

El futuro del Levante español y la arquitectura emergente de la conectividad atlántica África-Mediterráneo

Michaël Tanchum, Investigador Senior Asociado en el Instituto austríaco para la política europea y de seguridad (AIES)

Introducción

El futuro del Levante español vendrá determinado por la medida en que desempeñe un papel central en la arquitectura emergente de conectividad comercial entre África occidental y el Mediterráneo occidental. Para garantizar la prosperidad de las regiones costeras orientales españolas de Cataluña y, en particular, de Valencia y Murcia, Madrid debe superar el marco político del "*colchón de intereses*" y su propensión a depender de los marcos de la Unión Europea (UE) para garantizar los intereses de España con sus vecinos del Norte de África. Con ello, España ha cedido la iniciativa a Francia, Italia, Turquía, China y los estados árabes del golfo. Estas naciones, junto con sus socios norteafricanos, están creando nuevos corredores comerciales entre África occidental y Europa occidental en los que España desempeña un papel marginal.

El desarrollo de un corredor comercial entre África occidental y Europa occidental a través de Marruecos, con las asociaciones de Rabat con Francia, China, los Emiratos Árabes Unidos (EAU), Arabia Saudí y Kuwait, ha hecho que el puerto marroquí de Tánger Med se convierta en el mayor puerto del Mediterráneo, superando a los puertos españoles de Algeciras y Valencia, con una capacidad total de 9 millones de TEU (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). Aunque se encuentra en una fase mucho más preliminar, el embrionario corredor África-Europa a través de Argelia, del que son pioneras Turquía, Italia y China, podría eclipsar igualmente al Levante español.

El asunto tiene una urgencia estratégica para España. La conectividad euroafricana en todos los tramos del Mediterráneo va a desempeñar un papel aún más importante a la hora de determinar el lugar que ocupan los estados ribereños del Mediterráneo en el orden económico mundial. En 2025, África tendrá más de 100 ciudades con más de un millón de habitantes, más del triple que la Unión Europea (Tanchum y Murphy, 2021). En 2030, el 42% de los jóvenes del mundo vivirá en África, lo que hará que el continente tenga la mayor oferta de mano de obra asequible en un futuro previsible, así como el mercado final de más rápido crecimiento para una gama cada vez más amplia de productos. El sector manufacturero africano, así como los crecientes pero insuficientemente atendidos mercados de consumo africanos, solo ganarán en importancia con la plena implantación de la Zona de Libre Comercio Continental Africana (Kende-Robb,

2021). Para adaptarse a estas circunstancias, España necesita ampliar su horizonte estratégico desde la costa norteafricana hacia el sur, entre 10 y 20 grados de latitud, hasta los principales centros urbanos costeros de África occidental. Con este fin, la reciente iniciativa española Horizonte África podría proporcionar un importante ajuste político al marco del "colchón de intereses" para garantizar un papel central para el Levante español en la arquitectura emergente de vínculos comerciales entre África Occidental y Europa Occidental.

Arquitecturas de conectividad entre África Occidental y Europa Occidental

El corredor atlántico de África Occidental a Europa Occidental a través de Marruecos

El corredor comercial entre África Occidental y Europa Occidental, que establecen Marruecos y sus socios extranjeros, implica el desarrollo simultáneo de la infraestructura de transporte de Marruecos y de su base industrial. El éxito de Marruecos ha demostrado que los corredores comerciales solo surgen cuando las grandes inversiones necesarias en infraestructuras portuarias y ferroviarias van acompañadas de una base industrial anclada en una cadena de valor manufacturera. (Tanchum, 2020b) La construcción, por parte de Marruecos, de su línea ferroviaria de alta velocidad *al-Boraq* –el primer transporte ferroviario de alta velocidad de África– ha proporcionado a Marruecos la ventaja de ser el primero en desarrollar un corredor comercial entre África y Europa. El primer tramo de la emblemática línea de alta velocidad, de 2.300 millones de dólares y 362 km, se construyó como un desarrollo conjunto franco-marroquí. Francia aportó el 51% de la financiación del proyecto y Marruecos el 27%. El 22% restante del proyecto se financió con fondos de desarrollo de los EAU, Arabia Saudí y Kuwait (Moqana, 2018). Junto con Francia, las naciones del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) –en particular los EAU– han sido puntales de la inversión extranjera en Marruecos.

La línea *al-Boraq* está conectada con el nuevo y vanguardista puerto marroquí de Tánger Med, situado en la costa mediterránea del país, a 40 km al este de Tánger, cuya ampliación de capacidad de 1.500 millones de dólares contó con una considerable inversión china (CMG, 2017). La importancia de integrar la inversión en infraestructuras con las cadenas de fabricación industrial, queda ilustrada por la exitosa industria automovilística de Marruecos, que produce más de 700.000 vehículos al año y sirve como pieza central del Corredor de África occidental a Europa Occidental del país. Gracias al enlace ferroviario con Tánger Med, el Grupo Renault envía, diariamente, seis cargas de tren de vehículos Renault desde su fábrica de Tánger al puerto de Tánger Med para su envío (Berrada, 2019). En junio de 2019, el fabricante de automóviles francés Grupo PSA (ahora parte del conglomerado Stellantis), abrió una planta de fabricación en Kenitra, al norte de Rabat, debido al enlace ferroviario de alta velocidad *al-Boraq* con el puerto de Tánger Med (Ennaji, 2019). La producción actual de vehículos en Marruecos, liderada por los fabricantes franceses Grupo Renault y Grupo PSA, cuenta con el apoyo de

aproximadamente 200 proveedores internacionales que operan sus propias plantas de fabricación en el país, incluidas las principales empresas con sede en Alemania, Francia, Italia, España y Bélgica, así como Japón y China.

En 2021, Stellantis anunció que su filial alemana de fabricación de automóviles Opel iniciaría la producción de vehículos eléctricos (VE) en Marruecos. Opel producirá un microcoche de dos plazas en Kenitra, en la planta de su empresa hermana Peugeot, con la intención inicial de vender el vehículo de cero emisiones en los principales mercados urbanos europeos. Dada la asequibilidad del vehículo, Opel también tiene en cuenta las principales regiones urbanas de África occidental como mercado final (Tanchum, 2021a).

Utilizando su red de transporte ferroviario y su costa atlántica, Marruecos puede transportar mercancías a África occidental por vía marítima hasta Dakar (Senegal), que sirve de punto terminal costero para la autopista Dakar-Ndjamena (ruta 5 del sistema de autopistas transafricanas (TAH, por sus siglas en inglés)) que atraviesa las cinco naciones del Sahel, así como para la autopista Dakar-Lagos (ruta 7 del TAH) que atraviesa los centros de las ciudades costeras de los países de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (ECOWAS, por sus siglas en inglés). Una de las máximas prioridades estratégicas de Rabat es extender su sistema ferroviario de alta velocidad hasta Lagouira (La Güera), en el punto más meridional de la región del Sahara Occidental, que Marruecos considera sus provincias del sur. Desde Lagouira, los camiones de carga podrían llegar a Dakar en unas 15 horas, pasando por la capital de Mauritania, Nuakchot. La línea Tánger-Lagouira, que se extiende desde el puerto marroquí de Tánger-Med a lo largo de la costa atlántica hasta la frontera mauritana, creará un corredor de transporte comercial por tierra desde las costas del Mediterráneo occidental hasta los mercados urbanos de África occidental.

El corredor a través de Argelia y la arquitectura comercial atlántica emergente de África occidental al Mediterráneo occidental de Turquía

Actualmente, los esfuerzos por desarrollar un corredor África-Europa a través del Magreb central giran en torno a la conectividad por carretera de Argelia dentro del sistema de autopistas transafricanas, que comienza en la capital del país, Argel. La reciente red de transporte Turquía-Italia-Túnez, que atraviesa el centro del Mediterráneo creando un arco de conectividad comercial desde el Magreb hasta el mar Negro, ha sentado las bases para la creación de un corredor África-Europa que utilice la conectividad de Argelia. Tras la construcción, por parte de China, del puerto argelino de El Hamdania, un puerto de transbordo a gran escala situado en Cherchell, esta red podría convertirse en una red Turquía-Italia-Argelia, que reforzaría la presencia de Turquía en el Mediterráneo occidental mientras sigue construyendo su propia arquitectura comercial desde el Magreb hasta África occidental.

El eje central de la red Turquía-Italia-Túnez es el puerto italiano de aguas profundas de Taranto, situado en el extremo sur de la península italiana, en el Mediterráneo central y gestionado por el operador portuario turco Yilport. El puerto de Taranto comenzó a dar servicio a la red Turquía-Italia-Túnez a principios de julio de 2020. El segmento Taranto-Túnez de la red constituye simultáneamente el eslabón central de un potencial corredor de transporte comercial de África a Europa, al conectar la costa del norte de África con los principales mercados y centros de fabricación de Italia, Alemania y el norte de Europa a través de los sistemas ferroviarios de alta velocidad de Italia y Europa. Desde el puerto tunecino de Bizerte, el corredor también puede enlazar por autopista con Argel, el nodo costero mediterráneo de la autopista transahariana (ruta 2 del TAH), con una potencial expansión del corredor Italia-Túnez, hacia el sur en África occidental, hasta Lagos (Nigeria).

La red Turquía-Italia-Túnez es una ruta de transporte multimodal cuyo segmento de África a Europa se extiende desde el nodo central de la red en Taranto hasta Malta y, luego, actualmente, hasta el puerto de Bizerte, en Túnez. El operador portuario turco Yilport ha montado la conectividad de la red Turquía-Italia-Túnez (Tanchum, 2020b). El 30 de julio de 2019, Yilport se comprometió a destinar un total de 400 millones de euros a la renovación y ampliación de Taranto hasta alcanzar los 4 millones de TEU en 2028 (Louppova, 2018). CMA CGM, la cuarta mayor empresa de transporte de contenedores del mundo, en la que el presidente de Yilport dispone del 24% de las acciones, comenzó a prestar servicio en el puerto de Taranto el 10 de julio de 2020. El servicio TURMED de CMA CGM une Taranto y Túnez a través de la terminal Freeport de Malta en el puerto de Marsaxlokk, operada por Yilport que también es el propietario principal. La terminal de Malta constituye un importante centro logístico para Yilport en el tramo África-Europa del corredor Turquía-Italia-Túnez.

Sin embargo, Bizerte y los otros cinco puertos medianos de Túnez no ofrecen una economía de escala para sostener un corredor económico. Con las actuales dificultades económicas y políticas de Túnez, sigue sin estar claro cuándo comenzará la construcción del puerto de aguas profundas, propuesto por Túnez, en Enfidha. El puerto de El Hamdania, situado en el municipio argelino de Cherchell, a unos 60 km al oeste de Argel, lo construyen la China State Construction Engineering Corporation y la China Harbor Engineering Company, y probablemente reconvertirá la ruta Turquía-Italia-Túnez en una ruta Turquía-Italia-Argelia. Con una capacidad de contenedores de 6,5 millones de TEU, El Hamdania podría funcionar como centro de un corredor África-Europa unido al puerto de Taranto.

Turquía ha sentado las bases para la aparición de un corredor con inversiones en la producción de valor añadido en los estados terminales clave de Argelia y Senegal. Estas incipientes cadenas de valor manufacturero sirven de base a una arquitectura emergente comercial turca desde las

costas del Mediterráneo occidental hasta África occidental. (Tanchum, 2021b). Al establecer la fabricación de acero y textiles en Argelia, Turquía se ha convertido en el mayor empleador extranjero de Argelia, y socava la influencia política de Francia e Italia (Dahmani y Samba, 2020). Turquía y su estrecho socio Qatar, que también abrió una planta siderúrgica en Argelia, dominan ahora la industria siderúrgica del país. Turquía también abrió la mayor planta textil de África en Argelia, un complejo manufacturero de 1.500 millones de dólares que da trabajo a más de 25.000 argelinos.

Tras su éxito en Argelia, Turquía ha establecido una planta siderúrgica en Senegal. Turquía también estableció la primera planta de fabricación de muebles de Senegal para servir a los mercados de consumo que crecen rápidamente en Senegal y en África Occidental (Daily Sabah, 2017). La planta de muebles senegalesa de Turquía puede beneficiarse de la fabricación turca en Senegal y Argelia para atender sus necesidades de tejido, así como de bobinas y otros insumos metálicos para una fabricación rentable y verticalmente integrada, y proporcionar a Turquía una colocación ventajosa en el mercado de África subsahariana.

Los puertos del Levante español siguen su curso

Los principales puertos mediterráneos de España siguen bastante avanzados y podrían desempeñar un papel vital en una arquitectura de conectividad comercial entre África occidental y el Mediterráneo occidental. El puerto de Barcelona, con terminales de contenedores operadas por APM y Hutchison, con sede en Hong Kong, desempeña un papel fundamental en el transporte de frutas y hortalizas debido a su proximidad con el resto de Europa. Barcelona está situada a unos 190 km de la plataforma de transporte multimodal de *Saint Charles International* en Perpiñán (Francia), que funciona como nodo de distribución para las importaciones de frutas y hortalizas a las regiones de la Unión Europea situadas al norte de los Pirineos y las cordilleras de los Alpes.

El puerto de Valencia, el segundo más grande de España, sigue funcionando como principal centro de transbordo en el Mediterráneo occidental con terminales de contenedores operadas por APM, MSC y el consorcio Noatum, propiedad mayoritaria del gigante naviero chino COSCO. Valencia, el puerto más conectado de España, tiene enlaces con casi 1.000 puertos de 168 países diferentes. Según el índice de conectividad portuaria de la UNCTAD, el puerto de Valencia es el cuarto puerto más conectado de Europa y el decimonoveno a nivel mundial (Cadena SER, 2021).

El puerto de Algeciras, a pesar de estar en competencia más directa con Tánger Med, sigue siendo un líder europeo. Mientras que Tánger Med ha superado a Algeciras y Valencia, en el tráfico de contenedores, Algeciras sigue siendo el líder del Mediterráneo en términos de volumen total de mercancías. En 2020, Algeciras superó los 100 millones de toneladas frente a

los 81 millones de Valencia y los 80 millones de Tánger Med (Rodríguez, 2021). Algeciras mantiene dos terminales de contenedores -APM Terminals y Total Terminal International (TTI), la primera terminal semiautomatizada del Mediterráneo. TTI es propiedad mayoritaria (50% más una acción) del cargador coreano HMM y el resto pertenece a un consorcio en el que CMA CGM es el accionista mayoritario. El índice de rendimiento de los puertos de contenedores 2020 del Banco Mundial y de IHS Markit clasificó a Algeciras como el puerto más eficiente de Europa y el único no asiático que se encuentra entre los 10 primeros del índice (Banco Mundial, 2021).

Los tres puertos participan activamente en la ampliación de su capacidad y en las mejoras tecnológicas. El plan estratégico 2021-2025 de la Autoridad Portuaria de Barcelona prevé una ampliación de la capacidad que aumentará el valor de las mercancías comercializadas hasta los 70.000 millones de euros (Casals, 2021). El plan también pretende promover la electrificación de los muelles para alcanzar el objetivo de que el cien por cien de las operaciones portuarias se realicen con electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables. Del mismo modo, en 2022, el puerto de Valencia se convertirá en el primero de Europa en incorporar hidrógeno verde (Sánchez Molina, 2021). La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA) ha comenzado a aplicar su plan 2020-2025 para invertir 253 millones de euros en la ampliación y mejora de la capacidad, incluyendo proyectos de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética (Puertos del Estado, 2020). En 2021, la APBA puso en marcha su séptima iniciativa: el "Proyecto Hércules", destinado a ampliar la capacidad del puerto y la conectividad regional, incluyendo el desarrollo de una relación más simbiótica con Tánger Med (DP Algeciras, 2021). A pesar de sus iniciativas respetuosas con el clima, a la APBA le preocupa que su elevado tráfico de transbordo, así como el de sus puertos hermanos, pueda verse afectado por la normativa europea del *Green Deal*, que socavaría su competitividad en la arquitectura de conectividad del Mediterráneo occidental (Puertos del Estado, 2020).

Conclusiones: cambiar el “colchón”

El futuro de los puertos del Levante español depende tanto de la visión geoeconómica de Madrid como de la ampliación de la capacidad y la innovación logística que se produzca a orillas del agua. Hace casi 40 años la expresión "*colchón de intereses*" entró en el léxico de la política exterior española para describir el enfoque de España hacia las naciones del Magreb, y, en particular, hacia Marruecos, con quien España tiene disputas de soberanía territorial sin resolver. La orientación política exigía un aumento del comercio español y de la inversión para crear intereses comunes que actuaran como un amortiguador o margen de seguridad ante cualquier posible escalada de las tensiones bilaterales.

Bajo este marco conceptual, en 1991 España firmó el Tratado de amistad, buena vecindad y cooperación con Marruecos, seguido de tratados similares con Túnez en 1995, Argelia en 2002 y Mauritania en 2008.

Con la europeización de la política exterior de Madrid, España ha recurrido cada vez más a los marcos de la Unión Europea para llevar a cabo su política de “*colchón de intereses*” refundiendo los intereses españoles como intereses "europeos". Las deficiencias de esta política, así como el intento de "europeizarla", han sido bien atestiguadas (Soler y Valls, 2021).

Y lo que es más importante, el marco conceptual de esta política es inadecuado para afrontar los retos actuales de España y para preservar la vitalidad comercial de los puertos españoles del Mediterráneo occidental en la arquitectura emergente de los corredores entre África y Europa. El enfoque del “*colchón de intereses*”, que se originó en la década de 1980, parece reflejar la doctrina de la Guerra Fría de la Destrucción Mutua Asegurada y está lamentablemente desfasado con respecto a las realidades de la conectividad de la década actual, en particular el ascenso de Marruecos y su papel central como centro de conectividad con las crecientes economías de África occidental. Al igual que Francia en Marruecos o Turquía en Argelia y Senegal, las inversiones del sector privado español en la producción local de valor añadido en el Magreb occidental y en África occidental son la base para crear una arquitectura de conectividad comercial. Dichas inversiones que conducen al establecimiento de cadenas de valor manufactureras garantizarían que España y los puertos del Levante español desempeñen un papel central en los corredores emergentes de conectividad entre África occidental y Europa occidental. La iniciativa estratégica española Horizonte África, lanzada en 2020, con su objetivo declarado de "promover una creciente y sólida presencia española en el continente" (Gobierno de España, 2020) podría servir de marco de programación para llevar a cabo dichas inversiones.

Para asegurar la posición de España en la arquitectura emergente de conectividad comercial entre África occidental y el Mediterráneo occidental, lo mejor para Madrid sería coordinar sus programas de infraestructuras portuarias con sus iniciativas de asociación con África en una estrategia de conectividad global. Para ello, el horizonte estratégico de España debe centrarse en los principales centros urbanos costeros de África occidental, así como en la costa norteafricana.

El profesor Michaël Tanchum imparte clases en la Universidad de Navarra y es investigador asociado del programa de África del Consejo Europeo de Relaciones Exteriores (ECFR). También es miembro no residente del Programa de Economía y Energía del Instituto de Oriente Medio. El autor desea agradecer a Rafaella Vargas Reyes su ayuda en la investigación.

Lista de referencias

- Abdalallah, A., Topcu, G. y Alam, S. (2018) Turkish-Algerian Partnership Launches Textile Facility *Anadolu Agency*. Obtenido de: <https://www.aa.com.tr/en/africa/turkish-algerian-partnership-launches-textile-facility/1031199#>
- Berrada, E. (2019) Morocco now has the largest capacity for shipping containers in the Mediterranean. *The Africa Report*. Obtenido de: <https://www.theafricareport.com/16021/tanger-meds-rachid-houari-says-morocco-offers-the-largest-capacity-for-shipping-containers-in-the-mediterranean/>
- Cadena SER (2021) El Puerto de València, En El Top 20 de Conectividad Mundial. *Cadena SER*. Obtenido de: https://cadenaser.com/emisora/2021/08/22/radio_valencia/1629627960_191612.html
- Casals, D. (2021) El Puerto de Barcelona ampliará muelles y ganará suelo logístico en El Penedès y el Vallès. *Expansión*. Obtenido de: <https://www.expansion.com/catalunya/2021/01/13/5ffef0f1e5fdea9f028b45c1.html>
- CMG (2017) Chairman Li Jianhong Visits TANGER. *China Merchants Group*. Obtenido de: https://www.cmhk.com/home/a/2017/h07/a34075_34173.shtml?1
- Dahmani, F. and Samba, L. (2020) Turkey's Push to Win Over the Maghreb: The Gateway to Africa. *The African Report*. Obtenido de: <https://www.theafricareport.com/40438/turkeys-push-to-win-over-the-maghreb-the-gateway-to-africa/>
- Daily Sabah (2017) Domestic Manufacturers to Open Senegal's First Furniture Factory. *Daily Sabah*. Obtenido de: <https://www.dailysabah.com/business/2017/12/15/domestic-manufacturers-to-open-senegals-first-furniture-factory>
- DP Algeciras (2021) El Puerto de Algeciras presenta el Proyecto Hércules. *Diario del Puerto*. Obtenido de: www.diariodelpuerto.com/el-puerto-de-algeciras-presenta-el-proyecto-hercules
- Ennaji, K. (2019) PSA Kenitra Plant Officially Opens. *Morocco World News*. <https://www.moroccoworldnews.com/2019/06/276284/psa-kenitra-plant-officially/>
- Gobierno de España (2020) DIRECTRICES DE LA ESTRATEGIA “HORIZONTE ÁFRICA”. *Ministerio de Industria, Comercio, y Turismo*. Obtenido de: https://www.mincotur.gob.es/es-es/Documents/Directrices_estrategia_horizonte_Africa.pdf
- Louppova, J. (2018) Yilport on the way to Italy. *Port Today*. Obtenido de: <https://port.today/yilport-develop-taranto-container-terminal/>

- Kende-Robb, C. (2021) 6 reasons why Africa's new free trade area is a global game changer. *World Economic Forum*. Obtenido de: <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/afcfta-africa-free-trade-global-game-changer/>
- Moqana, L. (2018) Moroccan King, French President Inaugurate Al Boraq High Speed Train. *Asharq Al-Awsat*. Obtenido de: <https://english.aawsat.com//home/article/1465551/moroccan-king-french-president-inaugurate-al-boraq-high-speed-train>
- Puertos del Estado (2020) The Port Authority of the Bay of Algeciras Will Invest €253 Million until 2024. *Puertos.es*, Obtenido de: www.puertos.es/en-us/Pages/Noticias/planempresaALGECIRAS2020.aspx.
- Rodríguez, A. (2021) Tánger-Med crece un 18% en plena pandemia y lidera el Mediterráneo con 5,7 millones de contenedores en 2020. *Europa Sur*. 18 Jan. 2021. Obtenido de: www.europasur.es/maritimas/trafico-portuario-Tanger-Med-lider-Mediterraneo_0_1539146274.html.
- Sánchez Molina, P. (2021) El Puerto de Valencia es el primero de Europa en incorporar hidrógeno verde. *Pv Magazine España*. Obtenido de: www.pv-magazine.es/2021/10/19/el-puerto-de-valencia-es-el-primero-de-europa-en-incorporar-hidrogeno-verde/
- Soler, E. and Valls, M. (2021) SPAIN AND THE MAGHREB: neighbourhood, nearshoring and the post-pandemic. *CIDOB Notes Internacionals*. Barcelona Centre for International Affairs (CIDOB). Obtenido de: https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/notes_internacionals/253/spain_and_the_maghreb_neighbourhood_nearshoring_and_the_post_pandemic
- Tanchum, M. (2021a) "Morocco's 'first in North Africa' electric car production is a European manufacturing gain over China," *Middle East Institute* (MEI – Washington, D.C.). Obtenido de: September 2021, <https://www.mei.edu/publications/moroccos-first-north-africa-electric-car-production-european-manufacturing-gain-over>
- Tanchum, M. (2021b) "COVID-19 and the Scramble for Trans-Mediterranean Commercial Transportation," *Centre for Transportation Studies for the Western Mediterranean* (CETMO – Barcelona). Obtenido de: <https://www.cetmo.org/trans-mediterranean-commercial-transportation-corridors/>
- Tanchum, M. (2020a) Italy and Turkey's Europe-to-Africa Commercial Corridor: Rome and Ankara's Geopolitical Symbiosis Is Creating a New Mediterranean Strategic Paradigm. *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik* (AIES). Obtenido de: <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

Tanchum, M. (2020b) Morocco's Africa-to-Europe Commercial Corridor: Gatekeeper of an emerging trans-regional strategic architecture. *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik (AIES)*. Obtenido de: <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

Tanchum, M. and Murphy, T. (2021) The EU's Global Gateway and a new foundation for partnerships in Africa. *European Council on Foreign Relations (ECFR)*. Obtenido de: <https://ecfr.eu/article/the-eus-global-gateway-and-a-new-foundation-for-partnerships-in-africa/>

World Bank (2021) The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance. *World Bank*. Obtenido de: [The Container Port Performance Index 2020: A Comparable Assessment of Container Port Performance](#)