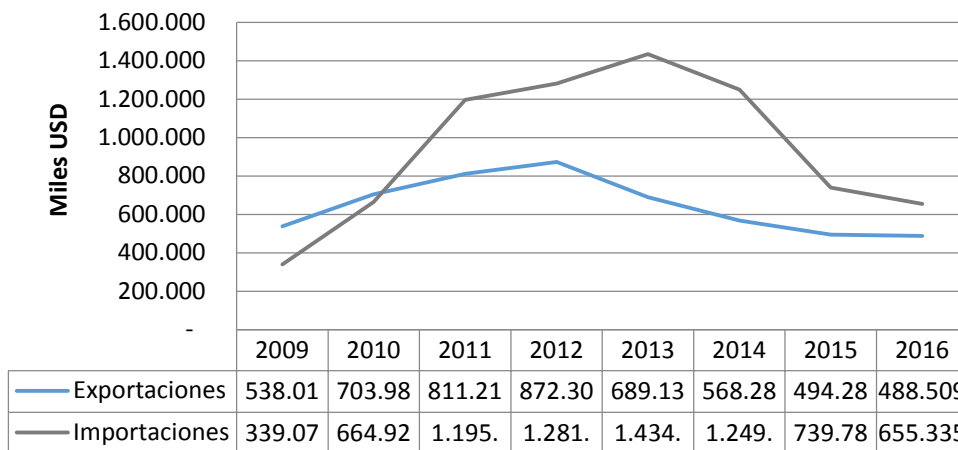
Entre otras muchas iniciativas, destaca la reunión mantenida en marzo de 2009 en Doha (Qatar), en donde se propuso la adopción de la Declaración de Doha sobre diversos temas de interés común de los 34 países, y de una Declaración Mercosul-Consejo de Cooperación del Golfo, sobre la futura conclusión del Acuerdo de Libre Comercio entre los dos grupos.

Fruto de ese interés por cooperar y hacer negocios surgió la Cámara de Comercio Brasil-Marruecos, que pretende fomentar la cooperación y las misiones comerciales que puedan reforzar la economía de ambos estados.

Haciendo referencia directa a la evolución de las importaciones y exportaciones, en 2014 los principales productos exportados fueron, una vez más, alimentos básicos (azúcar, soja, maíz, etc.) y las importaciones se centraron en minerales de la partida arancelaria 31 y 27.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Comercio Brasil - Marruecos



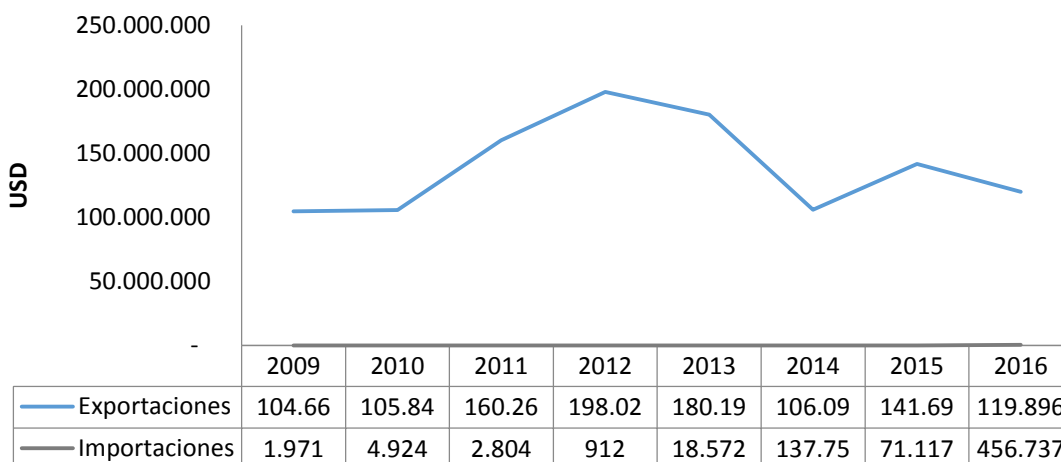
Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

MAURITANIA

Las relaciones comerciales de Brasil con Mauritania presentan una dinámica bastante diferente a las apreciadas hasta ahora con los anteriores países. En este caso, el valor de importaciones es casi irrisorio, observándose la cifra más alta en el año 2000 (5.279.698 US\$ FOB) y siendo 2014 el año que más compras se realizaron al país africano desde entonces (137.751 US\$ FOB). El principal producto que llega a Brasil es el cuero, perteneciente a la partida 4105.

Por el contrario, las exportaciones han ido aumentando, existiendo una caída importante a partir del 2012. Éstas se componen en casi su totalidad por la partida 1701 (azúcar de caña, remolacha, sacarosa).

Comercio Brasil - Mauritania



Fuente: elaboración propia. Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil

7. Conectividad

En el siguiente apartado se analizan las conexiones marítimas y aéreas actuales de Brasil con las Islas Canarias, y del Archipiélago con los mercados africanos del entorno geográfico de Canarias. Además, también se incluyen las conexiones aéreas de Brasil con África y el resto de España.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Actualmente, existen 37 Puertos Públicos organizados en el país. Dentro de esta categoría se engloban tanto los puertos con administración ejercida por la Unión como los que han sido delegados a municipios, estados o consorcios públicos. El área de tales puertos está delimitada por acto del Poder Ejecutivo, según el artículo 2º de la Ley nº 12.815 de 5 de junio de 2013. Además, en esta ley se atribuye la competencia de cuatro puertos fluviales a algunos estados y municipios.

Asimismo, la nueva legislación permitió que los puertos iniciaran una etapa de modernización en la que optaban a una mayor eficiencia. Para el aprovechamiento de todo el potencial nacional se perfiló como fundamental la consolidación de una red de transporte confiable que asegurase la frecuencia de las líneas de navegación de forma que pudiera atenderse la demanda creciente, tanto de los centros de producción como de consumo brasileños.

A partir de esta nueva Ley, el gobierno retomó las autorizaciones para los Terminales de Uso Privado (TUP) y otras instalaciones portuarias. La SEP cuenta también con recursos del Programa de Aceleración del Crecimiento (PAC) para obras portuarias que buscan ampliar y modernizar los accesos a los puertos. Están previstas intervenciones en prácticamente todos los puertos organizados, con obras de mejora de acceso marítimo y terrestre, dragado, terminales de pasajeros, recuperación de muelles, etc.

Además, para estimular y atraer las inversiones, el Gobierno Federal creó incentivos fiscales para el sector, entre los cuales destaca el Régimen Tributario para Incentivar la Modernización y la Ampliación de Estructuras Portuarias, o el Régimen Especial de Incentivos para el Desarrollo de la Infraestructura (Reidi), entre otros.

Por último, es importante tener en consideración la nomenclatura utilizada por las autoridades brasileñas, especialmente en lo que se refiere al concepto de “puerto fluvial”. La Secretaría de Puertos (SEP) diferencia entre esta modalidad y la de puertos marítimos en función del tipo de navegación y no por la localización geográfica. Por ejemplo, el Puerto de Manaus es, geográficamente, fluvial pero es considerado como marítimo por recibir embarcaciones de líneas oceánicas. En la imagen de la derecha se puede apreciar la situación de los puertos marítimos, fluviales y privados de todo Brasil.



Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Conexiones marítimas Canarias – Brasil

Para profundizar en las conexiones marítimas existentes entre Canarias y Brasil se ha optado por analizar a la provincia de Las Palmas y a la de Santa Cruz de Tenerife de forma separada, ya que así los datos quedan reflejados de forma más ordenada.

- Las Palmas

El Puerto de la Luz y de Las Palmas registró en 2014 un 33% más de movimientos con los puertos brasileños que en el ejercicio anterior. El presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, Luis Ibarra, dejó constancia de ello en una presentación realizada en São Paulo el día 08 de abril de 2015 ante varios empresarios del país.

A nivel nacional, el recinto portuario de la isla de Gran Canaria acapara la tercera posición en cuanto a número de transbordos con origen o destino Brasil, aunque tiene el firme propósito de mejorar estas cifras en el futuro cercano. Concretamente, durante el 2014 se registró un volumen total de 630.000 toneladas, frente a las 421.379 del 2013.

En lo que respecta a las rutas que unen el Puerto de la Luz y de Las Palmas con otros puertos del país, son las que se recogen en la siguiente tabla:

CIUDAD/PUERTO	ESTADO	FRECUENCIA	Nº DE LÍNEAS
Belem	Pará	Semanal	1
Fortaleza	Ceará	Semanal	2
Ilheus	Bahía	Semanal	1
Itaguaí	Río de Janeiro	Semanal	2
Itapoá	Santa Catarina	Semanal	2
Maceió	Alagoas	Semanal	1
Navegantes – Itajaí	Santa Catarina	Semanal	4
Paranaguá	Paraná	Semanal	4
Pecém	Ceará	Semanal	2
Río de Janeiro	Río de Janeiro	Semanal	4
Río Grande	Río Grande do Sul	Semanal	5
Salvador	Bahía	Semanal	3
Santos	São Paulo	Semanal	5
São Francisco do Sul	Santa Catarina	Semanal	1
Suape	Pernambuco	Semanal	2
Vitória	Espírito Santo	Semanal	2
Total			41

Fuente: elaboración propia. Puerto de Las Palmas

En cuanto a la compañía Maersk Line, que también une los dos territorios, realiza paradas en los puertos de Salvador, Itapoa, Paranaguá, Itajaí, Navegantes y Santos.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

- Santa Cruz de Tenerife

La provincia de Santa Cruz de Tenerife, a pesar de abarcar un área geográfica algo más limitada, ofrece un mayor número de frecuencias en sus trayectos a puertos brasileños. Las rutas semanales y quincenales se combinan y 6 son las compañías que hacen paradas en diferentes puertos brasileños, lo que sin dudas la convierte en un buen punto de salida o llegada de la mercancía.

CIUDAD/PUERTO	ESTADO	FRECUENCIA	Nº DE LÍNEAS
Itapoá	Santa Catarina	Semanal	1
Navegantes – Itajaí	Santa Catarina	Semanal	1
Paranaguá	Paraná	Semanal	7
Paranaguá	Paraná	Quincenal	2
Pecém	Ceará	Semanal	2
Río de Janeiro	Río de Janeiro	Semanal	8
Río de Janeiro	Río de Janeiro	Quincenal	2
Río Grande	Rio Grande do Sul	Semanal	8
Rio Grande	Rio Grande do Sul	Quincenal	2
Salvador	Bahía	Semanal	7
Salvador	Bahía	Quincenal	2
Santos	São Paulo	Semanal	8
Santos	São Paulo	Quincenal	2
São Francisco do Sul	Santa Catarina	Semanal	7
São Francisco do Sul	Santa Catarina	Quincenal	2
Suape	Pernambuco	Semanal	3
Total			66

Fuente: elaboración propia en base a datos de Puertos de Tenerife

A pesar de que estos datos podrían llevarnos a concluir que las conexiones existentes son suficientes, tanto la Autoridad Portuaria de Las Palmas como la de Tenerife están realizando un arduo trabajo para fortalecer aún más la conectividad entre los territorios. Con este objetivo, delegaciones de ambas instituciones así como del resto de España, se desplazaron a comienzos de abril a la ciudad de São Paulo para asistir a **Intermodal South América 2017**, la mayor feria de transporte, logística y comercio exterior de todo el continente.

Conexiones marítimas Canarias – África

La conectividad marítima entre Canarias y el África Occidental es fluida y completa, existiendo multitud de conexiones directas con los puertos más destacados de la región. Canarias presenta un grado de conectividad óptimo con todos los países de la costa occidental de África, desde Marruecos hasta los principales puertos de Sudáfrica.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Haciendo una comparativa entre todos esos países, las conexiones son más fuertes con Marruecos y a Mauritania, aunque también existe conexión con Argelia, Túnez y Libia. Por otro lado también hay rutas operativas que llegan hasta países de África Oriental, como Mozambique, país con el que Brasil tiene importantes relaciones comerciales que están creciendo.

Observando los anexos, vemos que actualmente existen más de 180 líneas marítimas que conectan Canarias con la costa occidental africana, lo que supone más de 300 viajes quincenales a los principales puertos africanos de la región. Ambas provincias han desarrollado una malla de conexiones con el continente que permite a Canarias contar con un alto potencial para posicionarse como un hub logístico de referencia en esta área del Atlántico.



La cercanía y la conectividad mencionadas han sido determinantes para la elección de Canarias como base de operaciones logísticas internacionales por parte de Cruz Roja Internacional, el Programa Mundial de Alimentos de la ONU y recientemente por el USAID (Agencia de Cooperación Internacional de los Estados Unidos).

Estos casos de éxito demuestran el valor del Archipiélago como plataforma logística entre América, Europa y África. Es de destacar que el Programa Mundial de Alimentos de la ONU solo tiene cinco centros logísticos en el mundo y la Cruz Roja Internacional cuatro (Panamá, Dubai, Kuala Lumpur y Las Palmas). Situar a Canarias dentro de este grupo selecto de hubs portuarios es una señal inequívoca de que las infraestructuras isleñas ofrecen una calidad óptima y una aposición insuperable para el tráfico de contenedores entre Brasil y África.

Conectividad marítima: Brasil – África

En base al texto del anterior informe elaborado por PROEXCA en 2016 y según los datos de Joc Sailings, la conectividad marítima de Brasil con el África Occidental y el Magreb es suficiente. Existen rutas a los puertos principales de ambas regiones, desde varios puertos brasileños.

Los puertos con mayor conectividad con África Occidental son los de Belém, Rio de Janeiro, Itajaí, Paranaguá y Santos. En total, los puertos brasileños mantienen conexiones con 16 puertos de la región. En el caso del Magreb, los puertos brasileños con mayor conectividad son los de Paranaguá, Itapoá, Santos y Belém. Existen rutas marítimas entre Brasil y 18 puertos de la zona.

No obstante, la mayoría de estas conexiones son indirectas, lo que hace que el flujo comercial entre ambas zonas sea lento y poco fluido. Además existe el problema relacionado con la infraestructura de los puertos africanos, ya que en muchos de ellos la poca profundidad de calado impide el atraque de grandes buques, algo fundamental para disminuir los costes de transporte de la carga.

Sin embargo, en el informe del Banco Mundial, titulado *Un Puente sobre el Atlántico. Brasil y África Sub-Sahariana, una Alianza Sur-Sur para el Crecimiento*⁴, se contemplan las deficiencias

⁴ http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/120113_livropontesobreatlanticopor2.pdf

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

en la conectividad como uno de los principales problemas para el desarrollo de las relaciones económicas entre ambas regiones.

Según el citado estudio “la falta de transporte adecuado desestimula cualquier tentativa brasileña o africana más seria de hacer negocios y profundizar en la cooperación. Las rutas marítimas y los vuelos entre las ciudades brasileñas y africanas son insuficientes tanto en términos de número como de frecuencia. El trayecto a ser recorrido por un navío brasileño de un gran puerto de Brasil (como Río de Janeiro o Santos) hasta Bissau debería llevar 10 días, pero debido a la burocracia y a las rutas indirectas el viaje llega a durar 80 días.”

El problema de la falta de conexiones, tanto aéreas como marítimas entre Brasil y África, ya ha sido detectado y analizado por el Departamento de África del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, y se establecieron hojas de rutas para mejorar las deficiencias actuales en este sentido.

Recientemente también se han potenciado las conexiones en esta área geográfica por medio de Ghana, y desde el gobierno brasileño en los últimos años, se organizaron reuniones con los gobiernos de los países de Benín y Marruecos para impulsar acuerdos portuarios que permitan mejorar el grado de conectividad existente con la región.

TRANSPORTE AÉREO

Debido a su dimensión, Brasil es el segundo país del mundo con mayor número de aeropuertos, sólo por detrás de Estados Unidos. En total, se han contabilizado cerca de 2.498, de los cuales 44 son internacionales.

El Aeropuerto Internacional de Guarulhos, en São Paulo, es el que registra más movimientos, no sólo dentro del país sino también en toda América Latina. Los datos recogidos en 2015 muestran un tráfico de 36.596.326 pasajeros y 447.367 toneladas de mercancía, lo que lo convierte en un auténtico hub dentro de la región, de gran importancia económica. En segundo lugar aparece el Aeropuerto Internacional de Congonhas, también ubicado en São Paulo y le sigue el Aeropuerto Internacional de Brasilia. La siguiente tabla presenta una visión general de los 10 primeros aeropuertos del país con datos correspondientes al cierre de 2016:

Aeropuerto	Pasajeros	Ciudad	Estado
Aeropuerto Internacional de Guarulhos	36 596 326	São Paulo / Guarulhos	São Paulo
Aeropuerto de Congonhas	20 356 659	São Paulo	São Paulo
Aeropuerto Internacional Juscelino Kubitschek	17 947 153	Brasilia	Distrito Federal
Aeropuerto Internacional de Galeão	16 103 011	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro
Aeropuerto Internacional Tancredo Neves	9 638 798	Belo Horizonte / Confins	Minas Gerais
Aeropuerto Internacional de Viracopos	9 325 525	Campinas	São Paulo

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Aeroporto Santos Dumont	9 065 905	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro
Aeroporto Internacional Salgado Filho	7 648 743	Porto Alegre	Rio Grande do Sul
Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães	7 526 358	Salvador	Bahia
Aeroporto Internacional dos Guarapes	6 811 673	Recife	Pernambuco

Fuente: Infraero

Conectividad aérea Brasil – Canarias

Actualmente no existen conexiones aéreas directas entre Canarias y Brasil, lo que sin duda alguna es un hándicap a tener en consideración a la hora de posicionar al Archipiélago como una plataforma entre el país latinoamericano y África. Sin embargo, este es un proyecto que cada vez parece estar más cerca de materializarse. Norwegian Airlines ya anunció a comienzos de 2015 que abrirá nuevas rutas entre Gran Canaria y varios destinos africanos y de América del Sur, siendo Brasil uno de ellos.

Igualmente, en 2014, durante una visita de las autoridades de Natal a la isla de Lanzarote, se asentaron las bases para tratar de conectar ambas regiones a través de vuelos directos. El alcalde de la localidad brasileña se comprometió a dar facilidades para que la nueva ruta comenzase a operar lo antes posible. Posteriormente se planteó la posibilidad de utilizar el Aeropuerto de Gran Canaria debido a su mayor potencial.

También PROEXCA ha promovido activamente la implementación de una línea que uniera Canarias con Brasil. En este sentido, en 2014 se mantuvieron conversaciones con el Consejero Delegado de la Oficina Comercial de la Embajada de España en Brasilia y se llegó a la conclusión de que Salvador de Bahía era la ciudad idónea para establecer la conexión, a través de Air Europa. Tal y como se recogió en un anterior informe, los motivos que se esgrimieron para defender esta propuesta fueron los siguientes:

- La compañía española Air Europa está utilizando el aeropuerto de Salvador como base para su expansión a toda América Latina.
- El Aeropuerto de Gran Canaria acumula el mayor número de conexiones aéreas entre Canarias y África, con un total de 10 rutas operativas a ciudades africanas de los países de Marruecos, Mauritania, Senegal, Gambia y Cabo Verde.
- La situación geográfica de Salvador en la región nordeste del país, la convierte en una de las ciudades brasileñas más próximas a Canarias y África.
- El estado de Bahía es conocido como el “África de Brasil” por la gran influencia de la cultura africana en su población. Por lo tanto, a los motivos anteriormente expuestos, se une un matiz cultural que puede convertirse en un plus.

Por otro lado, debido a su cercanía, es importante resaltar la existencia de la línea aérea ofrecida por Royal Air Maroc entre Casablanca y São Paulo, operativa desde marzo de 2014.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Esta compañía también inauguró vuelos entre Gran Canaria y Tenerife con Casablanca, estableciéndose así una conexión indirecta entre el Archipiélago y Brasil.

A título informativo, se facilitan los datos sobre las líneas aéreas operativas en la actualidad entre España y Brasil:

Compañía	Salida	Destino	Frecuencia semanal	Observaciones
 AirEuropa	Salvador São Paulo	Madrid Madrid	3 7	Vuelos directos
 IBERIA	São Paulo Rio de Janeiro	Madrid Madrid	14 7	Vuelos directos
 SINGAPORE AIRLINES	São Paulo	Barcelona	3	Continúa a Singapur
 TAM	São Paulo	Madrid	7	Vuelo directo
 AIR CHINA	São Paulo	Madrid	2	Continúa a Pekín

Fuente: Invest in Spain

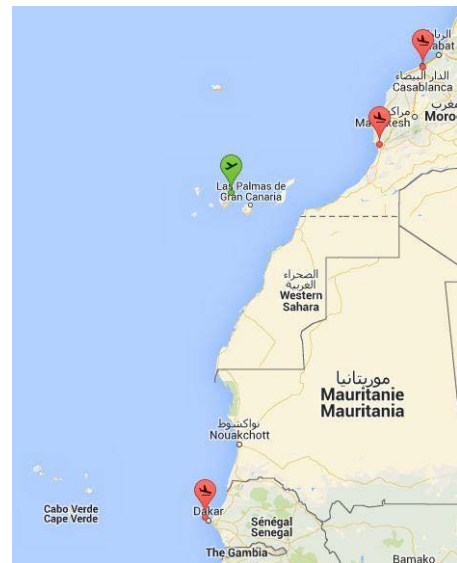
Igualmente, dentro de la Península Ibérica, la compañía TAP Portugal opera desde Lisboa hacia las ciudades brasileñas de Belo Horizonte, Brasilia, Fortaleza, Natal, Porto Alegre, Recife, Salvador, Rio de Janeiro y São Paulo; y desde Oporto con Río de Janeiro y São Paulo.

Conectividad aérea Canarias – África

En cuanto a la conectividad de las Islas Canarias con África Occidental y el Magreb, hay que destacar que ya existe una malla de rutas aéreas establecida que llega a 12 ciudades africanas pertenecientes a los países de Marruecos, Mauritania, Senegal, Gambia y Cabo Verde. Los puertos de embarque hacia estos destinos de África son el Aeropuerto de Gran Canaria y el Aeropuerto de Tenerife Norte, y dichos vuelos son operados por las siguientes compañías: Binter Canarias, Canary Fly, Royal Air Maroc y Mauritanian Airlines.

En el siguiente gráfico quedan recogidos los destinos africanos con los que actualmente opera Canarias:

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017



Las

Compañías que operan estas rutas quedan recogidas en la siguiente tabla:

DESTINO	PAÍS	FRECUENCIA SEMANAL	COMPAÑÍA
Aeropuerto de Gran Canaria (LPA)			
Agadir	Marruecos	3	Binter Canarias
Banjul	Gambia	1	Binter Canarias
Casablanca	Marruecos	2 3	Binter Canarias Royal Air Maroc
Dakar	Senegal	3	Binter Canarias
Dakhla	Sáhara Occidental	2	Canary Fly
El Aaiun	Sáhara Occidental	2 3	Binter Canarias Canary Fly
Isla de Sal	Cabo Verde	2	Binter Canarias
Marrakech	Marruecos	2-3	Binter Canarias
Nouadhibou	Mauritania	1 4	Canary Fly Mauritanian Airlines
Nouakchott	Mauritania	3 4	Binter Canarias Mauritanian Airlines
Praia	Cabo Verde	2	Binter Canarias
Aeropuerto de Tenerife Norte (TFN)			
Agadir	Marruecos	5	Binter Canarias
Casablanca	Marruecos	4	Royal Air Maroc
Dakar	Senegal	5	Binter Canarias

Fuente: elaboración propia. AENA Aeropuertos

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Conectividad aérea Brasil – África

Como se puede observar en la tabla inferior actualmente existen pocas opciones de vuelos directos entre Brasil y África. En total son 23 vuelos semanales, de los cuales 18 se concentran en Angola y Sudáfrica. El resto se distribuyen entre Cabo Verde, Marruecos y Togo, países de África Occidental.

Compañía	Embarque	Destino	País	Frecuencia semanal
TAAG	Rio de Janeiro	Luanda	Angola	3
	São Paulo	Luanda		5
TACV	Fortaleza	Praia	Cabo Verde	1
	Recife	Praia		1
South African Airways	São Paulo	Johannesburgo	Sudáfrica	10
Royal Air Maroc	São Paulo	Casablanca	Marruecos	2
Ethiopian Airlines	São Paulo	Addis Abeba (escala en Lomé)	Etiopía (Togo)	3

Fuente: elaboración propia, datos de la compañía

En enero de 2015 la compañía TACV incrementó su oferta de vuelos con una nueva ruta entre Recife y Praia, acercando así más África y Brasil.

8. Enfoques y sectores estratégicos

La posibilidad de ubicar a Canarias como plataforma de negocios internacionales con África surgió hace ya algunos años. Desde entonces, diferentes actores en los ámbitos político, social y económico del Archipiélago han venido trabajando para fortalecer esta idea. En 2012 la consultora AT Kearney elaboró un documento titulado *Canarias como plataforma de negocios internacional* en el que se ponía de relieve la importancia geoestratégica de las islas y sus inmejorables características fiscales.

Partiendo de esta base, en 2013 se inició una investigación sobre qué tipo de servicios podrían ofrecerse a las empresas brasileñas y cómo las Islas Canarias podrían beneficiar a esta red comercial. Ya en 2014, desde Proexca se redactó un documento cuyo objetivo era definir la estrategia a seguir y atraer inversión extranjera desde Brasil hasta Canarias, diferenciando entre tres posibles sectores cuyo interés en las islas sería prioritario: empresas exportadoras de commodities, empresas que precisan una base de operaciones y una base de expatriados, y empresas *off-shore drilling* que necesitan un centro de reparaciones.

Sin embargo, la llegada de 2015 ha traído una ralentización considerable en los planes que ya habían sido esbozados. La desfavorable situación económica y social de Brasil, junto a una desvalorización del real con respecto al dólar, que recientemente alcanzó la cotización más baja desde hace 12 años, está teniendo un fuerte impacto en la economía.

Con todo, conviene volver a hacer mención a los tres sectores en los que se debe focalizar la atención a la hora de promover a las Islas Canarias como *hub* logístico entre Brasil y África.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

- Canarias como hub logístico para empresas exportadoras de *commodities*

Empresas brasileñas, principalmente de la industria agroalimentaria, con interés en África, que vean en Canarias un enclave portuario para la redistribución de productos alimenticios (carnes, aves, azúcar, cereales, etc.).

La conectividad marítima actual Brasil-África y la infraestructura de los puertos africanos es deficiente, lo que ayudaría a reforzar esta idea. Además, la capacidad de pago de la mayoría de los mercados africanos es limitada lo que provoca que en muchas ocasiones sea inviable realizar exportaciones de pequeñas cantidades debido al encarecimiento del transporte y la logística. Esta situación propicia la utilización de hubs logísticos en los que almacenar grandes cantidades de productos para posteriormente enviarlos, bajo pedido, a los diferentes mercados de África.

Según el estudio al que se hacía mención anteriormente (*Canarias como plataforma de negocios internacional*), los puntos fuertes del Archipiélago en comparación a otros centros de transbordos marítimos y logísticos de la región, como pueden ser Tánger, Dakar o Lagos, son la conectividad, la calidad de los servicios e infraestructuras logísticas, el régimen fiscal y el riesgo país. Por otro lado, los puntos más débiles que encontramos dentro de esta misma comparación son el tamaño del mercado doméstico y los costes de almacenamiento y de mano de obra.

En el caso de Brasil, se encuentra como aspecto de alto interés el papel que juegan las Zonas Francas de Canarias y su compatibilidad con otros instrumentos del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. La entrada en las zonas francas de Canarias de mercancías procedentes de un tercer país a la Unión Europea (Ej: Brasil), con la posibilidad de transformar y almacenar el producto dentro de infraestructuras completas (cámaras de frío,...) en los puertos con el máximo nivel de seguridad, y enviarlo para otro tercer país (Ej: Senegal), sin pagar impuestos arancelarios, supone una gran ventaja para la empresa extranjera que opera grandes volúmenes de mercancía en África Occidental y el Magreb.

La elección de Canarias como base de operaciones logísticas internacionales por parte de Cruz Roja Internacional, el Programa Mundial de Alimentos de la ONU y recientemente por el USAID (Agencia de Cooperación Internacional de los Estados Unidos), son casos de éxito que validan el potencial de Canarias como hub europeo para África, sin embargo, la existencia de un caso de éxito desde el sector privado, a poder ser brasileño, reafirmarían las condiciones ventajosas del Archipiélago para el surgimiento de nuevas iniciativas desde Brasil.

Varias de las empresas brasileñas contactadas en los últimos años que están dentro del perfil mencionado anteriormente han comunicado que en algunos mercados no tienen posibilidad de introducir su producto a pesar de existir una demanda grande y creciente, mientras que en otros los aranceles a las importaciones son muy elevados, lo que les lleva a plantearse a Canarias como una posible alternativa.

Otra de las dudas más frecuentes del empresario brasileño relacionada con una posible implantación en Canarias está relacionada con la repatriación de dividendos. Actualmente España cuenta con los convenios de doble imposición con países africanos que aparecen en la siguiente tabla.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Firmados y vigentes:	En proceso de tramitación:
Argelia	Namibia
Egipto	
Marruecos	
Nigeria	
Senegal	
Sudáfrica	
Trinidad y Tobago	
Túnez	
Cabo Verde	

Fuente: elaboración propia. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas

- Canarias como base de operaciones y expatriados

Grandes empresas brasileñas que ya operan en África, principalmente en los sectores de la minería, ingeniería y construcción, agricultura industrial y TICs. El objetivo es conseguir replicar el modelo de la empresa de minería canadiense Kinross, que ejerciendo su actividad de extracción de oro en las minas de Mauritania utiliza el Archipiélago como base de expatriados para su personal y como centro de operaciones acogido a los beneficios fiscales de la Zona Especial Canaria.

Esta combinación de ofrecer Canarias como región desarrollada con estándares de vida europeos en África, más unos incentivos económicos y fiscales atractivos, está despertando el interés de diversas empresas del mercado norteamericano, por lo que este modelo también puede llamar la atención de las empresas brasileñas internacionalizadas que pretenden empezar a ejercer su actividad en el continente africano.

Actualmente la empresa brasileña se encuentra en un momento inicial respecto a abordar mercados exteriores. En las últimas décadas las ventas se han centrado en el mercado interno, que al ser de gran tamaño, ha permitido a muchas empresas crecer rápidamente. De forma natural, históricamente los intercambios comerciales con el exterior se han producido con sus vecinos sudamericanos, especialmente con Argentina. Ahora se observa que son muchos quienes buscan nuevas localizaciones en el exterior que les permitan trabajar de forma más cercana a nuevos mercados internacionales. Las empresas brasileñas pueden ver en Canarias un destino de lo más atractivo para instalarse, tanto por los incentivos fiscales proporcionados por el REF, como por la disponibilidad de infraestructuras de primer orden y la conectividad fluida que ofrece el archipiélago con los diferentes mercados africanos entre otras ventajas.

Con la idea de Canarias como plataforma logística entre Brasil y África, se presenta al Archipiélago como complemento que añade valor a la actividad comercial bilateral que permite mejorar las relaciones económicas entre Brasil y los países africanos.

Cabe destacar también que las grandes empresas brasileñas que llevan varios años trabajando en África como Odebrecht o VALE siguen una política de contratación de personal local y concienciación con la población que pueda quedar afectada con sus operaciones en el territorio, intentado desmarcarse radicalmente de la política de empresas procedentes de China implantadas en África.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Para entender el concepto de la alianza Brasil-África es importante destacar que, según el *think-tank* Global Public Policy Institute, Brasil no está tan interesada en los recursos naturales del continente africano, como sí en el crecimiento y la diversificación de sus mercados, lo que le permitirá en el futuro una mayor facilidad a la hora de vender sus productos y servicios en los distintos países de África.

- Canarias como centro de reparaciones para empresas *offshore drilling*

En este tercer enfoque, el principal objetivo es entrar en contacto con la empresa de energía Petrobras, con la idea de conseguir que sus plataformas petrolíferas, que ya operan en diferentes países de la costa atlántica de África (Benín, Nigeria, Gabón, Angola y Namibia), utilicen Canarias como centro de reparación y avituallamiento. Actualmente, existe un potencial interesante de reparación, operación y mantenimiento de plataformas y barcos de apoyo del sector Oil&Gas titularidad de armadores brasileños. De hecho, se ha detectado que varias plataformas brasileñas han recalado en puertos canarias para recibir servicios de reparación y mantenimiento.

9. Colaboradores y competidores

→ COLABORADORES

CÁMARA DE COMERCIO
AFROBRASILEÑA – AFROCHAMBER



Afrochamber es la principal institución que colabora con Proexca en la promoción de Canarias como plataforma logística y de negocios entre Brasil y África. En el mes de julio de 2014 se celebró dentro de la Cámara una asamblea general extraordinaria para designar a la nueva dirección ejecutiva, la cual declaró como nuevo presidente al Sr. Rui Mucaje. En el último año la Afrochamber ha crecido considerablemente ganando peso en los negocios entre ambos territorios, y Proexca ha participado en algunos de sus eventos, como la Feria ExpoDirecto Cotrijal 2014 en el estado de Rio Grande do Sul. Igualmente, se iniciaron conversaciones con la cámara para firmar un acuerdo de colaboración entre ambas instituciones que permita expandir la marca *Islas Canarias, hub europeo de negocios en África*. En marzo de 2015 volvieron a celebrarse algunas reuniones entre las dos entidades, quienes se reafirmaron en la idea de utilizar a Canarias como plataforma de unión entre los continentes. Se espera que en el corto y largo plazo la Afrochamber enfoque sus acciones en los siguientes países africanos: Angola, Guinea Ecuatorial y Cabo Verde.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

**ICEX – INVEST IN SPAIN
(OFICINAS COMERCIALES EN BRASIL)**



Desde la integración de INVEST IN SPAIN dentro de la estructura del ICEX, las oficinas económicas y comerciales de las embajadas españolas en el exterior asumen las labores de promoción en materia de atracción de inversión. En Brasil, los consejeros de las OFECOMES de São Paulo y Brasilia son los máximos responsables de las acciones de España en Brasil, habiendo organizado varios eventos para el posicionamiento de España como puerta de entrada a Europa y el Norte de África. Ambos responsables son concedores de la estrategia en Brasil de posicionar las Islas Canarias como plataforma de entrada a África para las empresas brasileñas y han colaborado en cuestiones puntuales en el desarrollo de este trabajo. Hay que señalar, no obstante, que la oficina de São Paulo se enfrenta a una modificación en su estructura jerárquica, ya que tanto la actual Consejera Económica y Comercial como el Agregado Comercial serán sustituidos en agosto de 2015 por nuevos representantes. Así, conviene volver a presentar todo el proyecto de Canary Islands Business Hub a las nuevas personas encargadas de dirigir la OFECOME.

**CÁMARA OFICIAL ESPAÑOLA
DE COMERCIO EN BRASIL**



Aunque la actividad de la Cámara es la de prestar servicios a las empresas españolas en Brasil, en los últimos años la organización ha empezado a trabajar en el sentido inverso, promoviendo la implantación de empresas brasileñas en España, organizando eventos para la promoción de España como destino de inversiones y firmando un acuerdo de cooperación con la Cámara de Comercio España-Brasil. La Cámara está colaborando con el ICEX en el posicionamiento de España como puerta de entrada a Europa.

INSTITUTO LULA DA SILVA



El Instituto Lula es la organización que está dando continuidad al trabajo de desarrollar las relaciones de Brasil con África que inició el antiguo presidente Lula da Silva. El Instituto también trabaja las relaciones comerciales con los países africanos y tiene conocimiento sobre cuáles son las empresas brasileñas instaladas en África. La organización trabaja en base al proyecto “Iniciativa África”, el cual está enfocado a erradicar el hambre en el continente, lo que se asocia a una creciente internacionalización del sector agroalimentario brasileño hacia África. Paralelamente, también se fortalece el envío de maquinaria, transferencia de tecnología, etc. Además, esta institución participa en la organización de eventos en África con empresas brasileñas de sectores como ingeniería y construcción.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

Además de con estas organizaciones, Proexca ha mantenido reuniones con las siguientes instituciones brasileñas:

- FECOMERCIO – FEDERACIÓN DE COMERCIO DE BIENES, SERVICIOS Y TURISMO DEL ESTADO DE SÃO PAULO
- IBRAM – INSTITUTO BRASILEÑO DE MINERÍA
- CÁMARA DE COMERCIO ÁRABE-BRASILEÑA
- ASOCIACIONES SECTORIALES DE EXPORTADORES

Por otro lado, Canarias cuenta con la colaboración de una pequeña red de consultores independientes brasileños que son conocedores de las ventajas y oportunidades que ofrece el Archipiélago en materia logística y fiscal para la futura implantación de empresas brasileñas en las islas; como puede ser el caso de Bolsons&s.

➔ **COMPETIDORES**

Canarias no se encuentra sola en la carrera de posicionamiento como hub de entrada a África. Existen otros países y ciudades en el entorno de la costa occidental del continente que han manifestado su intención de competir, entre los cuales destacan Cabo Verde, Ghana y Guinea Ecuatorial. Además de estos, Marruecos y Nigeria, por el atractivo de sus mercados internos para la empresa brasileña, también pueden considerarse como competidores. Sin embargo, por diferencias religiosas y culturales en un caso, y por la complejidad y dificultad del mercado en el otro, consideramos que estos dos países quedan relegados a un segundo plano en este estudio.

Ghana

A nivel internacional, por su situación geográfica, idioma, nivel de desarrollo en comparación con los países del entorno y la grande presencia de empresas de Estados Unidos en el país, Ghana es actualmente el principal hub de negocios de África Occidental.

Según conversaciones con una consultora brasileña de transporte internacional, y asociaciones de exportadores, los principales puertos de Ghana (Takoradi y Tema) ya están actuando como centros de trasbordo para redistribuir carga a otros mercados africanos de la región. Sin embargo, estos puertos ghaneses están lejos del nivel que ofrecen las infraestructuras de los principales puertos canarios.

Al igual que en Canarias, en Ghana también existen zonas de libre comercio donde los bienes comercializados con otros países están libres del pago de tasas e impuestos.

Según la FIEC (Federação das Indústrias do Estado do Ceará), Brasil y Ghana son colaboradores activos en organizaciones y asociaciones internacionales vinculadas al cacao, café y madera, y en diversos foros han cooperado conjuntamente en el establecimiento de objetivos en materia de exportación. En la actualidad, entre los países de África Occidental, Ghana ha sido uno de los más activos en el acercamiento de Brasil con el continente africano, no sólo en la

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

dimensión política del diálogo diplomático, sino también en lo que respecta a los temas de cooperación y comercio.

La empresa de transporte de carga aérea, Comercio BRAGHA, ha estado trabajando en la relación comercial entre Brasil y Ghana desde 2002 y ahora cuenta con oficinas en Fortaleza y Accra. Esta empresa promociona Ghana, además de como una puerta de entrada para los productos brasileños en el mercado africano con seguridad y de forma continua, como una localización idónea para establecer sociedades mixtas para trabajar el continente africano. Sin embargo para el empresario medio de Brasil, el inglés supone un obstáculo a tener en cuenta a la hora de desarrollar las relaciones comerciales.

Cabo Verde

Por vínculos históricos, lengua y por ser un entorno estable que favorece los intercambios comerciales, Cabo Verde es la plataforma ideal para el empresario brasileño que quiere iniciar su andadura en África.

Además de los aspectos mencionados anteriormente, Cabo Verde cuenta con la ventaja de tener dos vuelos comerciales semanales que conectan las ciudades de Fortaleza y Recife con Praia, lo que supone una ventaja competitiva respecto a Canarias. Sin embargo, por otro lado, en términos de conectividad marítima las líneas que operan desde los puertos canarios con Brasil y el nivel de nuestras infraestructuras están muy por encima de las caboverdianas.

Respecto a la existencia de zonas francas y áreas de baja tributación, en 2010 el gobierno de Cabo Verde autorizó la creación del Centro Internacional de Negocios (CIN), el cual vio la luz en 2011 y cuyo concepto es equivalente al de las zonas francas. Este régimen concede una serie de exenciones aduaneras y beneficios fiscales a los operadores económicos que se encuentren licenciados. El CIN todavía no ha iniciado su puesta en marcha como centro internacional de comercio, prestación de servicios e industria.

La Cámara de Comercio Exterior del Estado de Ceará en colaboración con otros organismos caboverdianos como Cabo Verde Invetimentos, han comenzado a trabajar en la transformación de Cabo Verde en un eje de productos y servicios brasileños en África, aprovechando las facilidades de negocios existentes en el archipiélago africano. Además, desde estas instituciones se está promoviendo la implantación de marcas brasileñas en el país, lo que permite la utilización de los acuerdos comerciales que Cabo Verde tiene con Estados Unidos, Unión Europea y ECOWAS.

En 2013, se publicó una noticia en el periódico brasileño O Povo que comunicaba la puesta en marcha de la línea marítima entre Cabo Verde y Ceará, operada por la compañía Trade Brasil Mix. Dicha conexión sería efectuada mensualmente por un armador holandés y uniría el puerto de Mucuripe de Fortaleza con las ciudades caboverdianas de Praia y Mindelo. Desde entonces se han publicado diversas informaciones que anuncian el inicio de tal ruta, la última

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

de ellas en enero de 2015⁵ afirmando que en julio comenzaría a operar este trayecto. A pesar de ello, todavía no ha sido posible corroborar la existencia de la línea que une estos dos territorios.

Guinea Ecuatorial

Como se mencionó en apartados anteriores de este estudio, en los últimos años se han incrementado considerablemente las relaciones entre Brasil y Guinea Ecuatorial con acciones promovidas desde la Cámara de Comercio Afrobrasileña o la introducción del país africano en la Comunidad de Países de Lengua Portuguesa (CPLP). Estos acontecimientos ya venían precedidos de la implantación de varias empresas brasileñas de ingeniería y construcción que están llevando a cabo en Guinea Ecuatorial grandes proyectos de ingeniería civil. Estos hechos hacen que haya que considerar a este país como un fuerte competidor, a la vez que como un aliado, ya que históricamente las relaciones entre Canarias y el estado africano han sido buenas y son muchas las empresas isleñas que llevan años trabajando en este mercado.

La explosión en la última década del sector de los hidrocarburos en Guinea Ecuatorial ha desembocado en la estrategia del gobierno africano en convertir a Guinea Ecuatorial en un hub regional aeroportuario de procesamiento y transporte de materias primas, bienes y personas. El país ya cuenta con zonas francas habilitadas y se está desarrollando en Luba un puerto de calado hondo, para que Bioko sirva de plataforma logística en la región del Golfo de Guinea y para toda África Central, ya que serviría como puerta de entrada a todo el África Subsahariana. Países del entorno como Camerún, Santo Tomé y Nigeria están inmersos en grandes proyectos de infraestructuras para posicionarse en la región bajo el mismo enfoque.

⁵ <http://www.inforpress.cv/index.php/PT/economia/112878-ligacao-maritima-regular-brasil-cabo-verde-inicia-em-julho-com-transporte-de-aco-acucar-arroz-e-leite>

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

10. Ventajas de Canarias como plataforma de negocios europea situada entre América y África

Dada su situación y vínculos geoestratégicos, los incentivos a la inversión, recursos humanos cualificados y competitivos, excelentes infraestructuras de servicios y comunicaciones e investigación tecnológica puntera, Canarias se ha convertido en un lugar óptimo en el que invertir.

Canarias se encuentra en una posición geográfica privilegiada como puerta de entrada de la Unión Europea situada al sur de las fronteras europeas y en la condición de puente tricontinental entre América, África y Europa, siendo el Archipiélago una excelente alternativa como plataforma de comercio y negocios.

Histórica y culturalmente están muy vinculadas a Latinoamérica y con importantes lazos comerciales e institucionales con África Occidental.

Constituyen una excelente plataforma comercial, logística y de transferencia de servicios y tecnología entre continentes, al estar integradas entre las principales rutas del comercio internacional. Esta circunstancia permite a un inversor abordar desde Canarias proyectos estratégicos en África Occidental y Latinoamérica, con la seguridad jurídica que conlleva contar con una base empresarial en Europa.

Canarias cuenta con excelentes infraestructuras de servicios y telecomunicación. El archipiélago cuenta con ocho aeropuertos, seis de ellos internacionales y también cuenta con una amplia red de puertos comerciales pesqueros y deportivos. Cabe destacar que Canarias es lugar de paso obligatorio entre Europa, América, África y, en las últimas décadas, Asia, constituyéndose como una estratégica estación de aprovisionamiento y reparaciones de buques en el Atlántico Medio.

En cuanto a telecomunicaciones, el Archipiélago canario resulta un territorio óptimo para el establecimiento y desarrollo de cualquier actividad relacionada con el sector de las tecnologías de la información y las comunicaciones, tal y como demuestra su amplia cobertura vía satélite y su interconexión a través de cableado submarino de fibra óptica.

Las Islas Canarias disfrutaban históricamente de un tratamiento económico y fiscal diferenciado y estable, al objeto de compensar el efecto de insularidad, fragmentación y lejanía con respecto al resto del territorio español y de Europa. Para ello cuentan con un Régimen Económico y Fiscal (REF) propio, supeditado a la legislación española y plenamente autorizado por la Unión Europea (UE).

El REF contiene una serie de incentivos fiscales relativos a la creación y desarrollo de la actividad empresarial, entre los que destacan:

- La oportunidad de pagar menos en el Impuesto de Sociedades: impuesto del 4% fijo empresas ZEC, una reducción hasta del 90% de los beneficios netos no distribuidos sobre la base imponible (RIC), una bonificación por producción de bienes corporales del 50%, etc.

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

- Múltiples exenciones en la IMPOSICION INDIRECTA
- Instalarse en ZONAS FRANCAS con singulares ventajas económicas: ventajas por la práctica de la exportación e importación y del perfeccionamiento activo de mercancías

La población canaria es relativamente más joven que la media nacional, con una alta cualificación y unos costes laborales relativamente más competitivos que en el resto del territorio español. La baja rotación de personal permite además unos mayores niveles de fidelización a las empresas, que no se da en otros lugares de la Unión Europea. En términos generales, llama la atención el multilingüismo de la población canaria debido, fundamentalmente, al alto porcentaje de residentes extranjeros en el Archipiélago, a la tradición turística de las Islas y a la existencia de numerosos colegios bilingües.

En cuanto al acceso al conocimiento, Canarias es la región española que más ha incrementado su gasto total en I+D+i durante los últimos años. El Gobierno de Canarias, en consonancia con la política actual de la Unión Europea (UE), dedica importantes recursos al desarrollo de las Islas como centro tecnológico y de negocios, con el objetivo de diversificar su economía y potenciar sectores que generen un alto valor añadido.

Todo ello unido a la calidad de vida con estándares europeos a unos costes muy competitivos hace de las Islas Canarias un lugar óptimo en el que invertir.

11. Conclusiones

En un reciente estudio de la CNI (Confederación Nacional de Industria) se afirmaba que la internacionalización de las empresas brasileñas es incipiente, tiene todavía un bajo dinamismo y carece de una política adecuada y organizada de incentivos. Sin embargo, aquellas que han decidido dar el paso al exterior han sobrellevado mejor los estragos causados por la actual crisis financiera, política y económica.

“A pesar de la existencia de iniciativas positivas, como el apoyo financiero del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), es un hecho que Brasil no cuenta con una política de apoyo a la internacionalización de sus empresas, con inversión directa en el exterior (IDE). Por política se entiende un conjunto de iniciativas y acciones públicas mínimamente coordinadas, consistentes entre sí, que envuelven a distintos órganos públicos y acuerdos con el sector privado”, dice el texto.

Sin embargo, esta situación está comenzando a revertir paulatinamente. La desaceleración de la economía brasileña está obligando a las empresas a buscar mercado fuera de sus fronteras, y ante esta tesitura África se configura como uno de los principales destinos en los que podrían invertir. El continente africano, como ya se ha mencionado en este estudio, presenta unos elevados índices de crecimiento, especialmente el África Subsahariana. Eso, unido al acercamiento político y cultural iniciado por el ex presidente Inacio Lula da Silva, llevan a pensar que Canarias podría ser una pieza clave en el desarrollo y progreso de las relaciones comerciales entre Brasil y África.

Un ejemplo claro de cómo ha evolucionado el comercio entre ambos territorios se encuentra en las exportaciones. En 2008 se alcanzaba la cifra récord de 10,27 mil millones US\$ FOB, y a partir de entonces la venta de productos se ha mantenido estable, con altibajos que van de los 4,9 mil millones a los 6,6 mil millones US\$ FOB.

Haciendo una lectura más profunda, se detecta que Nigeria, Ghana, Benín y Senegal son los principales socios comerciales de Brasil, mientras que los productos brasileños demandados por los países de la región son, principalmente, básicos de alimentación como azúcar, carne o cereales.

En cuanto al Norte de África, el crecimiento de las exportaciones es todavía más acentuado. Los principales clientes en la zona son Argelia y Marruecos, y los productos coinciden con los nombrados en el párrafo anterior.

Aun así, no todo es positivo en la relaciones Brasil-África. No hay que obviar que la balanza comercial con el África Subsahariana ha sido históricamente negativa. Además, 2014 fue el que presentó un peor rendimiento en la última década, llegando a los -7,75 mil millones US\$ FOB. Es decir, la tendencia es que las importaciones desde la región africana aumenten, mientras que las exportaciones o bien se mantienen o bien descienden sutilmente.

En 2015 la situación no fue mucho mejor. Brasil se encuentra inmersa en una fuerte crisis que abarca a múltiples sectores de la sociedad, desde el económico hasta el político. El clima de negocios se ha visto perjudicado por una depreciación del real que dificulta la capacidad

Canarias como plataforma logística entre Brasil y África 2017

financiera de las empresas, a lo que hay que sumarle una inflación que debe llegar, según las últimas previsiones, al 9,04%, muy por encima del 6,5% que el Banco Central había calculado como límite. No obstante, las perspectivas económicas para este año son alentadoras y muchos indicadores apuntan a indicios de recuperación.

Teniendo en cuenta esto, cabe replantearse la pregunta de qué papel juegan las Islas Canarias en este entramado económico y si realmente cabe la posibilidad de que el Archipiélago se constituya en un hub logístico para las empresas brasileñas.

La respuesta no es, en ningún caso, sencilla. El potencial de la economía brasileña, incluso en tiempos de crisis, es enorme. Se trata de un país con más de 200 millones de habitantes y con empresas muy diversificadas, de gran capacidad financiera y que pueden asumir los costes de salir al exterior.

Los esfuerzos realizados por los agentes públicos y privados de Canarias que se han comprometido con la idea de Canary Island Business Hub deben ir dirigidos a este sector, siendo conscientes de que el país atraviesa un periodo de desaceleración en el marco de la coyuntura económica mundial, y de que los frutos de las iniciativas que se lleven a cabo ocurrirán, previsiblemente, en el medio o largo plazo.

También es de obligada necesidad replantearse las limitaciones existentes en Canarias e intentar mejorarlas o revertirlas. Ejemplo de ello es la inexistencia de vuelos directos que conecten al Archipiélago con Brasil, la escasez de personas que puedan comunicarse en portugués o la existencia de destacados competidores en el entorno cercano, como son Cabo Verde, Ghana y Guinea Ecuatorial.

En definitiva, las características del Archipiélago unidas a uno de los mayores estándares de calidad de vida en Europa y a condiciones fiscales especiales, junto a otras ventajas señaladas en el presente documento, hacen que las Islas Canarias albergan un gran potencial para posicionarse dentro de las relaciones comerciales Brasil – África, actuando como hub logístico y de negocios entre ambos territorios, siendo un lugar óptimo para aquellas empresas brasileñas que deseen afrontar su proceso de internacionalización de forma segura y eficiente hacia los mercados de África Occidental y Europa.

PRINCIPALES FUENTES

- Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife: www.puertosdetenerife.org
- Puertos de Las Palmas: www.palmasport.es
- Alice Web 2: www.aliceweb2.mdic.gov.br
- APEX: www2.apexbrasil.com.br
- Ministerio Brasileño de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior: <http://www.desenvolvimento.gov.br>
- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea: www.aena-aeropuertos.es
- Asociación Brasileña de Terminales Portuarios: www.abtp.org.br
- Un Comtrade: www.comtrade.un.org