

# **La Ocasión Perdida en el Desarrollo Portuario Español. Cuando la planificación central limita el desarrollo económico.**

Iván Raja Parra

UNIVERSIDAD DE LAS HÉSPERIDES, ESPAÑA

iraja@hesperides.edu.es

**Resumen:** Este estudio examina el impacto de la planificación central en el desarrollo portuario de España, con un enfoque particular en los puertos de Algeciras y el potencial no realizado en Canarias. A través de un análisis comparativo con el puerto de Singapur, se identifican las restricciones impuestas por las políticas de planificación centralizada y su efecto en la eficiencia y la competitividad internacional de los puertos españoles. El trabajo destaca cómo una gestión más flexible y adaptada a las necesidades del mercado global podría catalizar mejoras significativas en la infraestructura portuaria, potenciando así el desarrollo económico y la posición de España en el comercio internacional. Mediante la revisión de datos estadísticos y documentales, se proponen estrategias de mejora orientadas a modernizar la gestión portuaria y a fomentar la libertad económica como pilar principal de desarrollo y prosperidad.

**Palabras clave:** Planificación central, desarrollo portuario, Algeciras, Canarias, Singapur, eficiencia portuaria, competitividad internacional, libertad económica

## **Introducción**

**L**a ocasión perdida en el desarrollo portuario Español. Cuando la planificación central limita el desarrollo económico. Es sin duda un título de relativo impacto que cuanto menos espero que llame la atención del lector de este trabajo.

Aunque en cierto modo el título es revelador por si mismo, realmente el objeto de estudio de este trabajo es el desarrollo portuario en España, particularmente en Algeciras y del potencial que podría tener o hubiese tenido en Canarias. Además todo ello teniendo en consideración el impacto de la planificación central sobre este desarrollo.

Este trabajo parte por la hipótesis de que una gestión más flexible y adaptada a las necesidades del mercado global podría mejorar significativamente la eficiencia y competitividad de los puertos españoles en el ámbito internacional.

El objetivo general de esta investigación es analizar cómo la planificación central ha influenciado el desarrollo portuario español y en su competitividad global. De manera específica, busca comparar las estrategias y resultados obtenidos en Algeciras con el éxito del puerto de Singapur, identificar los factores limitantes en España, y proponer estrategias de mejora.

La justificación de esta investigación nace del potencial de ofrecer perspectivas críticas sobre la gestión portuaria y su influencia en el comercio internacional, contribuyendo así a debates sobre políticas públicas y estrategias de desarrollo económico, junto a la importancia de la incorporación de la libertad económica como un factor determinante del mismo.

Bajo un marco teórico que abarca teorías de éxito portuario y gestión logística, el trabajo adapta una metodología de análisis comparativo, desde un enfoque cuantitativo y cualitativo, que se apoya en la revisión de datos estadísticos y documentales, para evaluar las prácticas de gestión portuaria.

Este trabajo se estructura en varias secciones clave: tras esta introducción, se presenta un marco teórico sobre las dinámicas del éxito portuario. Seguidamente, se realiza una comparación cuantitativa y cualitativa entre Algeciras y Singapur, se examinan los factores limitantes en España, y se discuten las potencialidades de Canarias y las emergentes alternativas africanas. Concluye con propuestas de mejora y reflexiones finales que buscan responder a nuestra pregunta

de investigación.

## 1. Marco Teórico: Dinámicas del Éxito Portuario

La mayoría de objetos que usamos en nuestro día a día los damos por sentado, nos hemos acostumbrado, gracias al comercio internacional, a disfrutar de productos fabricados en la otra parte del mundo, que a su vez requirieron de decenas de materias primas y componentes fabricados también en otras partes del mundo. Además, gracias al libre mercado, a precios que hace décadas habrían parecido impensables.

Pero detrás de esa simplicidad, de la que gozamos cada día, hay un complejo sistema de transportes que permite que el comercio internacional se ejecute a diario de forma efectiva y nos permita disfrutar de productos de cualquier parte del mundo. Los costes de ese transporte terminan repercutiendo en el precio de mercado del producto, por lo tanto la eficiencia en el transporte es una parte vital del proceso de comercialización, tanto para importaciones como exportaciones. Es decir, el transporte juega un papel fundamental en el desarrollo del mercado y la Economía de cada país.

Gracias a los avances tecnológicos y la globalización la disponibilidad de la información se ha vuelto algo accesible para cualquier persona, en cualquier parte del mundo y en cualquier momento. Lo que ha llevado que muchos países cambiaron sus tendencias proteccionistas y poco a poco los aranceles se fueran eliminando y se abrieran al poder del mercado.

Pero por desgracia los aranceles son solo parte de una ecuación mucho más compleja, la normativa, los derechos de propiedad, el tamaño del estado, su carga fiscal, la eficiencia, la libertad política monetaria y muchos factores más que determinan la libertad económica de cada país y esta tiene consecuencias en su comercio. El *Index of Economic Freedom*, es un índice con fama internacional que mide y compara la libertad económica de cada país.

Analizar la libertad económica de la que dispone cada país es también un modo de entender el comercio internacional y sobre todo los límites que se han creado en la evolución de los medios necesarios para el desarrollo del mismo. Gozar de la libertad suficiente para que iniciativas privadas puedan crear puertos o el planificador central sea capaz de adaptarse a la competencia internacional, y medir así su propio potencial, es fundamental para definir la productividad que tendrá en el futuro.

Considerando lo anterior, examinemos algunos conceptos esenciales para comprender mejor las dinámicas del éxito portuario.

Con el desarrollo de los grandes barcos de transporte, así como el desarrollo del tren y posteriormente los camiones, apareció la necesidad de estandarizar los sistemas de carga. Tener un sistema que permita mover las mercancías fácilmente entre los tres medios de transporte principal de mercaderías; barco, tren y camión era elemental. Los popularmente conocidos como container, llamados internacionalmente TEU (Twenty-foot Equivalent Unit), son el sistema que da respuesta a la problemática. Los TEUs permiten apilarse en barcos de carga, transportarlos a grandes distancias con muchas toneladas de mercancías, y fácilmente trasladar cada TEU, organizarlo, redistribuirlo y fácilmente subirlo a un tren de mercancías o a un camión.

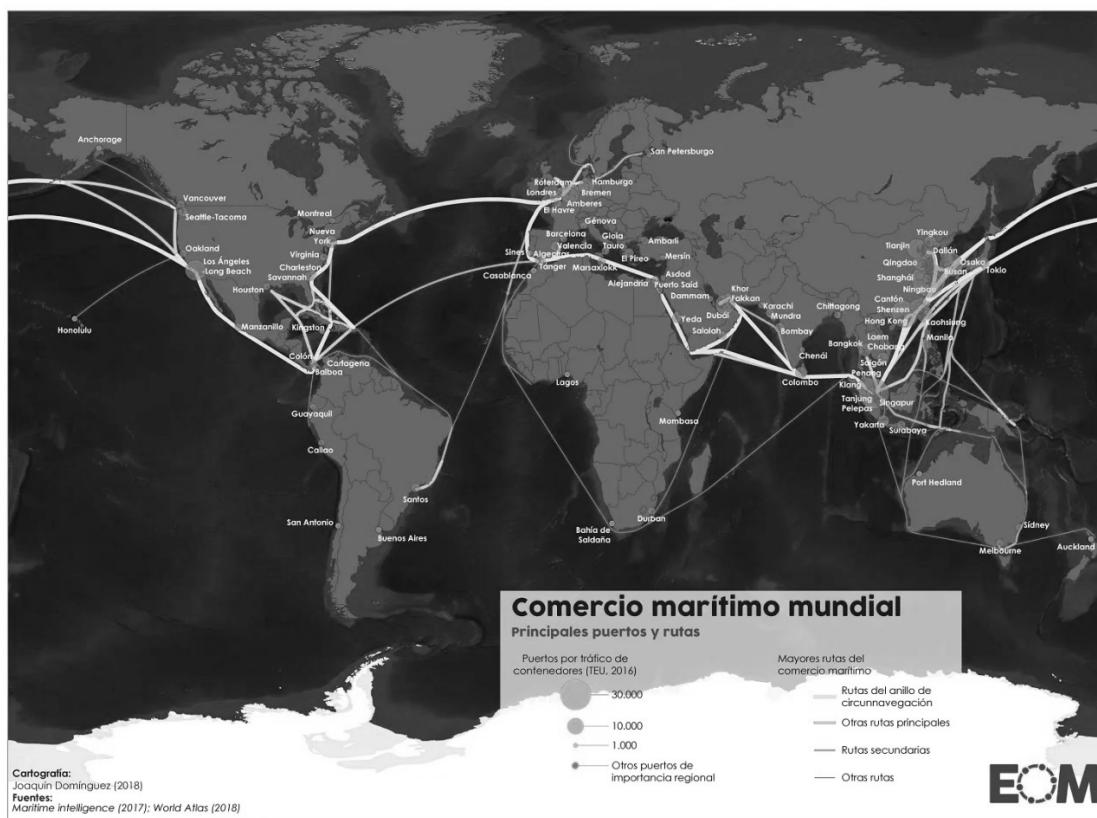
Por lo tanto podemos ver que los TEU y su estandarización ha supuesto un paso enorme en la eficiencia del transporte. Y a la vez podemos ver como las grandes distancias dependen del sistema portuario

Sin embargo, fácilmente podemos deducir que de nada sirve tener un sistema estandarizado que permita de forma ágil mejorar el transporte si fallan el resto de infraestructuras, medios y

tecnología. Y esas infraestructuras y su desarrollo es el motivo de este trabajo. Con lo explicado anteriormente podemos ver que necesitamos en primer lugar sistemas eficientes de organizar esas grandes cantidades de contenedores. Al fin y al cabo para el transportista los días que se puedan perder en no gestionar de forma rápida sus TEUs y volver al siguiente destino puede incrementar sus costes operativos que después terminarán repercutiendo en un aumento proporcional del precio de los productos.

Dicho de otro modo la gestión eficiente en los puertos de esos TEU, su capacidad de trabajo, gestión, almacenaje y organización determina el precio de miles de productos. Lo que convierte a los puertos en los nodos clave de la cadena de suministro global.

Por supuesto, otro factor esencial para la importancia del puerto es si está ubicado en una de las vías de transito de los buques de carga, las vías son elegidas por motivos de eficiencia, los buques intentan ahorrar combustible y tardar el menor tiempo posible para llegar a destino, lo que ha llevado que ciertas vías sean las más usadas, en la siguiente imagen se podrán ver esa vías y el grosor nos permite ver cuales son las vías más usadas.



Fuente: El Orden Mundial - <https://elordenmundial.com>

Por lo tanto los puertos que se ubiquen en esas vías tendrán el potencial de ser los más usados por los buques para gestionar, reorganizar y redistribuir su mercancía. De la gestión de esas mercancías saldrán decenas, sino cientos de negocios relacionados, acceder de forma sencilla a esas mercancías también puede impulsar el desarrollo de nuevos productos y en definitiva impulsar el desarrollo económico.

Dicho de otro modo tener la oportunidad de formar parte en una de las piezas esenciales del comercio y en definitiva de la Economía mundial es una oportunidad que aquellos países que tienen la fortuna de estar en las rutas de transporte deberían preocuparse en tener unos puertos eficientes.

Pero de lo anterior, saldrá la lógica pregunta, ¿qué hace a un puerto eficiente?. Al igual que el resto de comercios, los puertos también están en competencia, redistribuir y reordenar las mercancías es una cuestión de importancia en costes y eficiencia. Un sistema barato pero que aumente los días dispara los costes operativos, en especial por los días de trabajo perdido, un sistema eficiente pero caro tampoco será atractivo para los buques y escogerán la opción que en definitiva sea más económica.

Así que visto lo anterior, parece de elemental importancia que los puertos estén a la vanguardia tecnológica y superen a sus rivales para que la eficiencia del sistema de transportes sea idónea y los costes de los productos finales sean lo más bajo posibles al no llevar asociado el sobrecoste de un ineficiente transporte o gestión portuaria. Es decir, los puertos deben ser capaces de cubrir más funciones que las originales, deben ser capaces de gestionar de forma efectiva los TEU, ser capaces de que se puedan almacenar con facilidad o redistribuir con facilidad en tren o camión. A estos puertos que son capaces de cumplir con más funciones y en definitiva aportan un valor extra se les llama en la actualidad hub, por su significado en inglés, porque concentran más funciones que agilizan los procesos del transporte.

### **3. Comparación cuantitativa y cualitativa: Algeciras frente a Singapur**

Tal y como vimos en el punto anterior la eficiencia de los puertos y su capacidad operativa es esencial en su dinámica competitiva. Las empresas de transporte intentan minimizar costes y operar en puertos donde sean eficientes, es elemental.

Singapur, en la actualidad, es un referente mundial tanto tecnológicamente como por capacidad en la gestión de mercancías, comparemos cuantitativamente las diferencias entre dos puertos estratégicos en las principales vías marítimas.

Datos del año 2022 para Singapur, España (global) y Algeciras:

Mercancía General en Singapur: 367,104,850 toneladas.

Mercancía General en España: 181.703.616 toneladas.

Mercancía General en Algeciras: 71.048.004 toneladas. 39.10%, del total de España.

Graneles Líquidos en Singapur: 190.355.990 toneladas.

Graneles líquidos en España: 138.684.513 toneladas.

Graneles Líquidos en Algeciras: 27.286.675 toneladas.

Graneles Sólidos en Singapur: 20,759,900 toneladas.

Graneles sólidos en España: 43.019.103 toneladas.

Graneles Sólidos en Algeciras: 16.938.901 toneladas.

Total Tráfico Portuario en Singapur: 578,220,750 toneladas.

Total tráfico portuario en España: 561.737.126 toneladas.

Total Tráfico Portuario en Algeciras: 107.242.410 toneladas.

Movimiento de Contenedores (TEUs) en Singapur: 37,289,600 TEUs.

Movimiento de Contenedores (TEUs) en Algeciras: 4.767.282 TEUs.

De los datos anteriores cabe destacar varios los que llaman especialmente la atención. El puerto de Singapur gestiona por si solo más del doble de toneladas de las que gestionan todos los puertos comerciales de España juntos. Los graneles líquidos, que incluyen entre otros petróleo crudo, productos químicos y gases licuados son relativamente menos significativos que el resto de mercancías en Algeciras lo que refuerza el enfoque de los transportistas en el uso del puerto para otro tipo de mercancías. Respecto al total de tráfico portuario cabe destacar que a pesar de lo anterior España y Singapur cuentan con un tráfico portuario similar, lo que refuerza la necesidad de mejorar sus infraestructuras. Además, por si el lector se lo está planteando, total de tráfico portuario de Algeciras es el superior de todos los puertos de España, le siguen el puerto de Valencia con 79.4 millones de toneladas y el puerto de Barcelona con 70.9 millones de toneladas. Finalmente, y sin duda uno de los datos más reveladores, es el movimiento de contenedores, Singapur tiene un movimiento de contenedores 8 veces superior al de Algeciras.

Tras el análisis cuantitativo de los volúmenes de mercancías entre Algeciras y Singapur, es crucial entender la calidad y variedad de servicios que diferencian a Singapur como un hub portuario global, por lo tanto debemos realizar una comparación cualitativa del puerto de Algeciras y Singapur.

Pero antes debemos ampliar la definición de hub portuario y entender la diferencia sustancial que supone respecto a un puerto tradicional. Un hub se caracteriza no solo por su capacidad para manejar grandes volúmenes de carga sino también por su eficiencia operativa, su capacidad para ofrecer una amplia gama de servicios logísticos y su papel central en la red de transporte marítimo global.

Singapur, en la actualidad, se ha establecido como uno de los puertos más activos e importantes del mundo gracias a su enfoque en la innovación, la eficiencia y la diversificación de servicios. La Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur (MPA) es la encargada de gestionar el puerto, enfocándose en el crecimiento y desarrollo continuo del mismo. El puerto de Singapur ofrece servicios especializados para cargas a granel, cargas fraccionadas, y proyectos de carga, gracias a sus instalaciones colectivas y terminales marítimas que facilitan la gestión del comercio.

Los servicios del puerto de Singapur incluyen la manipulación de contenedores y cargas que abarcan desde graneles hasta cargas de proyecto, destacando en especial su capacidad para adaptarse a diferentes tipos de carga con eficiencia y rapidez. El puerto ha logrado un gran crecimiento, particularmente en el comercio intra-asiático y entre Asia y Europa, gracias a su ubicación estratégica en una de las vías centrales del comercio, tal y como vimos en la imagen que acompaña el marco conceptual.

En contraste, Algeciras, a pesar de ser un puerto estratégico para España y Europa, y ubicado también un punto clave de una de las vías comerciales más importantes del tráfico internacional y siendo el mayor de España en términos de tráfico portuario, si se compara en términos de servicios ofrecidos, tecnología implementada y estrategias para el manejo de cargas. El puerto de Algeciras está lejos de poderse comparar al de Singapur, por lo tanto se enfrenta a desafíos únicos y tiene, o quizás tuvo (como explicaremos en próximos apartados), una gran oportunidad para mejorar su competitividad a nivel global.

Entrando en detalles más específicos, que puedan servir a modo de ejemplo, Singapur fue pionero en la adopción de tecnologías inteligentes para la gestión portuaria. Además es el principal puerto en abastecimiento de combustible, y a pesar de su liderato tiene iniciativas como diversificación de más ofertas de combustibles

Finalmente, concluimos la comparación cuantitativa y cualitativa destacando la relación intrínseca entre las mismas. Las grandes diferencias observadas en el volumen, gestión de

Mercancías y en TEUs de Singapur viene correlacionada con los avances tecnológicos incorporados en el puerto como hub global. Ambos puertos juegan roles cruciales en sus respectivas regiones, pero Singapur demuestra cómo la inversión en tecnología, servicios diversificados y estrategias progresivas contribuyen significativamente a su éxito como hub global.

#### 4. El Caso de Singapur: Inversión y Estrategia como Precursores del Éxito

Para entender como Singapur en tan solo 60 años desde su independencia y partiendo de grandes limitaciones naturales y económicas, ha convertido su puerto en un hub global de comercio, tenemos que analizar su historia así como las medidas que han permitido este milagro económico. Y aunque tanto los puertos españoles como los de Singapur están gestionados por su gobierno. Singapur apostó por la libertad económica y de comercio, favoreciendo la inversión extranjera y el desarrollo. Lo que terminó transformando el puerto en un referente mundial.

Singapur tuvo su primer puerto comercial en 1819 bajo el control británico. Fue dirigido por Sir Stamford Raffles. Al igual que Algeciras su ubicación estratégica, fue un factor clave, sin embargo su puerto franco así como la apertura a comerciantes de diversas regiones fue elemental para impulsar su crecimiento económico. Lo que hizo que la colonia británica prosperase, y la prosperidad supuso atraer más comerciantes y población.

La segunda guerra mundial y la ocupación japonesa llevó a Singapur a querer independizarse y con Leen Kuan Yew como primer ministro, el país decidió enfocarse en tener una economía abierta que atrajera capital extranjero.

Además Singapur ha consolidado su posición a través de acuerdos bilaterales y la colaboración internacional con otros países, para garantizarse su papel como uno de los nodos, a través de su puerto, del comercio mundial.

Además si analizamos las consecuencias del éxito del puerto de Singapur podemos ver el gran impacto que ha tenido en su PIB el puerto, no solo en la aportación directa sino también toda la secundaria como empresas de logística o la reparación de barcos. Lo que eso se traduce también en generar empleo tanto para los que trabajan en actividades propias del puerto como las empresas relacionadas. Además para el propio país la inversión en el puerto ha supuesto una extensión del resto de medios, como redes de comunicación o el transporte interno.

Podemos resumir los pilares del éxito de Singapur como hub portuario en apostar por la innovación y la tecnología, la diversificación de servicios marítimos, diversificación de servicios adicionales (que incluyen servicios legales, seguros, financieros) y una política exterior y comercial abierta que ha favorecido el crecimiento del puerto.

#### 5. Factores Limitantes en España: Falta de Infraestructuras y Ancho de Vías

El transporte de mercancías en España depende en su mayoría del uso de las carreteras. Cerca de un 75% del transporte de mercancías en España se realiza por carreteras, lo que nos debería indicar la deficiencia del sistema de ferrocarriles para el uso de Mercancías.

En los siguientes datos podremos ver como se ha distribuido el transporte de Mercancías en los últimos años

Transporte de mercancías carretera 2019: 1.576.483.000 toneladas.

Transporte de mercancías marítimo 2019: 502.830.000 toneladas.

Transporte de mercancías ferroviario 2019: 26.025.000 toneladas.

Transporte de mercancías carretera 2020: 1.499.232.000 toneladas.

Transporte de mercancías marítimo 2020: 464.084.000 toneladas.

Transporte de mercancías ferroviario 2020: 22.167.000 toneladas.

Transporte de mercancías carretera 2021: 1.659.708.000 toneladas.

Transporte de mercancías marítimo 2021: 487.026.000 toneladas.

Transporte de mercancías ferroviario 2021: 24.783.000 toneladas

Transporte de mercancías carretera 2022: 1.623.233.000 toneladas.

Transporte de mercancías marítimo 2022: 497.769.000 toneladas.

A fecha de realización de este trabajo el Observatorio del transporte y la logística en España dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, no cuenta con la información actualizada del año 2022 del número de toneladas transportadas usando el sistema ferroviario. Los datos que arrojan el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, son bastante reveladores por si mismo, a pesar del nombre del ministerio, el sistema de transporte menos sostenible es el que impera en el transporte español de mercancías lo que parece demostrar por si mismo la ineeficacia de la red ferroviaria española.

Viendo los preocupantes datos anteriores, por obvias razones, la pregunta que se hará el lector es ¿cuáles son los motivos de que el sector ferroviario a pesar de sus ventajas respecto al uso de transporte por carretera sean comparativamente tan poco usado? ¿La distribución por carretera no debería ser usada principalmente para el transporte en ciudades y pueblos?

El problema proviene de una red ineeficaz e insuficiente de redes ferroviarias que además cuentan con varios problemas únicos respecto al resto de Europa y estos problemas también a la vez explican el porque de la ineeficaz e insuficiente red española de vías ferroviarias.

En 1844 mientras el resto de Europa convertía en estándar un ancho de vía de 1.435 mm, España aprobó su propio ancho de vía llamado popularmente el ancho de vía ibérico, con unas dimensiones de 1.668 mm. Ese ancho de vía a permanecido hasta nuestra actualidad, sin que se decidiese en ningún momento cambiarlo y adaptarnos al ancho de vía europeo o estándar. Hasta hace pocos años significaba que la red ferroviaria española estaba completamente aislada del resto de Europa. En los recientes años han salido trenes capaces de adaptar su ancho de vía, sin embargo estamos lejos de conseguir un correcto funcionamiento del mismo. Por otro lado supone la incapacidad para transportar de forma efectiva mercancías al resto de Europa, lo que convierte a Algeciras en un puerto con menos utilidad que sus rivales en Europa que no están limitados y pueden operar con facilidad con el resto. Además el ancho de vía junto a sus propios trenes lleva asociado un conjunto de problemática adicional. El voltaje y la frecuencia es diferente debido a estar diseñados específicamente para este tipo de vía. Además los TEU han tenido problemas de adaptabilidad para su correcto transporte. En el pasado salió un proyecto, llamado “el corredor del mediterráneo” que quería precisamente conectar Algeciras con Europa, por desgracia años después el proyecto sigue paralizado.

Con lo anterior podemos ver la dificultad del transporte de mercancías por vías ferroviarias, y respecto al transporte español, la dependencia de las carreteras hace necesaria una inversión en la mejora de las infraestructuras. El crecimiento económico en gran medida es la expresión del

aumento de nuestro productividad y en cuanto a las mercancías se refiere aumentar la productividad se puede traducir potencialmente en una necesidad mayor de transporte. Las carreteras cada vez se verán más limitadas. Y si no se invierte ni en carreteras ni en vías ferroviarias las consecuencias pueden ser catastróficas en los próximos años.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes ha anunciado la activación de proyectos ferroviarios en Cataluña con una inversión de 137 millones de euros. Aunque este esfuerzo representa un paso en la dirección correcta hacia la mejora de la infraestructura ferroviaria, es importante poner esta cifra en contexto. Dada la magnitud de los desafíos que enfrenta el sistema de transporte de mercancías en España, incluida la necesidad de una reforma integral para adaptarse al estándar europeo y superar las limitaciones históricas como el ancho ibérico y las diferencias de voltaje, estos 137 millones de euros parecen insuficientes. La comparación con las necesidades globales y los volúmenes de comercio evidencia que esta inversión, aunque bienvenida, podría no ser suficiente para catalizar un cambio transformador en la red ferroviaria española, crucial para mejorar su eficiencia, sostenibilidad y conectividad internacional.

Quizá es la oportunidad perfecta para imitar el modelo de Singapur, incrementar libertad económica, simplificar normativa y dejar que la iniciativa privada pueda desarrollar vías ferroviarias y carreteras para las demandas del futuro que se están manifestando ya en nuestro presente.

## **6. El Potencial Desaprovechado de Canarias y la Emergencia de Alternativas Africanas**

En el marco teórico pudimos ver una imagen que mostraba las principales vías marítimas mundiales. Como se puede ver en la imagen una vía comercial esencial se encuentra coincidiendo con las Islas Canarias. Es decir Canarias es potencialmente un ubicación estratégica como puente logístico entre Europa, África y América. Un hub en Canarias podría permitir una mayor versatilidad en la distribución de mercancías pudiendo abaratizar costes al poder redistribuir desde las propias islas mercancías hasta los destinos finales. Algo que de cara al comercio entre la ruta sudafricana y la americana podría ser de una trascendencia vital. Aprovechar las ubicaciones estratégicas para fomentar el desarrollo económico debería ser una de las principales preocupaciones de nuestro planificador y si no es el caso al menos deberían no obstaculizar las iniciativas privadas que se podrían llevar a cabo al respecto.

Sin embargo, incluso con una teórica liberación de proyectos, la normativa tiene que resultar atractiva para que los buques hagan del hub canario su centro operativo.

Aunque nuestro país no este reaccionando desde hace décadas a las demandas de la globalización y las oportunidades que se presentan, el resto de países si lo están haciendo.

El 30 de Mayo del 2019 entró en vigor el Tratado de Libre Comercio Africano, que tiene como fin convertir a África en uno de los mercados económicos y de libre circulación de personas más grande del mundo. Marruecos cuenta con el puerto Tánger Med, sin embargo en construcción a solo 400 km se está desarrollando el Nador West Med, más otros proyectos que se están desarrollando en el norte de África que a corto medio plazo, pueden terminar desplazando la posición actual de Algeciras. Sin duda, parece de extrema necesidad que España se adapte a las demandas globales e intente posicionarse como un competidor más en el transporte de mercancías.

## **7. Propuestas para Recuperar la Ocasión Perdida. Más allá de la planificación central**

Las ventajas del libre mercado son casi infinitas, la cooperación nos permite especializarnos aumentar nuestra productividad creando así, como consecuencia, prosperidad económica. Sin embargo los estados limitan y controlan esa libertad. Y a veces las decisiones pueden ser en pro de la libertad económica favoreciendo la prosperidad, como en el caso de Singapur, y otras veces la falta de acción y la burocracia sistemática hace que se pierdan oportunidades que podrían ser esenciales en el desarrollo del país.

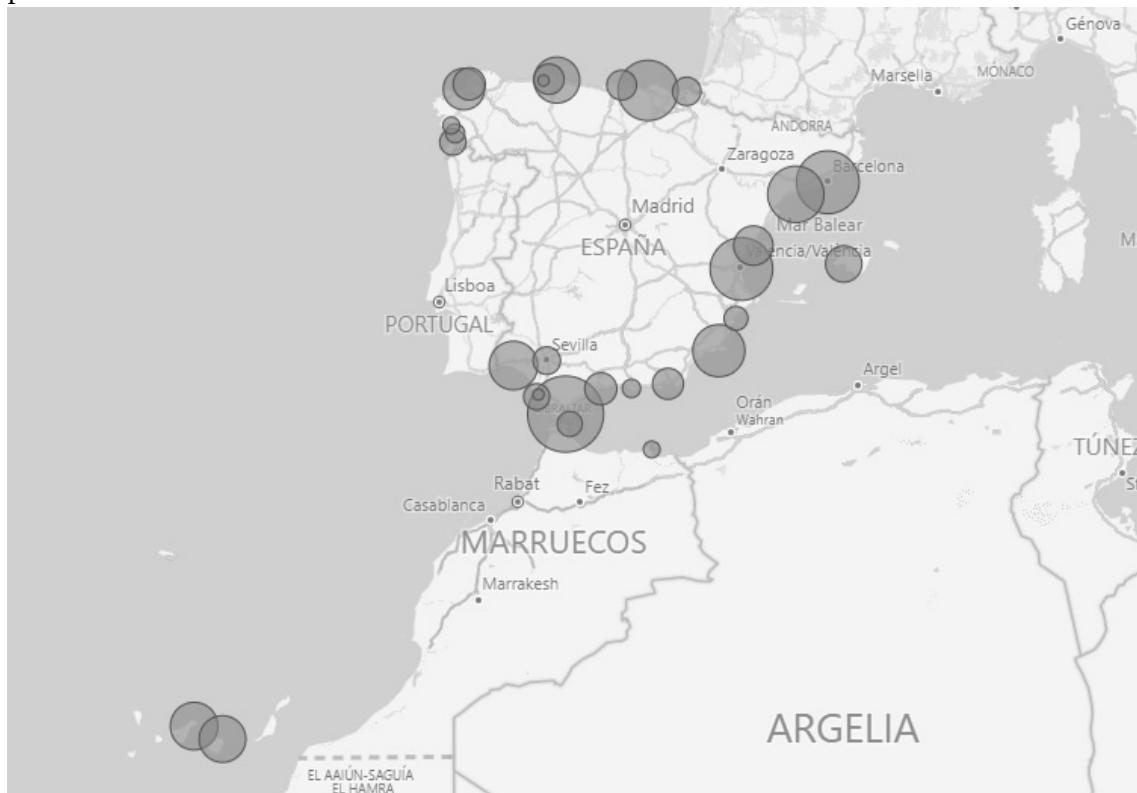
Como hemos visto, aunque parezca aun sorprendente cerca de 170 años después no hemos solucionado el problema de las vías ferroviarias, proyectos como *el corredor del mediterráneo* se quedan en proyectos que encuentran en la burocracia frenos al desarrollo. Otras problemáticas como la falta de escalabilidad en los proyectos urbanos que lleva a constantes gastos públicos sistemáticos para medidas en forma de reformas del plan urbano que no cubren las demandas reales del tráfico, lo mismo sucede con el Skyline de Madrid, limitado por la normativa impidiendo que aumente la densidad poblacional y teniendo como grave consecuencia tener que lidiar con la polución. Medidas que demuestran que los políticos y burócratas cometan fallos, pero estos tienen consecuencias.

Idealmente necesitaríamos que los estados dejarán que los mercados se pudieran desarrollar sin barreras, sin embargo mientras aspiramos a esa meta óptima al menos sería enriquecedor para todos nosotros que se apostará por el libre comercio.

Apostar por el comercio es apostar por aumentar la productividad, por hacer a la sociedad más prospera y eso es algo que nos debería interesar a todos.

Sin embargo, las corrientes actuales de planificación central Europea, nos marcan cada vez más límites al desarrollo del comercio. No habrá propuesta realizable mientras desde el planificador central no nos dejen desarrollarnos en libertad. O al menos los intereses de los políticos se alinearan con el crecimiento económico y comercial.

Por lo tanto hablando de cualquiera de los dos supuestos, España goza de puertos comerciales que podrían ser referentes mundiales.



Fuente: Puertos del Estado - [https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/CuadroMando\\_anual.aspx#](https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/CuadroMando_anual.aspx#)

El volumen de mercancías del puerto de Valencia y el de Barcelona son cantidades también porcentualmente muy importantes. Solo esos tres puertos son responsables de casi la mitad de las mercancías que se movilizan en España.

Es decir, tenemos un gran potencial a desarrollar, pero si no se liberaliza el mercado y se invita a la inversión externa, creando condiciones favorables y atractivas, y a la vez se habilita un cauce, ya sea privado o público, para llevar a cabo las múltiples reformas estructurales, estaremos condenados a ser cada más pobres porque el transporte junto con la energía son dos elementos esenciales de la actividad empresarial.

¿Qué cambios podríamos realizar si tuviéramos la capacidad de hacerlos? Reformar todas las vías de tren cambiándolas al ancho europeo, ampliar las redes ferroviarias haciendo hincapié en vías propias solo para mercancías, crear hubs empresariales en las capitales españolas en el entorno de las bases de los trenes de mercancías cambiando la forma de distribución de los camiones, conectar las vías con el resto de Europa, reformar el puerto de Algeciras convirtiéndolo en un hub y crear un puerto hub en Canarias.

### Conclusiones: ¿Qué fue antes, el huevo o la gallina?

A lo largo de este análisis sobre el desarrollo portuario español, nos hemos “enfrentado” a la dificultad del análisis de la planificación central, la infraestructura y la competitividad internacional, hasta su información se tuvo que consultar desde diferentes departamentos, sin embargo en Singapur se pudo hacer todo desde la misma página, en gran medida actúa como una metáfora de la metástasis burocrático que supone la planificación central, más cuando está tan alejado de la libertad económica como lo está España. Sin embargo, mirando de cerca a Algeciras y contemplar el potencial de Canarias frente al espejo del éxito de Singapur, hemos descubierto respuestas, algunas de ellas desalentadoras y otras muy motivadoras, pero también nuevas preguntas. Y precisamente las preguntas deben ser parte esencial del motor de nuestra pasión, y sobre todo en un trabajo de investigación.

Haciendo balance de lo planteado en la hipótesis inicial, creo que los datos dejan de manifiesto que la rígida gestión, su rigidez normativa y la falta de infraestructura ha limitado por completo el potencial portuario español. Y que el problema se extiende mucho más allá afectando a las vías ferroviarias y a una carreteras condenadas a no ser suficientes para las demandas futuras. La flexibilidad y adaptación son las llaves maestras que podrían abrir las puertas a una nueva era de eficiencia y competitividad internacional para nuestros puertos. Pero requiere un cambio de enfoque radical que por desgracia por ahora no podemos ni siquiera imaginar.

Si algo debemos recordar de este trabajo es que el análisis confirmó el impacto de una planificación demasiado centralizada y la urgente necesidad de renovación infraestructural para no solo seguir el ritmo, sino incluso poder llegar a liderar en el comercio global, el potencial estratégico por ubicación está ahí, sin embargo falta sacarle el partido que merece.

Algeciras vs. Singapur no es solo una comparación; es una lección sobre lo que podría ser si el modelo español cambia hacia una visión más abierta y proactiva. Abrazar la libertad económica sería sin lugar a dudas el catalizador de un desarrollo sin parangón.

Quiero volver a resaltar que la modernización, inversión y liberalización no son unas sugerencias a un problema multidimensional, son las únicas soluciones reales, es decir es de imperativa necesidad tomar esa vía si realmente queremos que España alcance el potencial que podría llegar

a tener.

Pero quien me lea se habrá preguntado, ¿por qué tituló así esta sección? Y qué fue antes, el huevo o la gallina? En este contexto parece que la única analogía válida sería pensar que la “gallina” de la planificación central puso el “huevo” de la rigidez y la falta de infraestructura. Así que quizás deberíamos hacer una tortilla con ese huevo y cambiar la “gallina” por una que abrace la libertad y ponga huevos de oro de prosperidad.

Pero volviendo al planteamiento original desde la perspectiva de encontrar el origen, creo que los datos son tan preocupantes que es completamente irrelevante, lo único que sabemos es que necesitamos un cambio radical y que las preguntas del futuro sean desde un prisma que abrace la libertad y no desde la angustia de lo que podría haber sido y no es.

## Bibliografía

- Comisión Europea. (23 de Mayo de 2013). *Los puertos marítimos de Europa en el horizonte de 2030: retos futuros*. Obtenido de [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/MEMO\\_13\\_448](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/MEMO_13_448)
- DataComex. (s.f.). *DataComex*. Obtenido de Ministerio de Industria, Comercio y Turismo: <https://datacomex.comercio.es/>
- European Union. (2024). *European Data*. Obtenido de The official portal for European data: <https://data.europa.eu/data/datasets/8daeeyeymle8bws3qascq?locale=es>
- Eurostat. (2024). *Road freight transport measurement*. Obtenido de [https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road\\_go\\_esms.htm](https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm)
- García, C. V. (s.f.). *Marruecos: ¿una nueva potencia regional en África?* Obtenido de Atalayar.com : <https://www.atalayar.com/opinion/carlavillamayor-garci%CC%81a-ieee/marruecos-nueva-potencia-regional-africa/20210516095617135427.html>
- INE. (s.f.). *Estadística sobre el Transporte Marítimo de Mercancías y Pasajeros*. Obtenido de Instituto Nacional de Estadística: <https://www.ine.es/dyngs/IOE/es/operacion.htm?numinv=22046>
- Ministerio de Transportes Y Movilidad Sostenible. (s.f.). *Marítimo*. Obtenido de Ministerio de Transportes Y Movilidad Sostenible: <https://www.mitma.es/maritimo>
- Ministerio de Transportes y Movilidad sostenible. (2023). *Observatorio del transporte y la logística en España*. Obtenido de <https://apps.fomento.gob.es/bdotle/visorBDpop.aspx?i=519>
- MPA - Singapore . (2022). *Summary of Maritime Performance of Singapore*. Obtenido de Maritime and Port Authority of Singapore: <https://www.mpa.gov.sg/who-we-are/newsroom-resources/research-and-statistics/port-statistics>
- Puertos del Estado - Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana. (2022). *Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal*. Madrid.
- Puertos del Estado. (s.f.). *Puertos del Estado*. Obtenido de Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible: [https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/CuadroMando\\_anual.aspx](https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/CuadroMando_anual.aspx)
- The Heritage Foundation. (2023). *Index of Economic Freedom*. Obtenido de <https://www.heritage.org/index/ranking>