

Discurso de ingreso en la Real Academia de la Mar

“LA GRAN TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO VISTO DESDE EL PUENTE DE UNA NAVIERA CENTENARIA”

Con la venia del Sr. presidente de la Real Academia de la Mar.

Excelentísimas, ilustrísimas autoridades y académicos, señoras y señores.

Es para mí un inmenso honor dirigirme hoy a ustedes como miembro de esta Ilustre Institución. Asumo esta responsabilidad con gratitud y con el profundo compromiso de contribuir al entendimiento y al progreso de un sector que ha sido el alma de mi familia y de mi vida: el transporte marítimo.

El título de mi discurso, “La gran transformación del transporte marítimo visto desde el puente de una Naviera centenaria”, no solo alude a los profundos cambios que nuestra industria ha experimentado, sino también a la perspectiva privilegiada que he tenido desde Suardiaz, una empresa familiar con casi un siglo de historia. Este viaje me ha permitido ser testigo de cómo el mar, en palabras de Antoine de Saint-Exupéry,

“une más de lo que separa y da sentido a nuestra humanidad colectiva”.

1. Lección de resiliencia: mis primeras experiencias en los años 80

Permítanme retroceder en el tiempo hasta los años 80, un periodo crucial para mi vida y para nuestra empresa. En ese momento, nuestra familia sufrió la pérdida de D. José y D. Rafael, los fundadores de Suardiaz. Con su fallecimiento, se cerró una etapa brillante de liderazgo, pero se abrió otra llena de desafíos.

Uno de esos desafíos ocurrió durante la capilla ardiente de mi tío Rafael. En esa tarde solemne, recibimos la noticia de que el buque Velázquez, un moderno *Ro-Ro* construido en los astilleros Bazán, había declarado un incendio en la entrada de la Ría de Vigo. Sin dudarlo, me dirigí al lugar para coordinar las operaciones junto al director de nuestra delegación.

Anohecía cuando llegue a Vigo. El barco, cargado de semirremolques y vehículos de la fábrica de Citroën en Vigo, era una gran bola de fuego que derivaba a la altura de Bayona bordeando la isla de San Martín, las corrientes marinas de la zona lo estaban conduciendo a mar abierto, sorteando milagrosamente los bajos de las “Serralleiras” y otras múltiples “pedras” que emergían traicioneras frente a la costa.

La tripulación había conseguido abandonar la embarcación solo unos minutos antes.

Comenzamos a seguir la trayectoria del Velázquez, conduciendo nuestro vehículo por las “corredoiras” que serpentean entre los eucaliptos de la costa. Estábamos siendo testigos, no solo del drama del incendio, sino también de las complejidades de nuestro entorno.

En un momento dado, ya de madrugada, nuestro coche fue rodeado por otros vehículos cuyos faros nos deslumbraron. Pronto

entendimos lo que sucedía: nos habíamos cruzado con un grupo de contrabandistas que, al parecer, realizaban una “descarga”.

Recuerdo vívidamente el grito de mi director: “*¡Son los narcos, salgamos de aquí!*”. Sin pensarlo dos veces, huimos para evitar interferir en sus actividades y las consecuencias que nos podían acarrear.

Finalmente, al amanecer, contemplé al Velázquez siendo remolcado hacia el puerto de Vigo por el Alonso de Chaves, reducido a un amasijo de hierros, pero salvado de la tragedia medioambiental que pudo haberse producido, gracias a la pericia de los profesionales de Salvamento Marítimo y a nuestro Director Técnico Pedro Bustillo.

Pronto me di cuenta, de que las fuertes emociones, que nuestro negocio puede deparar no habían hecho más que empezar. Y, como dijo Winston Churchill, aprendí de golpe que nuestro trabajo iba a ser “*una prueba constante de carácter...*”

*“... el éxito nunca es definitivo, el fracaso nunca es fatal,
pero lo que importa es el valor para continuar”.*

La pérdida de los fundadores de una compañía, pilares de un legado familiar, ya es de por sí un hecho conmovedor; sin embargo, la coincidencia de aquel suceso con el incendio del buque Velázquez parece casi una metáfora del desafío que supone la continuidad de un proyecto intergeneracional en medio de la adversidad.

La tormenta del cambio y el relevo generacional

El final del siglo xx y los primeros años del xxi trajeron grandes cambios al transporte marítimo y a nuestra empresa en particular. Lo que parecía una calma teórica resultó ser la antesala de una gran tormenta.

Muchas navieras españolas no lograron adaptarse a los nuevos tiempos y desaparecieron. Nosotros enfrentamos además los problemas propios de las empresas familiares, como son los relevos generacionales bruscos, los cuales, a menudo, incluyen intentos de “motines” y “abordajes”. Estos momentos son especialmente difíciles de gestionar. Desde Suardiaz y gracias al compromiso y determinación de mi familia conseguimos superar y culminar, no sin dificultades, la transición generacional de nuestra empresa centenaria y crear un nuevo horizonte para la Compañía.

Liderazgo internacional y los inicios de la agenda medioambiental

Mientras tanto, a nivel mundial, y con especial intensidad en Europa, se empezaban a consolidar nuevas corrientes y tendencias políticas e ideológicas.

Aunque estos movimientos buscaban, probablemente, objetivos necesarios para la protección del planeta, a menudo provocaron reacciones radicales por parte de los responsables políticos europeos.

Desde mi posición como Presidente de los Armadores Europeos (ECSA) y como miembro del Consejo de la *International Chamber of Shipping*, fui testigo directo de ese gran cambio que se estaba gestando y que tanto impacto produciría, no solo al transporte marítimo, sino también a toda la cadena logística mundial.

Había detentado la Presidencia de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) durante seis años, en una época que coincidió con la gran crisis financiera mundial de 2008, todavía recuerdo las recomendaciones que recibía del Ministerio instándome a no utilizar en mi discurso, ante la Asamblea de ANAVE, la palabra “crisis” cuando ya en nuestro sector podíamos adelantar la complicada situación que se nos avecinaba.

Fue poco tiempo después, cuando un grupo de notables armadores de algunos de los países más influyentes de Europa me propuso que presentase mi candidatura a la Presidencia de ECSA .

Recuerdo que me decían “no te preocupes, no te ocupara mucho tiempo”, “ECSA cuenta con un Secretario General con gran experiencia”, “El acervo comunitario es sencillo de gestionar...”. Incluso, alguno en tono de broma mencionaba el glamour de los armadores, lujo, viajes... evidentemente muy alejado de la realidad de nuestro trabajo. Comentarios estos, que me hacían durante las largas cenas que compartimos en Bruselas con la intención de que aceptase el cargo.

También me trasladaron el enfrentamiento que existía entre las posiciones de los países nórdicos que chocaban con frecuencia con el resto de países, especialmente con la potente marina mercante griega (ya Platón hablaba de los griegos como ranas sentadas alrededor de un estanque...) y que este sería un asunto importante para ECSA y el cual esperaban de mí que intentase gestionar de la mejor manera posible.

Al final decidí aceptar el honor que me proponían y así fue como finalmente desembarqué en Bruselas, como primer español Presidente de la potente Organización Naviera Europea

Una vez tome posesión pude comprobar que, efectivamente el Secretario General, Alfons Guinier, era muy competente y experto, pero lo primero que me dijo fue que se jubilaba, y que me tenía que ocupar de buscarle sustituto.

Respecto al acervo comunitario tampoco resultó tan sencillo el habituarme a los términos que empleaban y descifrar la sopa de letras que se utilizaban, así como las variantes de iniciales existentes como “DG, Com. DG Clima... DG Move”, denominaciones de las instituciones con los cuales teníamos que interactuar habitualmente.

Una vez terminado mi proceso de adaptación a la Organización y haber conseguido realizar la transición de la Secretaría General con éxito, nos metimos de lleno en los temas que preocupaban a nuestra industria.

Evolución de la Agenda Medioambiental en ECESA

En aquellos momentos, el sector marítimo europeo empezaba a sentir el peso creciente de la agenda medioambiental. Aunque las iniciativas relacionadas con la sostenibilidad eran todavía incipientes, los debates en Bruselas comenzaron a adquirir mayor intensidad, impulsados por las preocupaciones sobre el cambio climático y la presión para que las industrias contribuyeran a los compromisos internacionales, como el Protocolo de Kioto y las metas de reducción de emisiones.

2011-2013: el inicio de la gran transformación

Las principales cuestiones que enfrentamos incluyeron:

1. Regulación de emisiones de azufre (SECA): La Directiva sobre el contenido de azufre en los combustibles marítimos (2012/33/UE) marcó un punto de inflexión. La necesidad de cumplir con el límite del 0,1 % de azufre en las Áreas de Control de Emisiones (SECA) en el Mar del Norte y el Báltico representó un desafío técnico y financiero para las navieras. Las opciones de cumplimiento, como el uso de combustible bajo en azufre, scrubbers o combustibles alternativos como el GNL, requerían inversiones significativas.
2. Reducción de emisiones de CO₂: En este periodo, la Unión Europea comenzó a trabajar en sistemas de monitoreo y verificación de emisiones de gases de efecto invernadero. Esto dio lugar al reglamento Monitoring, Reporting and Verifica-

tion (MRV) en 2015, que obligaba a las navieras a reportar las emisiones de CO₂ de los buques que operaran dentro del Espacio Económico Europeo.

3. Innovación tecnológica y combustibles alternativos: la presión por reducir emisiones incentivó la investigación en combustibles más limpios, como el GNL y, más tarde, el hidrógeno y los biocombustibles. Sin embargo, en ese momento, estos combustibles eran más un objetivo a largo plazo que una realidad práctica.

Estos temas mencionados convivían con otros, no menos importantes, que solo procederé a mencionar, como fueron;

El lanzamiento de la operación Atalanta de la Unión Europea para combatir la piratería en el Golfo de Aden, impulsada por España y con la Armada y el ejército del Aire como protagonistas.

También recordar las duras negociaciones con la DG de la Competencia, entonces dirigida por el español Joaquín Almunia, sobre la incompatibilidad de las bonificaciones por la aplicación del Tax Lease, y el intento por parte de la Comisión de que los Armadores también devolviésemos las ayudas.

La evolución posterior: 2015-2020

Posteriormente, el Acuerdo de París de 2015 amplificó la urgencia de las políticas medioambientales. Las emisiones del transporte marítimo, excluidas inicialmente del acuerdo, se convirtieron en un punto de presión internacional. En este contexto, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó en 2018 su estrategia inicial de reducción de gases de efecto invernadero, estableciendo

metas ambiciosas, como una reducción del 50 % en las emisiones de CO₂ para 2050 en comparación con 2008.

Durante estos años, ECSA y otras asociaciones trabajamos para equilibrar las ambiciones políticas con la realidad operativa de las navieras.

Algunos puntos clave de la evolución incluían;

- Estrategias para la descarbonización: se comenzó a hablar de nuevas tecnologías como baterías eléctricas, propulsión eólica y captura de carbono a bordo.
- Evolución del sistema MRV: en 2020, la UE propuso integrar las emisiones marítimas en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS), lo que generó un amplio debate en el sector sobre sus implicaciones financieras y operativas.

Este camino hacia la sostenibilidad en el transporte marítimo no está exento de desafíos. La transición energética requiere inversiones masivas, colaboración entre gobiernos y empresas, y soluciones tecnológicas aún en desarrollo. Sin embargo, es evidente que la industria está comprometida con liderar este cambio.

Desde mi experiencia, he aprendido que los armadores europeos hemos demostrado una gran capacidad de adaptación, pero también que el éxito en esta transición dependerá de un enfoque equilibrado que combine regulación, incentivos económicos y apoyo tecnológico. Este espíritu de resiliencia y liderazgo será clave para navegar las aguas inciertas del futuro.

La evolución de los planes en materia de medio ambiente en el sector marítimo no deberían entenderse únicamente desde una perspectiva técnica o regulatoria. En el corazón de este proceso estamos los armadores, personas que, generación tras generación, he-

mos construido nuestra vida en torno al mar. Nuestras decisiones no solo moldean el futuro del transporte marítimo, sino que reflejan un profundo compromiso con la sostenibilidad y con el legado que dejaremos a las próximas generaciones.

Volviendo a Antoine de Saint-Exupéry, leemos:

“Heredamos la tierra de nuestros antepasados, pero también la tomamos prestada de nuestros hijos.”

Esta cita encapsula la esencia del gran desafío al que nos enfrentamos: un equilibrio entre las exigencias del presente y nuestra responsabilidad hacia el futuro.

Uno de los momentos más significativos lo pude vivir cuando mantuve una conversación con un joven armador que representaba la tercera generación de su familia. Me dijo:

“No es fácil aceptar que debemos transformar lo que mi abuelo construyó con tanto esfuerzo, pero sé que es nuestra responsabilidad hacerlo. Si queremos seguir navegando, tenemos que hacerlo mejor.”

Esa frase resume la esencia del factor humano: la capacidad de honrar el pasado mientras se construye un futuro más sostenible.

El papel del armador

Durante estos años, comprendí rápidamente que detrás de cada decisión técnica o estratégica había personas. Los armadores europeos, muchos provenientes de empresas familiares con décadas (e incluso siglos) de historia, han demostrado una capacidad de adaptación excepcional frente a un entorno en constante cambio.

Durante conversaciones con mis colegas, escuché historias de navieras que invirtieron en tecnologías emergentes, incluso a riesgo de sus propios márgenes de beneficio, porque creían en la necesidad de proteger los mares que habían sido su sustento. Esa actitud, profundamente humana, demuestra que, la sostenibilidad no es solo una obligación, sino un valor inherente a la mentalidad de los armadores a lo largo de toda su historia

La actualidad: personas liderando el cambio

Hoy, en 2025, la descarbonización del transporte marítimo es una prioridad absoluta. La integración de las emisiones en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS) de la UE y los ambiciosos objetivos de la OMI para 2050, constituyen desafíos técnicos y financieros de gran envergadura. Pero, detrás de estas cifras y objetivos, sigue habiendo personas: no solo los armadores, también tripulaciones y comunidades enteras que dependen de este sector.

Recuerdo también, en una reunión clave en Bruselas, en la que un representante del sur de Europa, expresó:

“No podemos hablar de sostenibilidad si no hablamos primero de supervivencia.”

Esta frase me recordó que nuestra labor no es solamente técnica o política; es, ante todo, la de encontrar puntos de unión que respeten las realidades de todos los actores involucrados.

Para liderar en esta industria, se requiere no solo innovación, sino también colaboración y empatía, elementos que los armadores europeos han demostrado a lo largo de su historia.

Al asumir hoy este honor de ingresar en la Real Academia de la Mar, lo hago con la responsabilidad de contribuir al fortalecimiento

to de los valores marítimos y de promover una visión que combine el avance técnico con la dimensión humana que siempre ha caracterizado a nuestra industria.

A continuación, me gustaría referirme y repasar con ustedes, verdaderos expertos en Economía Marítima, otros elementos que han influido decisivamente al gran cambio del transporte, no tanto por tratarse de hechos recurrentes a través de la Historia de la humanidad, sino por la concentración de estos hechos en un periodo muy corto de tiempo, los cuales han modificado de una forma nunca vista el comercio mundial a nivel global.

Así hemos presenciado disrupciones continuas en las cadenas logísticas mundiales. Eventos como la pandemia de COVID-19, conflictos bélicos, la expansión económica de China y la transición energética han ejercido una presión sin precedentes sobre nuestras operaciones y las de nuestros clientes.

- **Pandemia de COVID-19:** la crisis sanitaria global desestabilizó las cadenas de suministro, provocando escasez de productos y alterando patrones de consumo. La ralentización de la producción y las restricciones en el transporte internacional evidenciaron la fragilidad de nuestras redes logísticas.
- **Conflictos bélicos:** la guerra en Ucrania, la de Palestina y otras tensiones geopolíticas han interrumpido rutas comerciales clave e incrementado los costos operativos, afectando la disponibilidad de recursos esenciales y generando incertidumbre en los mercados internacionales.
- **Expansión de China:** el crecimiento económico y la influencia de China en el comercio global han reconfigurado las dinámicas de oferta y demanda, creando desafíos y oportunidades para los armadores en términos de competencia y colaboración.

- Transformación energética: la transición hacia fuentes de energía más limpias ha modificado las necesidades logísticas de nuestros clientes, requiriendo adaptaciones en la infraestructura y en las operaciones para manejar nuevos tipos de carga y cumplir con regulaciones más estrictas en materia de medio ambiente.

Estas disrupciones han impactado significativamente en los clientes de los armadores, afectando a diversos sectores de la economía:

- Industria manufacturera: la escasez de componentes y materias primas ha ralentizado la producción, incrementando la demanda de soluciones logísticas flexibles y resilientes.
- Sector minorista: los retrasos en las entregas y la volatilidad en los costos de transporte han complicado la planificación y el abastecimiento, especialmente en períodos de alta demanda como las temporadas festivas.
- Tecnología y electrónica: la falta de semiconductores y otros componentes críticos ha obstaculizado la producción y distribución de dispositivos, resaltando la necesidad de cadenas de suministro más robustas y diversificadas. Desde el Grupo Suar-díaz, como Naviera de referencia para la industria de la automoción, tuvimos que trabajar conjuntamente con nuestros clientes para intentar paliar las constantes disrupciones en la fabricación de vehículos que se producían por esta falta de componentes.

Mientras redactaba este discurso podemos comprobar como siguen apareciendo en el horizonte nuevas circunstancias, como son los cambios en el orden político mundial, la implantación de aranceles, etc. que seguro también afectaran al comercio mundial de una manera significativa durante los próximos años

Resiliencia y adaptación en el sector marítimo

Frente a estos desafíos, el sector marítimo ha demostrado una notable capacidad de adaptación. Las Navieras han implementado estrategias para mitigar los efectos de las disrupciones, tales como:

- Diversificación de rutas y proveedores: para reducir la dependencia de regiones específicas y aumentar la flexibilidad ante interrupciones.
- Sostenibilidad: la transición hacia prácticas más sostenibles no solo responde a la regulación, sino que también mejora la resiliencia y la competitividad en un mercado global en constante cambio.

Sin embargo, tengo que resaltar que:

- La UE no ha acompañado sus ambiciones climáticas con una política industrial planificada (como reconoce el informe Draghi)

Hace un año, ante las peligrosas consecuencias que se estaban generando en Europa al coincidir en el tiempo las modificaciones legislativas con rupturas de las cadenas de suministro y cuando cada movimiento geopolítico desencadenaba una reacción de toda la cadena logística, el equilibrio entre la oferta y la demanda del transporte marítimo se rompió, con el resultado de capacidades más limitadas, caos en las rutas y aumento de costos.

Por lo anterior, Bruselas encarga a Draghi (ex Presidente del Banco Central Europeo) un informe sobre “los problemas, riesgos y desafíos de la economía europea”, en el cual quedo claro que la UE no ha acompañado sus ambiciones climáticas de un impulso sincronizado a la cadena de suministro y, aunque aplaude los ambiciosos objetivos marcados, lamenta la falta de planificación en su política industrial.

El transporte marítimo: un pilar estratégico para Europa

El Informe Draghi también destaca que el transporte marítimo se encuentra entre los sectores más difíciles de descarbonizar. Para alcanzar los objetivos climáticos establecidos, se estima que se necesitarán inversiones de hasta 40.000 millones de euros anuales. Esta cifra ilustra tanto el desafío como la oportunidad a la que se enfrenta nuestra industria.

Además, el informe pone de manifiesto la brecha de precios entre los combustibles convencionales y los combustibles limpios, que pueden ser hasta cinco veces más caros. Para cerrar esta brecha, el informe propone que los ingresos generados por el Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (ETS) se destinen a financiar esta transición, mediante fondos específicos para la industria marítima.

Estos puntos reflejan una verdad fundamental: la transición energética no puede lograrse sin la colaboración de todas las partes interesadas. Como dice el propio informe, necesitamos que “todas las manos estén en cubierta” (*all hands on deck*) para afrontar este reto monumental.

Dificultades y peligros de la agenda actual

Todas las políticas mencionadas, traen consigo dificultades y peligros que debemos afrontar con realismo y las resumiría en los siguientes puntos:

1. Brecha de costos y desigualdad competitiva: la transición hacia combustibles limpios, como el hidrógeno o el amoníaco, implica costos que, como mencione anteriormente, pueden ser hasta cinco veces mayores que los de los combustibles convencionales. Esto pone en situación de desventaja a las

navieras europeas frente a competidores internacionales, que operan bajo regulaciones menos estrictas. Como señaló otro armador durante mi presidencia en ECSA: *“La sostenibilidad no puede ser un privilegio europeo si queremos seguir siendo competitivos.”*

2. Carga fiscal y normativa desproporcionada: la integración del transporte marítimo en el Sistema de Comercio de Emisiones (ETS) de la Unión Europea ha incrementado los costos operativos para las navieras, en muchos casos sin ofrecer un retorno claro a través de incentivos o reinversiones en innovación. La industria teme que estas medidas, sin un enfoque global coordinado, conduzcan a una pérdida de competitividad y una relocalización de operaciones fuera de Europa.

Ya lo advertía Aristóteles Onassis, a mediados del siglo pasado: *“No se puede construir un negocio en el mar pensando solo en regulaciones, hay que pensar en futuro y flexibilidad.”*

3. Falta de infraestructura y tecnología madura: la transición energética requiere una infraestructura global para combustibles alternativos, como el amoníaco, el hidrógeno o el GNL, que actualmente es inexistente en muchas regiones. Además, estas tecnologías todavía están en fases iniciales de desarrollo, lo que añade un elemento de incertidumbre técnica y financiera.
4. Impacto en las pequeñas y medianas empresas (PYMES): las grandes navieras tienen más capacidad para absorber los costos de la transición energética, pero las PYMES, que representan una parte significativa del sector, enfrentan enormes dificultades para adaptarse. Estas empresas corren el riesgo de desaparecer si no se establecen políticas de apoyo específicas.



5. Desconexión entre política y realidad operativa: aunque los objetivos climáticos son imprescindibles, a menudo se implementan sin tener en cuenta la complejidad operativa y financiera del transporte marítimo. Como bien dijo Juan Sebastián Elcano: *“El viento y el mar no se pueden controlar, pero sí podemos bracear nuestras velas.”*

Todo lo mencionado anteriormente refleja con claridad el gran cambio que estamos viviendo durante este siglo.

Y en este punto, permítanme que volvamos la vista a finales del siglo XIX para que nos sirva de referente para entender la magnitud de esta transformación.

2. Orígenes de Vapores Suardiaz

Hemos repasado durante esta primera parte del discurso algunos de los importantes acontecimientos del siglo XXI y la situación a la que se enfrentan las navieras en la actualidad, pero quisiera resaltar la larga trayectoria que hay detrás de muchas de ellas.

Podemos decir que cada naviera o cada armador llevamos detrás una historia de dedicación y visión, y si me refiero a la de Suardiaz, esta no solo está marcada por la visión y el esfuerzo de la familia Riva Suardiaz, sino también por las vivencias de las personas que acompañaron esta travesía desde sus primeros días. Como también dijo el mítico armador Aristóteles Onassis:

“En el mar, como en los negocios, no hay lugar para los indecisos”.

Esta frase refleja el espíritu emprendedor de nuestra familia, que desde sus orígenes en Villaviciosa (Asturias), Villa Imperial, aristocrática y marinera, tomó decisiones audaces para abrirse camino en el mundo marítimo.



En los albores del siglo xx

En 1906, D. Antonio Suardiaz, arquitecto de formación, supo trasladar su visión empresarial al mar. De esta forma, encargó el primer barco de acero en Asturias, conocido como el vapor Antonio López a través del astillero “Juliana Constructora gijonesa”.

De hecho, ya en el año 1893 su hermano Manuel, ingeniero de profesión, había mostrado este carácter emprendedor, montado la fábrica de cerveza Suardiaz Bachmaier, que posteriormente paso a denominarse La Estrella de Gijón.

La Naviera, desde sus comienzos figuró con el nombre de Vapores Suardiaz.

El primer buque que exploto, denominado El Comercio, hacía navegación de cabotaje con carbón retornando a Gijón con cargamentos de pinos para las apeas de las minas. Hay que tener en cuenta que no existía prácticamente transporte por carretera, por lo que el medio más utilizado en ese tiempo era la vía marítima.

Posteriormente coincidiendo con una gran crisis que asoló la región en 1929, Antonio Suardiaz, con la idea de contribuir al desarrollo de Asturias, de la que era un gran entusiasta, se comprometió a la construcción de varios pequeños buques; Sancho Panza, Zuluaga, Capricho, Cervantes, Don Quijote, Melchuca, Goya, etc.

Más tarde estalló la Guerra Civil y de esa época es interesante leer la crónica de Alfonso Fernández (uno de los primeros trabajadores) que describía su incorporación a la Compañía en 1936. Él explicaba “...al frente de la oficina estaba solo D. Antonio Losada ya que los propietarios D. Antonio Suardiaz y su sobrino D. Juan Valdés VIII Marqués del Real Transporte, se encontraban en paradero desconocido” (a su hermano Luis, VII Marqués del Real Transporte, lo habían asesinado en Villaviciosa en Julio de ese mismo año).” Recuérdese,

estábamos en plena Guerra Civil y no se respetaba la vida de las personas consideradas desafectas...”, añadía el Sr Fernández.

Durante dicha Guerra, la flota fue incautada y utilizada tanto por las fuerzas republicanas como por las tropas nacionales, dejando a la compañía en una posición crítica. Poco después, en 1937, D. Antonio Suardiaz falleció, dejando un vacío que amenazaba con la desaparición definitiva del negocio.

Fue entonces cuando su hermana, Cristina Suardiaz Valdés, asumió la responsabilidad de gestionar el legado familiar. Con una admirable fortaleza, Cristina (mi abuela, a la que llamábamos Mama Gijón) decidió ofrecer la gestión del negocio a sus hijos, mi tío Rafael y a mi padre José, en 1944, quienes tomaron una decisión valiente: reabrir la empresa que había sido cerrada y liquidada tras los años de conflicto.

“...para empezar contaban con la administración del buque Sancho Panza propiedad de Dña. Cristina, su madre...”

contaba uno de los primeros directivos.

Y continuaba en su crónica de la época,

“...también solicitaron a su hermano, el Almirante e Ingeniero naval Ángel Riva, armador de varios buques y propietario de los astilleros de Cantábrico y Riera, que les confiase la administración de sus barcos. Al principio tuvo dudas al ser uno médico y otro militar, aunque pronto se rindió a la evidencia de los primeros éxitos de sus hermanos...”

A partir de ese momento podemos decir que bajo los auspicios de D. Rafael y D. Jose empieza la historia del Grupo Suardiaz que acabó convirtiéndose a lo largo del siglo en un referente de las navieras españolas.

En seguida comenzó la apertura de oficinas en los principales puertos españoles y la expansión del negocio,

Málaga, Tenerife, Barcelona y Sevilla se abrieron gracias a la adjudicación de los contratos del aceite, convocados por la Comisaria de Abastecimientos y Transportes, lo cual fue la razón para abrir estas primeras delegaciones. Mientras, en paralelo, se fueron desarrollando nuevos negocios, por ejemplo, la captación como consignatarios de importantes líneas marítimas mundiales.

También, en los años posteriores se produjo la incorporación de los primeros buques Ro/Ros en España y en los años setenta se empezó a trabajar en la industria del automóvil, con mención especial a las líneas marítimas entre y Vigo y Francia que muchos años después, derivaron en la primera Autopista del Mar aprobada por Bruselas.

Recordar someramente nombres de algunos barcos que hicieron historia en la compañía, como la serie de los “Riva”, (Riva Gijón, Riva Mahón, etc.) que fueron los mencionados primeros Rol on / Rol off que hubo en España y con lo que se establecieron las primeras líneas de carga rodada con los archipiélagos, los Arroyo Fríos, el Velázquez (al que me referí al principio del discurso), el Cervantes, el Ivan (en recuerdo de mi querido primo fallecido prematuramente), y una infinidad de nuevos negocios siempre vinculados al Mar que se fueron desarrollando a partir de una flota propia (verdadera columna vertebral del negocio). Aunque el hecho ha sido mas reciente, recordar tambien el Ro/Ro y Car Carrier “Galicia” que fue vendido al Ministerio de Defensa y que hoy defiende los intereses de España bajo su nueva denominación “Ysabel”.

En cualquier caso, no es motivo de este Discurso detenerme en detalles sobre el Grupo Suardiaz a través de los años, pero sí me sirve de homenaje a nuestros mayores, y que como también cuenta en sus memorias Alfonso Fernández, cuando se refiere a los inicios

de Vapores Suardiaz, escribía : “A partir de la reapertura de la oficina de Marqués de San Esteban, con 100 pesetas como aportación a la caja, y siendo realizadas las labores de acondicionamiento del local, por nosotros mismos... o sea por D. Rafael, D. José y yo mismo...”. Escrito que refleja con claridad la precariedad de los comienzos por parte de nuestros mayores.

En definitiva, quiero tener un reconocimiento a estas personas que consiguieron construir un legado, no medido en bienes materiales, sino en los valores que han inspirado a las siguientes generaciones.

3. Agradecimientos: el motor humano del legado

Dentro de este capítulo de agradecimientos quiero aprovechar para agradecer a todos los que han acompañado en el desarrollo de Suardiaz a través de su historia, trabajando junto a los fundadores, como también a todas las personas con las que, desde mi incorporación, hemos compartido desvelos, mucho trabajo y, por qué no decirlo, algunos éxitos. Además, tengo el honor de ver que algunos de ellos me acompañan en el día de hoy en esta sala.

Llegados a este punto, permítanme que comparta con ustedes algunos recuerdos personales.

Siendo yo estudiante de Derecho, solía acompañar a mi padre a alguna visita a los barcos y él me advertía, “siempre hay que pedir permiso al Capitán para subir a bordo porque en un barco el armador no es el máximo responsable sino su Capitán, después de Dios”, y añadía:

“no olvides que estamos hablando del más importante activo de la Compañía, un barco siempre impone y es atractivo, por eso te recomiendo qué espacios tus visitas para que no te condicione en las decisiones empresariales”.

También recuerdo cuando me hablaba con orgullo de todo el equipo de Suardiaz y veíamos cómo muchos profesionales se habían formado en nuestra “casa” y ahora detentaban puestos importantes en el sector, y me decía “esto es la Universidad Suardiaz”,

Con cierta imprudencia juvenil yo le inquiría “¿se forman y se van?”. A lo que él me respondía con sorna asturiana “sí, en algunos casos los formamos y se van, pero ¿no crees que sería peor no formarlos y que se quedasen?”

Nuestra historia, como seguro la de otras muchas familias, es la historia de personas que, con compromiso, arraigo y esfuerzo, han sabido navegar en tiempos de bonanza y de tormenta. Porque la tradición no se hereda, se conquista y como dice un proverbio marítimo:

*“El pasado no es un ancla, sino la quilla que da estabilidad
y rumbo al futuro”.*

Por supuesto, también quiero hacer una mención especial de agradecimiento al resto de mi familia, a mi madre, nexo de unión y ejemplo de generosidad para todos. A mis primos (con mención especial a Amadeo y su madre, mi tía Chiti).

Y, por supuesto, a mis hermanos, con los que crecí, aprendí, y compartí y seguiremos compartiendo una apasionante singladura.

Gracias María Elvira por tu apoyo y lealtad en los momentos buenos y en los difíciles, y gracias, Pepe por dejarte convencer para aparcar tu pasión por la arquitectura, como nuestro tío abuelo, Antonio Suardiaz, y compartir conmigo grandes momentos en el Puente de Suardiaz.

Gracias a mis hijos, Alejandra, Leticia y Juan que hoy también me acompañan, en los que ya adivino como ha prendido la semi-

lla del emprendimiento empresarial tan característico de nuestra familia, unos hijos que me contaban como se acercaban a ver si todavía respiraba cuando caía rendido por el sueño en los tiempos duros, y como no, gracias Chabela, porque has sido la mano que me ha sostenido y el corazón que me ha motivado a seguir adelante.

Ya se ha incorporado una nueva generación a Suardiaz, que serán los encargados de continuar el legado que reciben.

Para vosotros me gustaría evocar otro dicho marinero que lo utilizo con frecuencia y dice así:

“Si quieres aprender a rezar sal a navegar”.

Así que os recomiendo encomendaros a la protección de nuestra Patrona, la Virgen del Carmen, Estrella de los mares, que es la que os transmitirá la calma en la inmensidad de los océanos. Recordando las preciosas estrofas de nuestra Salve Marinera:” De los mares iris, de eterna ventura, fervoroso llegue al cielo, hasta ti y hasta ti nuestro clamor”

4. Conclusión: desde el puente de una Naviera centenaria

Termino estas humildes reflexiones personales volviendo al título del discurso:

Desde el Puente de una Naviera Centenaria, el gran cambio de nuestra industria no solo se observa, sino que se vive con el respeto a la tradición y la responsabilidad de liderar hacia el futuro.

“El futuro tiene muchos nombres. Para los débiles es lo inalcanzable, para los temerosos lo desconocido, para los valientes la oportunidad”, decía Víctor Hugo.

Simplifiquemos, volvamos a lo esencial y recordemos que el verdadero progreso no es solo técnico, sino humano. Y en este progreso, la cooperación juega un papel esencial, de ahí la importancia de la colaboración de todas las partes para construir el futuro.

En nuestro mundo adaptarse no es una opción, es la única forma de mantenerse a flote. Por ello, cada ola de cambio veámosla como una oportunidad para innovar y liderar.

La transición energética, aunque necesaria, plantea un desafío existencial para muchas navieras. Sin embargo, estoy convencido que nuestra industria tiene la capacidad de superar estas dificultades si actuamos equilibrando sostenibilidad y viabilidad económica,

El mar es el espacio de la aventura sin límite y el horizonte de todos los hombres valientes.

*Es de todos ustedes conocido que
“un mar calmado nunca hizo hábil a un marinero;
son los desafíos los que moldean nuestra grandeza”
Y para terminar añado,
No miremos nuestro destino únicamente por la ruta del comercio,
deberíamos siempre mirarlo por la brijula de su legado y trascendencia.*

He dicho.

Muchas gracias.

–FIN–



**DISCURSO DE RESPUESTA
EN NOMBRE DE LA REAL ACADEMIA
DEL ACADÉMICO DE NÚMERO
ILMO. SR. D. JOSÉ MARÍA BLANCO NÚÑEZ**

Con la venia Sr. presidente,

Excmos e Illmos. Srs.

Excmas. E Illmas. Sras.

Señoras y Señores, queridos amigos y compañeros,

El académico recipiendario D. Juan Riva Francos me ha concedido el alto honor de contestar su discurso, lo cual por una parte me hace asumir una responsabilidad difícil y por otra, me llena de satisfacción por las cuestiones familiares que enseguida desvelaré.

Tuve el placer de conocer a D. Juan cuando ingresó en esta Real Academia de la Mar, y desde entonces mantenemos una amistad que arrancó en la generación anterior a la mía, para él pueden ser dos las precedentes.

La modestia y su carencia de fatua vanidad le han hecho pasar como de puntillas por algunos de sus familiares directos, a los que yo, por el uniforme que visto y por cariño a mis antepasados, me tengo que referir.

El tío mayor de D. Juan, el excelentísimo Sr. D. Angel Riva Suardiáz, almirante de la Armada, ingeniero naval y caballero laureado de San Fernando, nació en Villaviciosa de Asturias, el pueblo natal de mi padre, en 1904 e ingresó en la Escuela Naval Militar de San Fernando (Cádiz) el primero de enero de 1920, saliendo en 1923 con el número 1 de su promoción. D. Ángel fue muy amigo de otro militar, mi tío, el alférez de Caballería José Blanco Moreno, muerto dando una carga al frente de su sección de Regulares Montados de Ceuta, el año 1924, cuando la retirada de Xauen. Hay unas fotos postales de la Villa, festejando el día de los americanos (los in-

dianos), en que se ve a ambos uniformados, seguramente los únicos del pueblo, salvo los guardias civiles y el Ayudante de Marina.

Su hermano Juan, nacido 1908, también ingresó en el Cuerpo General de la Armada en 1923. Ambos hermanos eran tenientes de navío en 1936, y en el mes de julio de ese año, Ángel estaba en situación de supernumerario en Gijón y Juan, embarcado en el crucero *Libertad*, se encontraba de permiso veraniego en la misma ciudad.

El día 18 de aquel fatídico año, ambos se presentaron voluntarios en el cuartel del Simancas, sublevado contra la República. Juan fallecerá abrasado y con el cuerpo lleno de metralla, atendido por su hermano Ángel. Cuando el Cuartel fue tomado, un miliciano salvó “milagrosamente” la vida de D. Ángel que, enseguida, gracias a un médico de su pueblo natal, encontró refugio en una casa de campo de Villaviciosa, de la que pasó a un “zulo” que le habilitaron en la casona familiar de la parroquia de Breceña, en la misma Villaviciosa, del cual pudo salir en octubre de 1937.

Pues bien, D. Ángel, al que tuve el honor de conocer el año de mi ingreso en Marín (1962), fue, durante su carrera naval, íntimo amigo del hermano mayor de mi madre, el almirante Indalecio Núñez Iglesias. Amistad fraternal que “remacharon” cuando este último cesó, en marzo de 1956, como agregado naval en Tokio.

Esos son los antiguos lazos que anudan la amistad entre el recipiendario y el que les habla.

Tras Angel y Juan, Cristina Suardiaz y Juan Riva tuvieron otros dos hijos, los mencionados José, padre de nuestro académico, y Rafael y dos hijas María y María de los Ángeles. Como ya se ha dicho fueron estos hijos varones menores los que se ocuparon de la Naviera familiar.

D. José (Villaviciosa de Asturias, 17.10.1912), médico de profesión y de vocación, discípulo del Dr. Carlos Jiménez Díaz e internis-

ta formado en la Universidad de Heidelberg (Alemania), era además abogado del Ilustre Colegio de Madrid desde el día 4 de abril de 1959. Seguramente esa doble vertiente de médico hipocrático y de jurista, le llevó a inculcar en sus hijos valores presididos por un palpable espartanismo, centrado en el culto a la disciplina (que no deben confundir con el taconazo o la mano al botón de la gorra, sino con *“la perfecta observancia de la doctrina”*, sea religiosa o laica, civil o militar), al esfuerzo a la sencillez, valor este último, lo digo con orgullo, muy cultivado en Asturias y, además, en al amor a la justicia.

Su tío Rafael, nacido en 1919, por su edad y por los avatares de la guerra civil, ingresó en el Arma de Infantería, de la cual se retiró con el empleo de comandante, dejando su profesión para subir al puente de mando de Vapores Suardiaz.

En cuanto a nuestro académico, D. Juan Riva Francos, ha tenido y tiene, una exitosa vida empresarial, acreditada con este C/V pues es:

- Consejero delegado de las empresas que componen el Grupo Suardiaz, dedicadas al transporte marítimo, terrestre y aéreo y presidente de Suardiaz “Shipping Lines”, naviera líder en Europa en transporte de vehículos y en el desarrollo de las Autopistas de Mar.
- Presidente de Suardiaz Energy, con flota propia de gabarras suministradoras de combustible, es decir para el “tan de moda” bunkering, que fue ampliada el año pasado, sumándole una División de “Wind offshore”, a la que se ha incorporado ya la primera unidad, que da servicio a la industria de los campos eólicos marinos, convirtiéndose en la primera empresa naviera española de este sector.
- Presidente de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) de 2003 a 2009, y su vicepresidente desde 2024, en que ha

sucedido a nuestro llorado académico D. Gonzalo Alvargonzález Figaredo q.e.p.d.

- Presidente de la Asociación de Navieros de la Comunidad Europea (ECSA) de junio 2011 a diciembre 2013. ECSA es la organización que agrupa a las asociaciones nacionales de navieros de la UE + Noruega. Actualmente, es miembro de su Junta directiva (*Board of Directors*).

Esta presidencia honra significativamente a Juan Riva, pero también a toda España, pues es muy poco frecuente, por no decir nada, que naciones que verdaderamente “gobernaron sobre las olas”, reconozcan la valía de un armador español.

- Presidente del Comité Naval Español de Bureau Veritas, desde noviembre 2014 y, desde marzo del 2023, miembro del Bureau Veritas Marine and Offshore Council. Este Consejo se reúne en París y este compuesto por un número muy exclusivo de representantes del sector a nivel mundial y es foro de debate de alto nivel sobre los temas más importantes que afectan a la industria naviera
- Miembro de la Junta Directiva (Board of directors) de la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping - ICS) desde junio 2015. Es la asociación de comercio global para los armadores y operadores y representa a más del 80 por ciento de la flota mundial
- Académico de Número de la Real Academia “de la Mar” desde noviembre de 2020.
- Miembro de la Junta de Gobierno de la Real Liga Naval Española desde febrero 2024.

Ese C/V, si quieren muy brillante, es en el fondo de una modestia apabullante, pues lo importante es saber cómo se ha llegado a ocupar

esos puestos, si ha sido un camino de rosas o un sendero de espinas, si navegó con viento en popa en la estela de la empresa heredada de su familia o si las amuras de su barco tuvieron que enfrentarse a olas descomunales y a rociones de maldad, o expuestas, incluso, a las garras de la piratería; lo cual nos hizo bucear en hemerotecas, incluso recurrimos al modernísimo CHAT JGP, y contrastamos ciertos testimonios, para ofrecerles materia curricular y que Uds. la puedan juzgar.

Cuando Juan Riva estaba realizando las prácticas de la Instrucción Militar de la Escala de Complemento (IMEC) en El Goloso, falleció su padre, en el día de San José, el de su Santo, de 1980. Juan, en la estela jurídica paterna, acababa de terminar la carrera de Derecho el año anterior, cuando contaba con 21 años de edad. Durante sus estudios, en la Universidad Autónoma primero y en la Complutense los dos últimos años, su padre le invitó a “practicar” en la oficina de Suardíaz y como, en ese triste momento, ninguno de sus hermanos mayores estaba trabajando en la Compañía, no le quedó más remedio que incorporarse a ella. La naviera estaba dirigida por su querido tío Rafael, con el cual trabajaban dos de sus hijos, Rafael y Amadeo, desgraciadamente, ese valiosísimo presidente de la Compañía, falleció en 1989 y fue entonces cuando Juan pidió a su hermano mayor, Pepe, arquitecto de profesión, como su tío-abuelo Antonio Suardíaz que fue el que proyectó y levantó el precioso Ayuntamiento de Villaviciosa, que se uniese a ellos.

A finales de los 90, el mando de la Compañía (tratándose de una de vapores es mucho mejor el verbo mandar que el dirigir) estaba desdibujado. Nosotros, los militares, tenemos un precepto fundamental: la Unidad de Mando, que se comprende muy bien con la frase que pronuncio el mariscal Foch, al finalizar vencedor la primera guerra mundial: *“Ahora admiro menos a Napoleón, el luchaba contra coaliciones”*. Algunos ejecutivos desleales aprovecharon para rea-

lizar movimientos “coaligados” e innobles, contra Suardiaz. Incluso sufrieron un chantaje por parte de alguno de ellos, lo que suponía perder los principales contratos que por entonces tenían firmados.

Como no cedieron a tal chantaje, la amenaza se cumplió (con la complicidad de algunos directivos de grandes empresas japonesas, suecas y alguna española) y Suardiaz perdió el 80% de su facturación, cuando se había comprometido la contratación de barcos nuevos por más de 200 millones de euros. Ni que decir tiene que parte de esos directivos desleales fueron inmediatamente contratados por el contubernio usurpador.

Pero la estocada pinchó en hueso porque, los Riva Suardiaz, y seguramente con nuestro beneficiario a la cabeza, reaccionaron dando la batalla (aunque el enemigo estaba dentro ...) y su empuje provocó que le entregasen el mando de la nave cuando los triángulos de capa amenazaban con rifarse.

D. Juan tuvo que lidiar con varias refinanciaciones, empezando por una suspensión de pagos, o como ahora se dice: un 5 bis, en el 2013; recorrió Europa buscando recuperar clientes, abrió nuevos negocios, creó poco a poco un nuevo equipo, arrojando el temporal en soledad por esas procelosas aguas europeas, contando, no todo fue negativo, con el incondicional e imprescindible apoyo de su familia, sin el cual hubiera sido imposible sacar adelante esta misión, según sus propias palabras.

Y según leemos en cierto informe, que en parte él ha confirmado, consiguió:

- Contratar un petrolero AFRAMAX, en el 2003, para REPSOL.
- Refinanciar la empresa en el 2013 y 2017.
- Entrar en el negocio del “bunkering”, contratando gabarras para REPSOL y CEPSA.

- Recuperar la confianza de los clientes de la Automoción para dar ocupación a la flota recién contratada, con nuevos contratos y abriendo nuevas líneas marítimas.
- Lanzar la primera Autopista de Mar en Europa, avalada por Bruselas y aprobada por los Parlamentos de España y Francia.
- Montar la mayor empresa de terminales de cruceros de Europa, con terminales en Barcelona, Málaga Singapur, Lisboa, etc. Que, años más tarde, vendió a intereses turcos.
- Abrir nuevas delegaciones en Francia, Marruecos, Hispanoamérica, así como una nueva Autopista del Mar que conecta Vigo con Liverpool.
- Vender a la Armada el RORO *Galicia*, hoy *Ysabel* (transporte logístico para el Ejército de Tierra, numeral A-06, botado en 2003 en “Hijos de J. Barreras” Vigo) que ha remplazado al antiguo RORO, *Martin de Posadillo*, que también había pertenecido a Suardiaz. Como los ingenieros de la Inspección de Construcciones y Obras de la Armada, son duros, esto califica muy positivamente a la Compañía.
- Y, por fin, renovar la flota Car Carrier con unidades modernas y eficientes.

Este mismo año, ha incorporado el primer barco para la eólica marina de un armador español, de lo que está muy orgulloso pues en ello ha intervenido decisivamente su hija Alejandra (de la División Suardiaz Energy).

Y si modesto ha sido como armador, no lo ha sido menos como miembro de Equipo Nacional de Hípica que, en los Juegos de Mediterráneo, en Atenas y Almería, obtuvo respectivamente las medallas de bronce y plata, en la especialidad de salto de obstáculos. Ni siquiera nos ha comentado algo de su yegua Amina, la ganadora de

la plata, el 2005, en Almería, que además llevó a su jinete en triunfo por Madrid, Oporto, Barcelona, Oviedo (para alguien que se considera de Gijón, este sí que debió ser un triunfo). O del mítico Colin D'Or con el que conquistó la Potencia del Concurso Internacional de Madrid de 1997, afrontando un muro de 2 metros 20 cm. Amina, cuando se retiró del servicio activo, pasó a ser madre en la yeguada Juan Riva (JR) la cual cría ejemplares, en su finca de Aranjuez, ahora montados con éxito por sus hijos Leticia y Juan, ambos varias veces campeones de España y representantes del Equipo Español en Copas de Naciones y en Campeonatos de Europa,

El reto mayúsculo que afrontaba en Vapores Suardiaz, le hizo sacrificar parcialmente y ocultar esta su gran afición, porque mentes malvadas lo utilizaban para atacarlo profesionalmente; ataques piráticos que sufrió durante esos años de sacrificada juventud. Y, por cierto, la hípica no es incompatible con la mar, la Escuela Naval de Livorno, Italia, sigue contando con picadero.

Además de su hija Alejandra, citada más arriba, actualmente se está incorporando a la Compañía la nueva generación familiar, un hijo de su hermano Pepe, de nombre también José, Elvira, hija de su hermana Maria Elvira y Bruno, hijo de su querida prima Chiti. Todos perfectamente preparados y poseedores de los grandes principios éticos heredados: *"Honra merecen los que a los suyos se parecen"*.

Cuando el que les habla hizo la especialidad de comunicaciones en la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA; Vigo) Suardiaz estaba en la prensa gallega a diario, debido a la construcción en Barreras del *"Bouzas que amadrinó la vicepresidente de la Comisión Europea y comisaria de Transportes y Energía, Loyola de Palacio, que hace la quinta de las diseñadas por esta factoría naval desde 1975. Suardiaz decidió darle el nombre de Bouzas a su quinto vástago encargado en Hijos de J. Barreras, porque es el topónimo de la villa que*

alberga la terminal desde la que opera hace más de 20 años, y como reconocimiento a la ciudad y a los vínculos comerciales y de amistad que se han forjado en los últimos 30 años (...). Otra nota periodística hablaba de los “quintillizos” de Suardiaz.

Otro puerto muy vinculado a Vapores Suardiáz, además del Musel de Gijón, es el de Santa Cruz de Tenerife, cuya autoridad portuaria entregó a Juan Riva, recientemente, una metopa conmemorativa agradeciendo *“Su lealtad histórica con el puerto de Santa Cruz de Tenerife”*, donde comenzaron a operar en 1965, inicialmente como consignatarios. Y continúa el periódico:

“El crecimiento de Suardiáz a lo largo de su historia le ha llevado a la prestación de servicios marítimos globales, desde transporte hasta almacenaje, pasando por logística, transporte intermodal y su actividad como compañía armadora, Flota Suardiáz, especializada en tráfico Ro-Ro que opera en líneas regulares propias (...) ofrece dos líneas semanales entre Tenerife y Europa, una con conexiones con los puertos del norte del continente y otra con la zona del Mediterráneo, tocando Casablanca y Barcelona (...).”

El pasado año, el Instituto Marítimo Español IME, con motivo de su 40 Aniversario, le concedió el Premio al Legado, por ser, entre otras cosas, miembro de su primera Promoción y, cómo certificó el jurado de tal Premio: *“Por poner el foco en el talento y formación de su equipo para que su legado continúe con la misma proyección y trascendencia”*.

El tiempo disponible no me permite prologar la tira de este apaño, creo que estos botones de muestra son suficientes para mostrar el cariño del litoral español a esta centenaria Compañía y por ende a nuestro académico recipiendario.

Don Juan, seas muy bien venido a esta Real Academia donde cuentas con buenos amigos y grandes admiradores. He dicho.

José María Blanco Núñez