

Fernando González Laxe\*

## LOS PUERTOS AFRICANOS ANTE SU MODERNIZACIÓN

El trabajo explica cómo los puertos africanos despliegan en los últimos años una fuerte especialización en lo tocante a convertirse en *hub*, contribuyendo a una nueva articulación territorial continental. Asimismo, se analizan las distintas estrategias encaminadas a mejorar su conectividad marítima, fomentando una mayor integración internacional a través de las relaciones con otros agentes marítimos y portuarios. La fuerte dispersión portuaria permite potenciar una estructura territorial basada en ciudades portuarias que actúan como *gateway* o puntos de entrada/salida de mercancías, favoreciendo, con ello, la consolidación de los corredores de transporte hacia el interior.

Se estudia, igualmente, la presencia de los operadores mundiales y sus distintas formas organizativas, a la vez que se resalta la mayor integración en el tablero marítimo-portuario mundial y el desarrollo de fórmulas basadas en el partenariado público-privado.

**Palabras clave:** transporte marítimo, desarrollo portuario, contenedor, conectividad marítima.

**Clasificación JEL:** F15, F23, L92, N77, R30.

### 1. Introducción

El continente africano no hace más que ganar cuota de mercado en el comercio internacional. Los nuevos flujos comerciales están contribuyendo a modificar la antigua concepción tradicional por la que se le atribuía a África el hecho de ser un continente periférico, lejos de los grandes polos económicos, exportador de materias primas, con una elevada dependencia tecnológica y con registros de crecientes desigualdades.

La nueva concepción de las redes marítimas mundiales, sobre todo a partir de la recesión de 2008, muestra un cambio en lo tocante a la especialización productiva y distribución geográfica, así como a una nueva jerarquización portuaria. Xu *et al.* (2015) certifican que los flujos de mercancías y de los tráficos, que antaño África canalizaba hacia Europa (entre 2001 y 2008), se han empezado a desplazar, a partir de 2012, hacia Asia del Este y otros continentes, dando pie a la conformación de determinados *hubs* de transbordo a lo largo de las rutas principales. Sin embargo, a pesar de contabilizarse una mayor concentración de los tráficos de transbordo —lo que supone una apuesta por una mayor racionalidad de la red ▷

\* Catedrático de Economía Aplicada. Universidade da Coruña. Director del Instituto de Estudios Marítimos.

Versión de febrero de 2023.

<https://doi.org/10.32796/bice.2023.3155.7548>

marítima—, se anotan menores cantidades transbordadas (Chaponnière, 2010).

Dicha dinámica subraya que la relación entre el crecimiento de los movimientos totales de los puertos y el volumen de contenedores llenos oscila en los últimos años. En el periodo 2004-2010 registra un promedio de 3,6 movimientos portuarios por cada contenedor lleno; luego, en 2012, asciende a 3,88; y en el bienio 2015-2017 disminuye hasta 3,76. Wilmsmeier *et al.* (2014) interpretan que el avance de los tráficos contenedorizados se debe a tres componentes: en primer término, al crecimiento orgánico, ligado a la actividad económica; en segundo lugar, al crecimiento inducido, aquel causado por los efectos derivados de los servicios en red y la prevalencia del transbordo, que afecta a los puertos, a los tamaños y al número de buques; y, finalmente, al crecimiento por cambio tecnológico, derivado de las dinámicas de mecanización y estandarización de los procesos.

En suma, la contenedorización constituyó el fenómeno más relevante de los últimos años, contribuyendo al desarrollo de los transportes y a la conformación de las cadenas de suministro y producción globales, sin ruptura de carga. Y, consiguientemente, los puertos han sido la palanca de dichos procesos, significándose como las bases de dichas apuestas.

La cuestión que se plantea en este trabajo es saber, en primer término, si en África la tendencia mayoritaria es la constitución de *hubs* de transbordo. La segunda cuestión tiene relación con la relevancia que adquiere la presencia de los grandes grupos mundiales. Posteriormente, se abordan los criterios existentes para remarcar los actuales niveles de atracción marítima de cara a estimular el crecimiento económico. Y, finalmente, nos interrogamos si el desarrollo de los puertos africanos revela

una integración creciente con las tendencias internacionales.

## 2. El rol de los puertos en los procesos de modernización económica.

### La especificidad africana

Los puertos parten de la concepción tradicional definida por Vigarié (1979), compuesta por el *arrière-pays* (espacio terrestre bajo influencia del puerto que condiciona el desarrollo portuario), el *avant-pays* (mercados marítimos subrayados, atendidos y generados a partir de las rutas marítimas) y el propio puerto (con sus características de acceso, calado y espacio terrestre). Dicha concepción ha permitido explicar tanto la especialización de los tráficos como el destino (relaciones de conectividad) y la conexión con espacios limítrofes. Más tarde, Notteboom (1997) introduce la noción de que el puerto es parte de la cadena logística y de valor; y, en otro trabajo posterior, junto a Rodrigue, estudia el concepto de fachadas marítimas, después de haber contextualizado a un puerto como *gateway* para la captación y regionalización de los tráficos de mercancías (Notteboom y Rodrigue, 2005).

Los puertos africanos aglutinan tanto las relaciones económicas de proximidad como las respuestas a la determinación de objetivos políticos. Sobre la base de la primera de las afirmaciones se establece una jerarquía (ya sea de flujos, ya sea geográfica o de posicionamiento) en el sentido de obtener una renta de situación. Sobre la segunda, se especifican las diferentes concepciones relacionadas con la gobernanza portuaria y los sistemas jurídicos relacionados con las concesiones, inversiones y servicios nauticotécnicos. Es decir, establecimiento de vínculos de *partenariado* ▷

público-privado y nexos *coopetitivos* (cooperación y competencia). Bajo este doble enfoque, los actores económicos tratan de adaptarse a nuevas lógicas, ya sean en función de las ofertas de servicios, ya de las rutas y mercados, ya de las capacidades de gestión y organización. De ahí que los puertos puedan mostrar ratios de conectividad (medición de la relación entre puertos) y de centralidad (establecimiento de redes de relación directa e indirecta entre los propios puertos).

África es un continente gigantesco; su superficie es tres veces la de Europa. Posee el carácter de territorio extravertido, pues el 75 % del comercio es extrarregional. Está delimitado por dos rasgos clave: la primera connotación revela que su fuerte vocación marítima está intrínsecamente relacionada con su economía; y la segunda, que se caracteriza por estar polarizado en torno a determinados nodos geográficos. De esta manera, se constatan cinco grandes subáreas: los tráficos intramagrebíes y los ubicados en el centro-oeste del continente, en el entorno de los puertos egipcios, en los puertos localizados en Sudáfrica (en las bases territoriales de Durban, Port Elizabeth y Ciudad del Cabo) o en los concentrados en el océano Índico (en torno a Mombasa, Dar-es-Salam o Yibuti). Asimismo, la actual configuración africana subraya una ostensible dispersión portuaria a lo largo del continente, bien para servir de apoyo a las ciudades portuarias, bien para servir de *gateway* a las grandes fachadas marítimas y a sus conexiones con los corredores internos de infraestructuras.

Esta clasificación permite afirmar que el continente africano, desde la perspectiva portuaria, es policéntrico. Dicha multiplicidad de áreas-pivotes se manifiesta en torno a estas dinámicas: puertos cuya inserción económica-territorial atiende a las modalidades particulares

de cada zona o país, sobre la base de las exportaciones de materias primas, como el petróleo, el gas o productos agrícolas y mineros; y puertos que forman parte de un conjunto de enlaces directos e indirectos, basándose en un modelo *hub & spoke*, que polarizan los tráficos marítimos internacionales, respondiendo a las estrategias desarrolladas por los grandes grupos marítimos mundiales.

El dinamismo de la economía africana va bastante parejo a los promedios mundiales (en 2022 la tasa de variación del PIB fue del 2,6 % para la economía mundial y un 2,7 % para la africana). Sin embargo, en lo que respecta al comercio exterior, el continente africano registra porcentajes muy elevados tanto en exportaciones (tasa de variación del 6 % en 2022, por 3,5 % del promedio mundial) como en importaciones (tasas del 7,2 % y 3,5 %, respectivamente, en el último ejercicio). A pesar de dicho crecimiento, su economía queda muy sometida a una dependencia comercial y arroja una balanza con saldo deficitario.

Los puertos africanos ocupan lugares modestos en la jerarquía mundial (en torno al 4 % de los volúmenes de tráfico); pero no es menos cierto que resultan básicos en un mundo logístico, dominado por las cadenas globales de suministro, de cara a poder vertebrar el continente e insertarse en las redes logísticas globales.

El transporte marítimo y los desarrollos portuarios son la vía más relevante de los flujos comerciales. El análisis de los tráficos portuarios subraya una predominancia de las mercancías cargadas sobre las descargadas, y una tendencia en los últimos años en intensificar las descargas. Ello pone de manifiesto el carácter exportador de materias primas, y una mayor integración económica, como lo prueba el mayor volumen de mercancías descargadas en sus puertos. Del mismo modo, registra una ▷

tendencia creciente en lo que atañe a la contenedorización, con aumentos crecientes en el último quinquenio.

Centrándonos en el entorno occidental del continente, las ciudades portuarias se han convertido en los núcleos básicos de dichas economías. A pesar de que los niveles de urbanización son bajos (menos del 35%), las ciudades portuarias cobran una intensa relevancia en los programas de ordenación territorial de los países. De esta forma, la mayor parte de las mismas contribuyen a dar forma a las áreas industriales de sus respectivos países (Lagos-Apapa-Tin Can, en Nigeria; Lomé en Togo; Abiyán, en Costa de Marfil; Accra, en Ghana; y Pointe-Noire, en el Congo, por citar algunos).

Destacan, en este sentido, cinco rasgos:

- La mayor parte de las ciudades portuarias son muy relevantes en sus respectivos países. Sus asentamientos concentran elevados porcentajes del total de la población de sus respectivos países. Por ejemplo, Lomé aglutina al 24% de la población de Togo; Dakar, el 23% de Senegal; Luanda, el 22% de Angola; Conakry, el 18% de Guinea; Accra, el 16% de Ghana; o Abiyán, el 15% de Costa de Marfil. Solo las situaciones de Lagos (6%) en Nigeria y Mombasa (5%) en Kenia se exceptúan de este rasgo.
- Las ciudades portuarias constituyen los enclaves básicos de la inserción internacional de sus países. No solo son la puerta de entrada, al acaparar los flujos comerciales, sino que también se convierten en los nudos de distribución internos.
- Se configuran varios polos de atracción localizados por subfachadas o amplios perímetros costeros, dando lugar a la

conformación de *hubs* de distribución en plena competencia entre puertos de la misma zona, área o país. Los ejemplos de Tánger-Med (Marruecos), Accra (Ghana), Lagos y Tin Can (Nigeria) son buenas muestras de ello.

- Los puertos se inscriben en mercados abiertos, en donde las empresas operan atendiendo a mercados dispersos, y con presencia, en algunos casos, de líneas marítimas regulares con evidentes problemas de rentabilidad.
- Coexisten diferentes enclaves económicos y logísticos junto a la contabilización de redes indirectas (*feeders*) con las más directas (escalas de las compañías marítimas) que contribuyen a identificar esquemas de distribución tipo *hub & spoke* más que unas conexiones indirectas y esporádicas.

Las nuevas exigencias por parte de la demanda requieren nuevas adaptaciones en lo tocante a los equipamientos portuarios. Son necesarias, en consecuencia, nuevas inversiones (costosas de por sí), requerimientos técnicos (derivados de buques más grandes y sofisticados) y exigencias tecnológicas de cara a sostener una estandarización internacional en lo que respecta a las terminales e infraestructuras (de cara a optimizar o buscar la eficiencia en la manipulación de mercancías). Así las cosas, el desarrollo portuario africano se focaliza en aquellos espacios con mejores condiciones de accesibilidad, mayor conectividad internacional y con elevados índices de potencialidad económica relacionada con el comercio de productos primarios. Sin embargo, sus limitaciones vendrán dadas por varios epígrafes: a) se contabilizan infraestructuras portuarias obsoletas y poco preparadas para el desarrollo de ▷

la dinámica de la contenedorización; b) se registra una insuficiencia de recursos disponibles proporcionados desde los Estados destinados a subrayar las prioridades más urgentes; c) las condiciones de accesibilidad marítima, tales como calado, longitud de muelles, superficie terrestre de los puertos y volúmenes de almacenes, son precarias, aunque en los últimos diez años se ha producido un rápido periodo de adaptación progresiva en la mayoría de los países africanos del oeste; y d) en lo que atañe al desarrollo logístico, y dados los existentes mercados tan fragmentados, se detecta un complejo procedimiento administrativo.

Desde la perspectiva regulatoria, los sistemas organizativos del sector portuario han estado marcados por distintos modelos de gestión y de financiación. A diferencia de los países europeos, se apuesta por modelos de partenariado público-privado, en donde el Estado conserva una posición de propietario (conservando la titularidad) pero asignando, sobre la base de concesiones, las principales actividades de los puertos, tales como el practicaje, el amarre, los remolcadores y las terminales.

Las apuestas portuarias se encaminan a promover una especialización de los puertos en función de los tipos de productos a los que se consagran las terminales dedicadas. En este sentido, se contabilizan a lo largo del amplio perímetro costero numerosas terminales especializadas en productos petroleros, cereales, vehículos, frutas y pesca, ya sea en opciones a medio plazo como a largo.

### 3. El transporte marítimo y los modelos de organización empresarial

El aumento de los flujos comerciales por vía marítima contribuye a incrementar la

accesibilidad y el potencial de conectividad de los países africanos. Las mejoras en los sistemas de transporte y la intermodalidad de los mismos han sido básicas para el desarrollo económico. Después de la segunda guerra mundial, los Estados coloniales se independizaron y apostaron por políticas de extensión de redes, conectadas a través de amplios corredores y localizadas en áreas de elevada densidad de población. Las prioridades se concentraron en los ejes de desarrollo de circulación definidos por los Estados, las instituciones multilaterales y las empresas multinacionales. Sus actuaciones estuvieron siempre catalogadas como factores de desarrollo esenciales (Meyer, 2017).

Dos grandes tendencias se han llevado a cabo en África. La primera responde a una fuerte concentración metropolitana y la segunda refleja una mayor intensidad de las interconexiones regionales. Ambas subrayan una creciente dinámica en torno a las aglomeraciones urbanas, y el desarrollo de las mencionadas redes urbanas posee efectos difusos a lo largo de la costa. Por ejemplo, el golfo de Guinea es una buena manifestación de lo afirmado. A lo largo de dicha área se reubican varias puertas de salida al comercio exterior de los principales puertos de los países de la zona (Abiyán, Lomé, Lagos), dando pie a la consideración de ciudades-puerto convertidas en pivotes económicos.

La segunda dinámica resulta de la conformación de los corredores espaciales transnacionales o transversales, que conectan e integran diversas partes del continente. Esta tendencia sugiere la creación de espacios macrorregionales, reforzando las relaciones económicas interpaíses (Steck, 2015). Ante estas circunstancias, los Estados desempeñan un rol básico en lo tocante a las políticas de ▷

fomento de las infraestructuras y en la definición de los ejes de circulación, ya sea participando en la privatización de los mismos, ya sea acompañando al sector privado en sus inversiones y tomas de participación. Por ello, el sector privado entrevé la posibilidad de estar presente y poder extender sus ámbitos de influencia a las infraestructuras portuarias y ferroviarias. Dicha mayor presencia se lleva a cabo mediante el otorgamiento de concesiones a la gestión de determinadas terminales portuarias e incluso en una mayor toma del control del puerto.

No obstante, la carencia de una política de ordenación territorial tanto a nivel de continente como de los propios países, en lo que hace referencia a las dotaciones de equipamientos y de la implantación de redes de gestión, no logra mitigar las desigualdades territoriales. Las presiones de políticas locales o etnicorregionales logran imponerse, en ciertas ocasiones, sobre las estrategias de localización de infraestructuras, agravando, más si cabe, los niveles de desigualdad y de eficiencia económica.

Prueba de lo comentado es la polarización de los volúmenes de contenedores en torno a un número reducido de países y de puertos. La mayor parte de los mismos están ubicados en torno a los espacios económicos más integrados y

en los que se puedan acumular economías de alcance y de aglomeración. De esta forma, destacan en el norte de África el puerto de Tánger-Med, con un fortísimo crecimiento y una mejora constante de su conectividad marítima. Luego, en el Atlántico centroafricano, sobresalen tanto Nigeria como Togo, Ghana y Costa de Marfil, con movimientos superiores al millón de contenedores y con una singular especificación de los puertos de Lomé (Togo), Tema (Ghana) y Lagos (Nigeria).

Las dinámicas de desregulación en el sector portuario han sido una constante en los últimos años. A juicio de Debrie (2014), para África del Oeste, en los años noventa, ha predominado un contexto de progresiva desreglamentación marcada por un juego de adquisiciones sucesivas en el sector del transporte, completado posteriormente, a comienzos del siglo XXI, con una extensión interna enriquecida por sucesivas concesiones.

Los grandes operadores internacionales han presentado proyectos y han multiplicado su presencia, acelerando sus partenariados empresariales con el objetivo de regularizar sus líneas con destino a África y minimizando los riesgos financieros (Mareï, 2016). Entre los operadores privados destacan tres modelos, cuyos principales intervinientes son: ▷

**TABLA 1**  
**EVOLUCIÓN DE LOS CONTENEDORES MOVIDOS EN LOS SIETE PRIMEROS PAÍSES DE ÁFRICA OCCIDENTAL**  
(En TEU)

País	2010	2014	2018	2019	2020
Marruecos .....	2.880.000	4.075.000	4.711.200	6.068.803	6.980.958
Ghana .....	643.000	890.000	5.332.000	5.992.400	5.756.000
Togo .....	1.339.900	1.380.798	1.395.700	1.500.611	1.725.270
Nigeria .....	1.232.000	1.700.000	1.560.000	1.484.000	1.528.520
Costa de Marfil .....	530.000	605.000	919.000	918.669	974.872
Congo .....	355.000	619.892	536.750	557.875	556.579
Camerún .....	290.000	333.555	360.992	397.024	395.872

Fuente: *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD, 2022)*.

**TABLA 2**  
**PRINCIPALES PUERTOS DE CONTENEDORES DE ÁFRICA OCCIDENTAL**  
**(En TEU)**

Puerto	País	2015	2017	2018
Lomé .....	Togo .....	905.700	1.193.800	1.395.733
Tema .....	Ghana .....	782.500	956.400	1.007.065
Lagos .....	Nigeria .....	1.294.200	1.050.000	987.331
Douala .....	Camerún .....	379.900	386.400	739.000
Pointe-Noire .....	Congo .....	571.400	579.000	738.000
Abiyán .....	Costa Marfil .....	640.900	663.600	674.624
Dakar .....	Senegal .....	529.700	570.500	628.996
Cotonú .....	Benín .....	346.000	333.000	526.000
Luanda .....	Angola .....	753.300	570.200	445.357
San Pedro .....	Costa de Marfil .....	286.500	244.000	249.000
Conakry .....	Guinea .....	168.000	171.900	nd
Onne .....	Nigeria .....	250.000	160.000	nd
Kribi .....	Camerún .....	nd	nd	160.000
Libreville .....	Gabón .....	145.700	156.000	127.000

*Fuente: UNCTAD (2022).*

- Grupo Bolloré. Es el líder en África del Oeste. Se trata de un grupo de capital francés cuya actividad en el continente se remonta a 1920. Está presente de manera muy intensa en 45 países africanos, y solo cuatro países no tienen presencia de una instalación del grupo (Libia, Egipto, Eritrea y Somalia). En 2008 se crea BAL (Bolloré Africa Logistics) reagrupando todas las actividades, constituyéndose en el primer actor de la asociación pública-privada en el ámbito portuario y ferroviario. Contribuye a la consolidación progresiva de la mayoría de los puertos africanos, incluyendo a los puertos secos, almacenes y servicios de tráfico. Se inscribe en una estrategia vertical, fundamentada en una diversificación de la inversión sobre la integridad de la cadena de transportes.
- Grupo A.P. Møller-Maersk Terminals (APMT). Es el primer grupo mundial, de

capital danés. Está presente desde hace decenios en África. Explora terminales muy relevantes como Tánger-Med, Monrovia, Abiyán, Accra-Tema, Cotonú, Lagos-Apapa, Onne, Douala, Pointe-Noire, Namibia y Mombasa. Su estrategia se basa en inversiones destinadas a la gestión de terminales portuarias, admitiendo la formulación de sociedades *joint ventures*. Cada vez más, apuesta por la gestión individualizada de terminales y su integración progresiva con los segmentos terrestres. Responde, por lo tanto, a su condición de operador marítimo global, integrando el continente africano en su red mundial a partir de sus principales *hubs* de transbordo.

- Hay presencia de otros operadores como Dubai Port World (DPW), Hutchinton Port Holding (HPH), Mediterranean Shipping Company (MSC), China Merchants, Mitsui o International Container Terminal Services (ICTS). Corresponden a ▷

apuestas de inversión en proyectos llevados a cabo en asociación con capitales privados, o a tomas de participación en sociedades locales ya constituidas. Lo relevante de sus comportamientos es su presencia como inversores, y están en función del tamaño del puerto, de su especificación sectorial y de su localización geográfica.

Estos tres modelos subrayan un nuevo contexto. De una parte, un incremento de la competencia y la emergencia de una nueva conflictividad local/nacional (Debie, 2014); de otra parte, junto a un nuevo contexto de inestabilidad surge la emergencia de nuevos corredores de transportes, el establecimiento de *hubs* de transbordo y la omnipresencia de grupos extranjeros asociados con productores locales, generando nuevas asociaciones o sociedades mixtas para prevenir cuestiones derivadas de los cambios políticos.

Esta situación pone de manifiesto la existencia de un nuevo marco regulatorio fundamentado en abordar reformas y dinámicas de desregulación, conforme a las políticas económicas contempladas en los programas de ajuste de los países africanos. De esta manera, se contemplan dinámicas referentes a las operativas de las terminales, con respecto a los proyectos de integración ferropuertaria; en lo que atañe a los desarrollos logísticos, en lo referente a las variantes sobre el partenariado público-privado; y todo aquello en lo tocante a la asociación de capitales nacionales y extranjeros. Los resultados registrados contabilizan una mayor concentración en lo concerniente a las actividades de logística y de transportes. Y, en paralelo, se sitúan los movimientos de integración vertical, que responden a una jerarquización de las redes,

nucleadas alrededor de los ejes de transportes, tales como las concesiones ferroviarias y la explotación de terminales interiores.

No cabe duda de que tales dinámicas resaltan la generalización de los modelos *landlord-port*, o sea, modelos concesionales, en los que la propiedad pública asume la regulación y la propiedad de las infraestructuras, en tanto que la propiedad privada se responsabiliza de la financiación y explotación de las terminales. Dicho modelo implica, en consecuencia, una mayor competencia entre operadores.

La presencia de los operadores mundiales revela, asimismo, ciertos solapamientos en determinados puertos: Dakar y Tema (BAL y APMT), Abiyán (BAL y APMT), Lomé (TIL-MSA y China Merchants), Lagos-Badagry (AMPT y TIL-MSA), Lagos-Lakki (ITCSI y CMA/CGM) o Ponte-Noire (BAL y APMT). El análisis de la presencia de los operadores extranjeros señala dos velocidades de integración y desarrollo. En un primer momento, la actuación en los puertos del norte, encabezados por el modelo de Tánger-Med; y, de otra parte, la experiencia llevada a cabo en el resto de los puertos de la costa oeste africana.

El análisis expuesto nos remite a una lógica diferente por parte de los actores internacionales y nacionales atendiendo a la segmentación de las fachadas, pudiendo distinguir el área mediterránea (Mohamed-Cherif y Ducruet, 2011, 2016), la fachada de África del Oeste (Debie, 2012, 2014), la franja marítima de África Austral (Notteboom, 2010; Fraser *et al.*, 2016) y el espacio correspondiente a África del Este (Haralambides *et al.*, 2011).

Así las cosas, los armadores asiáticos actúan en torno a las rutas este-oeste (Metge y Ducruet, 2017) a fin de ensanchar su cobertura global, reagrupando sus alianzas marítimas entre sí o llegando, en ocasiones, a ▷

formalizar acuerdos con armadores europeos (como, por ejemplo, con Hapag-Lloyd). Y, dentro de los grandes grupos europeos, destaca, en primer término, la estrategia de Maersk, que cubre el conjunto de los mercados mundiales, incluido el continente africano; y, por otro lado, las compañías MSC y CMA/CGM cubren Europa y África de manera directa, reforzando los ejes África y Pacífico, utilizando los puertos africanos como *hubs* de transbordo.

#### 4. La especialización y el papel de las terminales portuarias

La aceleración de los procesos de contenedorización alentó las reformas portuarias en un continente que ha triplicado en el último decenio sus volúmenes de tráficos marítimos. Dos consecuencias inmediatas: la presencia de operadores multinacionales en un tercio de los puertos (Mareš, 2016) y la progresiva inserción de los puertos africanos en las rotaciones de las principales empresas navieras. Atendiendo a la primera de las cuestiones, los puertos africanos han apostado por dos líneas de actuación. De una parte, se han consolidado estrategias que refuerzan rutas *inter-lining*, facilitando la irrupción de un nuevo posicionamiento en el mundo de las escalas, ya sean de ámbito interoceánico, ya sea con el interés de abarcar áreas económicas más amplias; son los casos de Tema, Cotonú o Abiyán. De otra parte, los puertos africanos se consolidan, mayoritariamente, como *hubs* de transbordo; un ejemplo de ello son los casos de Tánger-Med o Lagos, polarizando las conexiones internacionales y conformando nodos económicos de primer nivel.

Sobre la base de esta doble concepción, los aumentos de los movimientos de contenedores contribuyen a desarrollar la modernización

portuaria sobre aquellos puertos pivotes de mayor potencial y que, además, se encuentran muy condicionados por sus emplazamientos.

Es decir, en la última década se registra una fuerte progresión y una mayor inserción internacional derivada de las estrategias de los operadores globales que canalizaron sus inversiones hacia la constitución de *hubs* y el fortalecimiento de líneas *feeders*. Dichas apuestas conllevaron la acumulación de servicios en determinados puertos, ampliando la diversidad y la heterogeneidad de los impactos económicos y territoriales a lo largo del continente. Los desarrollos portuarios implementados supusieron una nueva exposición a una más intensa competencia interportuaria, a una acumulación de los niveles de congestión en determinados puertos y a una dispersión de mercados. De esta forma, la conectividad marítima portuaria presenta cuatro ámbitos distintos:

- a) la existencia de redes directas, como las planteadas tanto por Maersk —nodo en Tánger y conexiones directas Asia-Europa-América— como por COSCO;
- b) la constitución de redes bipolares, como los casos de CGM —con varios nodos y *hubs* y con conexiones con Asia— y de PIL —con nodo en Yibuti y conexiones de África del Este con Singapur—;
- c) la formación de estructuras policéntricas, como el supuesto de MSC —a través de varios puertos africanos—; y
- d) el establecimiento de corredores, por ejemplo, la apuesta de COSCO por medio del Corredor de Suez y de Sudáfrica.

Examinando el índice de conectividad marítima sobresalen en un primer nivel los puertos de Tánger-Med, Lomé, Tema y Abiyán, seguidos de Pointe-Noire, Luanda, Cotonú, Casablanca, Dakar; y Tin Can en un segundo nivel. ▷

**TABLA 3**  
**ÍNDICE DE CONECTIVIDAD PORTUARIA. SELECCIÓN DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE ÁFRICA DEL OESTE**

Puerto	País	2018	2019	2020	2021	2022
Tánger-Med .....	Marruecos .....	58,4	59,2	65,4	67,8	69,4
Lomé .....	Togo .....	33,6	34,6	36,6	36,4	37,4
Tema .....	Ghana .....	18,7	34,8	38,8	36,0	37,0
Abiyán .....	Costa de Marfil .....	15,7	18,2	19,1	18,6	36,4
Pointe-Noire .....	Congo .....	23,0	29,2	24,4	23,3	23,2
Luanda .....	Angola .....	22,6	29,3	22,6	22,4	22,6
Cotonú .....	Benín .....	18,1	17,7	18,2	19,0	19,3
Casablanca .....	Marruecos .....	19,7	15,4	17,7	16,9	17,9
Dakar .....	Senegal .....	17,9	16,9	16,5	17,2	17,5
Tin Can .....	Nigeria .....	17,2	16,9	16,3	15,6	16,5
Kribi .....	Camerún .....	19,9	10,5	14,4	13,7	14,2
San Pedro .....	Costa Marfil .....	14,1	1,5	13,8	14,0	14,1
Douala .....	Camerún .....	14,2	14,0	14,0	14,1	13,9
Agapa .....	Nigeria .....	15,2	14,4	13,4	13,4	13,8
Onne .....	Nigeria .....	11,4	11,6	12,8	13,9	12,7
Libreville .....	Gabón .....	10,0	10,9	10,4	10,8	11,2
Lagos .....	Nigeria .....	10,8	12,6	13,9	10,8	10,3
Malabo .....	Guinea Ecuatorial .....	4,2	4,8	10,1	10,3	10,1
Agadir .....	Marruecos .....	12,0	14,4	5,7	9,8	9,9
Bata .....	Guinea Ecuatorial .....	9,6	9,8	9,7	9,7	9,3
Conakry .....	Guinea .....	9,9	13,7	7,1	8,6	8,8
Takoraki .....	Ghana .....	10,3	9,3	7,0	6,7	6,3
Freetown .....	Sierra Leona .....	6,5	6,2	11,9	6,9	6,3
Port-Gentil .....	Gabón .....	6,1	6,0	5,8	5,7	5,4
Bissau .....	Guinea-Bissau .....	4,4	4,2	4,0	4,0	5,0
Banjul .....	Gabón .....	6,4	6,2	6,0	6,5	4,7
Monrovia .....	Liberia .....	7,0	7,1	6,7	6,2	4,6
Matadi .....	Congo .....	4,1	4,4	4,0	4,0	3,8
Lekki .....	Sierra Leona .....	—	—	2,1	2,1	2,0

*Fuente: UNCTAD (2022).*

Dichas dinámicas de terminalización y especialización de las actividades portuarias son el reflejo de las inversiones llevadas a cabo (preferentemente en infraestructuras y logística) por los grandes operadores globales; algunos de ellos, apostando por modelos de integración vertical a lo largo de las propias cadenas de transporte (ejemplos de Bolloré o Maersk), gestionando sus propias embarcaciones y haciéndose cargo de la organización y logística del transporte terrestre desde los

puertos hasta los centros de producción situados en el interior de los países. Otros parten de que las inversiones privadas en infraestructuras portuarias exigen una mayor conexión con las cadenas logísticas entre los puertos y el *hinterland* (próximo y asociado), formalizando asociaciones entre empresarios locales y operadores internacionales para la constitución de plataformas de distribución, como, por ejemplo, lo reflejado en los puertos de Benín o las propias asociaciones llevadas a cabo por ▷

los grandes operadores en determinados puertos.

Asimismo, se constata una amplia diversificación de partenariados. Esto es, hay acuerdos entre operadores y navieras de diferentes países para efectuar movimientos de mercancías muy polivalentes y con destinos diversos. La diversificación también se manifiesta en función de los puertos y escalas. Se distinguen distintas formas de distribución espacial. Coexisten *hubs* globales y de ámbito continental que ejercen funciones de transbordo y desempeñan un factor polarizante en las franjas marítimas (Tánger-Med, por ejemplo), junto a *hubs* regionales, ya sean de ámbito europeo (Casablanca y Dakar), ya con el sudeste africano y Asia (Durban y Ciudad del Cabo), ya con el área mediterránea (Damieta y Alejandría).

Tales comportamientos subrayan las recientes opciones vinculadas a la adaptación y modernización de los desarrollos portuarios en el continente. De una parte, ponen de manifiesto la apertura a las inversiones chinas (fundamentalmente en terminales portuarias); en segundo lugar, una apuesta por la mayor automatización de las labores de cargas/descarga y manutención; y, en tercer lugar, por la conformación de un grupo selectivo de puertos asociados a una gestión moderna vinculada a la incorporación de tecnologías de la información y documentación.

En el último quinquenio se intensifica la especialización portuaria manifestándose en los movimientos de cargas (coches, por ejemplo), en función de la producción y la demanda local (materias primas) y en relación con los mercados de abastecimiento regional (construcción y productos transformados). En el caso de la contenedorización, la especialización está vinculada a los mercados de nicho (ya sean convencionales o de *roll on-roll off*, ro-ro).

Finalmente, es de destacar la irrupción de las empresas chinas en África. Se han convertido en el primer *partner* en el continente (Xu *et al.*, 2015; Chaponnière, 2010; Ducruet y Notteboom, 2012) y, de manera progresiva, revelan la continua integración económica de Asia en África. Esta integración es, no obstante, desigual y asimétrica. Ciertas regiones se conectan más que otras, lo que induce a reflexionar sobre el marco de acuerdos y las diferentes estrategias de las empresas.

## 5. Conclusiones

África es un continente de riesgos mayores. Ahora bien, la transformación de la industria marítima ha acelerado los procesos de las reformas portuarias. Las decisiones gubernamentales se inscriben en las dinámicas de globalización y cada enclave territorial constituye un pivote básico para la actividad económica del entorno.

La integración progresiva del continente africano en el sistema portuario internacional es reciente. Se asiste a dos dinámicas en paralelo. En primer lugar, un incremento de la contenedorización, con mayor presencia de operadores globales; y en segundo, persiste una lógica de dispersión territorial de dicha contenedorización, muy vinculada a los *hinterlands* interiores o países *land lock*. Ambas características suponen la puesta en práctica de estrategias de inversión distintas que coadyuvan a las dinámicas de fusión y adquisiciones de empresas, ya sean para la formulación de empresas de transporte y de logística; ya sean para el desarrollo de la intermodalidad ferroportuaria. Dichas dinámicas exigen flexibilidad y una amplia capacidad resiliente. ▷

**TABLA 4**  
**PRESENCIA DE OPERADORES GLOBALES EN ÁFRICA**

Operador portuario global	Nacionalidad	Presencias en puertos
China Merchants	China	Lagos, Lomé, Yibuti, Kribi
Dubai Ports World	Emiratos Árabes	Argel, Djen-Djen, Dakar, Yibuti, Maputo, Sokma
Hutchison Port Holding	Hong Kong	Alejandro, El Dekheila, Dar es Salam
COSCO	China	Port-Said
Portek	Singapur	Bejaia, Owendo, Port-Gentil
Port of Singapur (PSA)	Singapur	Tánger-Med
APM Terminal-Maersk	Dinamarca	Tánger-Med, Port-Said, Abiyán, Accra-Tema; Lagos-TinCan-Apapa, Onne, Cotonú, Conakry, Douala, Pointe-Noire, Luanda, Namibia, Monrovia, Mombasa, Lagos-Badagry
Bolloré Africa Logistics (BAL)	Francia	Abiyán, Bangui, Douala, Conakry, Cotonú, Freetown; Lagos-TinCan-Apapa, Libreville, Lomé, Pointe-Noire, Accra-Tema, Dakar, Moroni, Kribi
TIL-MSK	Italia-Suiza	San Pedro, Lomé, Cotonú, Lagos-TinCan-Apapa, Matudi
CMA/CGM	Francia	Abiyán, Kribi, Lekki
Int. Container Terminal Services Inc. (ICTSI)	Filipinas	Lagos-Lekki, Matadi
Nile Deutch	Alemania	Luanda
Grimaldi	Italia	Nigeria

*Fuente: Elaboración propia a partir de la información de las empresas obtenida en sus páginas web.*

Los grandes operadores globales afrontan dichas estrategias de localización por medio de combinar cuatro elementos: a) lugar (función de racionalización), b) emplazamiento portuario (función de eficiencia), c) aspectos territoriales (función de eficacia) y d) consolidación de espacios (función de jerarquía).

El interés de los grandes operadores se traduce en la construcción de infraestructuras adaptadas a los estándares internacionales, permitiendo la obtención de economías de escala crecientes. De una parte, las terminales pueden gestionar buques de gran tamaño y abordar los buques de tránsito; y de otra, responder a las lógicas de concentración (Abiyán, Lagos, Tema) y a su distribución de puertos secundarios.

La modernización de la gobernanza de los puertos africanos ha permitido articular una nueva relación de partenariat público-privado. Se aplican plenamente las reglas de la competencia y se enfatiza en las concesiones de ocupación privativas de los espacios portuarios. Se efectúan siguiendo el criterio de

adaptación al contexto específico de las economías africanas y para favorecer su participación en el comercio marítimo mundial (Daudet y Allix, 2022).

En suma, el continente africano revela planes a distintas velocidades. El norte va más deprisa que otras fachadas, y se plantea un sistema portuario caracterizado por la complementariedad de estrategias entre puertos centrales y secundarios, desarrollando, ambos, distintas funciones (ya sea a nivel de escalas, de comercio o de tránsitos). Se constata, asimismo, una omnipresencia de grupos extranjeros a pesar de la fragilidad y dispersión del mercado. La totalidad de los mismos apuesta por una integración más vertical en lo que concierne a la cadena logística.

## Bibliografía

Chaponnière, J. R. (2010). Le basculement de l'Afrique vers l'Asie : Enjeux pour les ports africains. *Áfrique Contemporaine*, (234), 25-40. ▷

- Daudet, B. et Allix, Y. (2022). Croissance portuaire et connectivité maritime. *Perspectives Portuaires Africaines*, 6.
- Debrie, J. (2012). The West African port system: global insertion and regional particularities. *EchoGéo*, (20). <https://doi.org/10.4000/echogeo.13070>
- Debrie, J. (2014). Portrait d'entreprise : Hubs portuaires (3). Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine. *Flux*, (97-98), 110-117.
- Ducruet, C., & Notteboom, T. (2012). The worldwide maritime networks of container shipping: spatial structure and regional dynamics. *Global Networks*, 12(3), 395-423.
- Fraser, D. R., Notteboom, T., & Ducruet, C. (2016). Peripherally in the global container shipping network: the case of the Southern African container port system. *GeoJournal*. 81, 139-151. <http://www.jstor.org/stable/44076355>
- Haralambides, H., Veldman, S., Van Drunen E., & Liu, M. (2011). Determinants of a regional port-centric logistics hub: The case of East Africa. *Maritime Economics & Logistics*, 13, 78-97. <https://doi.org/10.1057/mel.2010.17>
- Mareï, N. (2016). Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains. *Note de Synthèse l'ISEMAR*, (179). <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2016/04/note-de-synthese-isemar-179.pdf>
- Metge, M. et Ducruet, C. (2017). L'Afrique dans la logistique mondiale : une approche par les réseaux d'armateurs de lignes maritimes conteneurisées. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, (72), 17-41. <https://shs.hal.science/halshs-01832320>
- Meyer, G. (2 mai 2017). L'insertion des ports africains dans les flux mondiaux : atouts et faiblesses. *Secteur Privé & Développement*. <https://blog.secteur-privé-developpement.fr/2017/05/02/linsertion-des-ports-africains-dans-les-flux-mondiaux-atouts-et-faiblesses/?output=pdf>
- Mohamed-Chérif, F. et Ducruet, C. (2011). Les ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale. *Mappe Monde*, 1(101). <http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art11103.html>
- Mohamed-Chérif, F. et Ducruet, C. (2016). Regional integration and maritime connectivity across the Maghreb seaport system. *Journal of Transport Geography*, 51, 280-293. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.01.013>
- Notteboom, T. (1997). Concentration and load centre development in the European container port system. *Journal of Transport Geography*, 5(2), 99-115. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(96\)00072-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(96)00072-5)
- Notteboom, T. (2010). From multi-porting to a hub port configuration: the South African container port system in transition. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 2(2), 224-245. <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2010.030868>
- Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: towards a new phase in port development. *Maritime Policy and Management*, 32(3), 297-313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- Steck, B. (2015). Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'interaction entre logistiques et développement. *Cahiers de Géographie du Québec*, 59(168), 447-467. <https://doi.org/10.7202/1037258ar>
- United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of Maritime Transport 2022. Navigating stormy waters*. <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2022>
- Vigarié, A. (1979). *Ports de commerce et vie littorale*. Hachette.
- Wilmsmeier, G., Monios, J., & Pérez-Salas, G. (2014). Port system evolution – the case of Latin America and the Caribbean. *Journal of Transport Geography*, 39, 208-221. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.07.007>
- Xu, M., Li, Z., Shi, Y., Zhang, X., & Jiang, S. (2015). Evolution of regional inequality in the global shipping network. *Journal of Transport Geography*, 44, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.02.003>