



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

REAL ACADEMIA DE LA MAR

# **LA UNIÓN EUROPEA, EL MAR Y LA SOBERANÍA ESTRATÉGICA. LA INGENIERÍA.**

DISCURSO LEÍDO EL DÍA 30 DE ENERO DE 2024,

EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN PÚBLICA, POR EL

**ILMO. SR. DON JOSÉ ESTEBAN PÉREZ GARCÍA**

Y CONTESTACIÓN DEL

**ILMO.SR. DON JUAN ANDRÉS SÁEZ ELEGIDO**

MADRID  
MMXXIV



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

*Recepción del Académico de Número*

**ILMO. SR. DON JOSÉ ESTEBAN PÉREZ  
GARCÍA**



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

## ÍNDICE

I. Discurso de recepción ante la Real Academia de la Mar del Numerario Electo, Ilmo. Sr. D. José Esteban Pérez García.....1

II. Discurso de respuesta, en nombre de la Real Academia, del Ilmo. Sr. académico de Número D. Juan Andrés Sáez Elegido .....36



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RECEPCIÓN ANTE LA REAL  
ACADEMIA DE LA MAR DEL NUMERARIO ELECTO,  
ILMO. SR. D. JOSÉ ESTEBAN PÉREZ GARCÍA**



*Discurso pronunciado por D. José Esteban Pérez García  
el 30 de enero de 2024 con motivo de su ingreso en la  
Real Academia de la Mar*

Con la venia, Excmo. Sr. Presidente Director de la Real Academia de la Mar: Excmos. e Ilmos. Miembros de la Academia, Autoridades, Señoras y Señores,

Me siento en extremo honrado por tener la oportunidad de dirigirme a Vds para leer mi discurso de ingreso en esta Ilustre Real Academia de la Mar.

En este discurso que procederé a leer a continuación, se resumen las claves de lo que ha sido un devenir profesional, muy mayoritariamente dedicada a ejercer la ingeniería naval como una herramienta para defender al sector marítimo y su progreso, con la firme convicción de que, en un país como el nuestro, el quehacer marítimo en todos sus variados aspectos requería ser defendido. Como en todo, algunas veces se gana y otras se pierde, pero el proceso es largo y siempre queda la esperanza de que algún día, España pueda presumir y ser respetada como la nación marítima que debe volver a ser. Es



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

imprescindible que el mar se transforme para muchos en un capítulo importante de sus vidas y de su tránsito por ellas.

Llegados a este punto me van a permitir que comience con unas estrofas del poema de Jorge Luis Borges, dedicadas al mar, nuestra razón de existir.

- ✚ “Antes de que el sueño o el terror tejiera
- ✚ Mitologías y cosmogonías,
- ✚ Antes de que el tiempo se acuñara en días,
- ✚ El mar, el siempre mar, ya estaba y era...”

I

Los mares y océanos estaban, y cubren casi las tres cuartas partes de la superficie de nuestro planeta. A través de ellos se realiza el 90 % del volumen del comercio mundial, son claves para gobernar la climatología de La Tierra, y también, desde tiempo inmemorial, conectar pueblos, civilizaciones, culturas y sociedades, así como para asegurar el sustento alimenticio y los recursos materiales indispensables para el desarrollo de la humanidad.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Las líneas de costa que delimitan esa inmensa cantidad de agua se extienden a lo largo de 356 millones de kilómetros entre continentes e islas y en sus franjas costeras y sus cercanías se asienta una mayoría de la población mundial, lo que justifica el papel trascendental que siempre han jugado y seguirán jugando los mares y océanos en la transferencia de culturas, conocimientos, y en conjunto: en el desarrollo de la civilización.

El perfil geográfico de la superficie de la Tierra, y la naturaleza de los intercambios entre sus habitantes, convirtieron desde la antigüedad a la navegación en el sistema más adecuado para mover personas y cosas de un lado para otro, utilizando los ríos, los lagos, los mares y finalmente los océanos. Nótese que la simple transición entre los medios que he mencionado, constituye en sí misma una muestra del progreso constante, de evolución del saber y la experiencia creciente de nuestra especie, y del ingenio, las ganas y un arrojo que no ha cesado a lo largo de la existencia humana. Y en este escenario, hemos visto cómo iba creciendo el volumen de las actividades marítimas de los pueblos, cómo también esto propulsaba las transacciones comerciales y de otros tipos, de manera proporcionada al ritmo del desarrollo económico y social y viceversa.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

En estos últimos tiempos, los cambios de localización geográfica de las áreas de poder económico, desplazándose del Atlántico al Pacífico y la globalización (hoy cuestionada por algunos) han incrementado indiscutiblemente la dependencia de la actividad marítima; una actividad que como es sabido, es responsable de casi el 90 % del volumen del comercio mundial y que por tanto juega un papel fundamental en lo que hemos dado en llamar: “soberanía estratégica”, tanto de un país como de un conjunto de ellos, como podría ser el caso de la Unión Europea, y digo “podría” para no obviar todo el peso condicional de la palabra.

Soberanía, palabra que hoy día no puede aplicarse sólo a las capacidades de defensa, sino también a las capacidades tácticas de interactuar en escenarios lejanos, pero en muchos casos tan o más vitales que nuestras costas o su proximidad.

Muchas son sus facetas a considerar: el transporte marítimo como vehículo del comercio, la explotación de los recursos marinos tanto vivos como fósiles o minerales, las energías de origen marino, el comportamiento de los mares y océanos y su influencia en el medio ambiente y en la configuración de las costas, los puertos marítimos como “interface” fundamental para la materialización del comercio, la defensa marítima, la





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

industria de la construcción naval en su sentido más amplio, el impacto de las nuevas tecnologías en el sector, las regulaciones nacionales e internacionales que afectan al mar y a su uso caracterizadas por su naturaleza global, el turismo, el deporte y la náutica recreativa y otras muchas actividades relacionadas directa e indirectamente y que sería excesivamente prolijo describir aquí.

En el caso específico de España, progresar en su dimensión marítima resulta indispensable para su economía, situación muy marcada por su posición geográfica. La mayor parte de su territorio peninsular presenta un frente marítimo de 4.872 kilómetros de costa, a los que hay que añadir 3.011 kilómetros de litorales insulares y de las ciudades africanas. Así, el 80 % del perímetro de España es de naturaleza marítima.

Se deduce de todo lo anterior que el conjunto del sector marítimo español debería contribuir de manera muy importante a la creación de riqueza en España, y ello depende extraordinariamente de su vocación marítima, no únicamente orientada hacia todo aquello que representa su situación geográfica y geoestratégica, sino también a la exportación de bienes y servicios, no sólo a todo el mundo, sino también en todo el mundo.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

La exposición litoral a mares y océanos no otorga por sí sola la denominación de “país marítimo”. Tal cosa ha de conseguirse gracias a una actividad económica, industrial y comercial en el sector, acorde con la posición que debe tener el país en la Unión Europea y en el mundo.

Para todo ello es importante que el variado agregado de actividades que afecten al desarrollo marítimo en su conjunto, pueda disponer de una coordinación básica y concertada desde las actuaciones del Estado y su configuración activa.

## II

Me referiré ahora a la industria de la construcción naval, qué como ingeniero, ha marcado, en su mayor parte, la senda de mi actividad.

La industria de la construcción naval, mejor dicho, el grueso de la misma, no está diseminada en el mundo. Muy pocos países copan la inmensa mayoría de la producción mundial. De hecho son tres los que en la actualidad suministran al mundo los elementos más importantes para que se mantenga y crezca el volumen del comercio internacional, y los tres, China, Corea del Sur y Japón han utilizado políticas industriales específicas para el crecimiento de una industria fuerte y



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

dominante. Si para ello había que orillar las reglas del libre mercado, así lo han hecho; y han continuado haciéndolo tantas cuantas veces sus gobiernos lo han considerado oportuno. Los europeos también lo hemos hecho hasta un pasado ya no tan reciente y que las nuevas generaciones seguramente desconocen. Los estados Unidos lo siguen practicando, en cierta forma, y en nombre de su seguridad nacional.

Los países asiáticos que he mencionado han considerado al sector marítimo como un sector dinámico y en crecimiento, es decir, un sector “polar” que hace de locomotora de arrastre de otros muchos. Como una herramienta vital para intentar conseguir, no sólo una permanencia en el mercado, sino el dominio del mismo, al que, en el caso de la construcción naval, como la gran suministradora de la actividad marítima, ha ayudado a copar la mayoría de la producción mundial de barcos. Han apostado por una permanencia duradera en el mercado apoyados por la política industrial de sus respectivos países, conscientes de su valor estratégico, pues no de otra manera puede considerarse la capacidad para construir la herramienta vital para el comercio, así como para mantener la soberanía tecnológica con la que dotarse para qué, en momentos turbulentos o extremos,



puedan asegurar gran parte de sus suministros o intervenir en su distribución.

Siguiendo por ese sendero, han ido consiguiendo levantar barreras de entrada en la industria para los competidores exteriores, de manera especial para los europeos, que aspiraban a jugar en un “level Playing field” sin conseguirlo.

¿Sería excesivo pedir a nuestros gobiernos y a la UE en su conjunto, que finalmente trabajen para hacer posible que las perspectivas de crecimiento que se vislumbran a la luz de los cambios tecnológicos en esta nueva era para una industria marítima crucial con buques económicos y limpios, sistemas de energías renovables marinas y construcción naval, para asegurar el aprovisionamiento de materias primas y las cadenas de suministros?

Parece que las respuestas de la UE a estos problemas, continúa sin definirse y por tanto, sin dar a luz a los instrumentos prácticos para enfrentarse a la situación que ha hecho desaparecer a gran parte de esta industria, y poder de una vez por todas conseguir verdaderamente lo que hemos llamado “level playing field” en este mercado.

Uno de los aspectos del tratamiento a nivel comunitario que, desde hace largos años, ha constituido la



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

gobernanza del sector marítimo europeo, singularmente en el caso de la industria de la construcción naval, ha sido el aplicar las reglas de la competencia del mercado interior de la Unión, a una actividad que en cambio está mayoritariamente ocupada en el mercado externo, cercenando la posibilidad real de luchar por aquél.

Sin embargo, es cierto que, durante una época ya lejana en el tiempo, la CEE y luego la UE autorizaron a los países miembros a dar ayudas de Estado a sus astilleros en base a Directivas y Reglamentos que establecían los límites y las transparencias de dichas ayudas. Cómo contrapartida, se redujeron capacidades físicas y laborales (con un coste extraordinario) de construcción en Europa y con una justificación que la Comisión Europea vendió hábilmente y los países miembros compraron. La razón esgrimida era que los competidores asiáticos, además de hacer dumping, pagaban salarios comparativamente muy bajos, las exigencias de seguridad en la construcción eran precarias, y otras peculiaridades, lo que abarataba el precio de los buques. Mientras los astilleros los astilleros de Japón y de Corea del Sur, <<compraban>> cuota de mercado a precios con los que la industria europea no podían competir,, las decisiones de la Comisión Europea, ratificadas por el Consejo, pivotaban en torno a la concesión de ayudas de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Estado directas a los contratos de construcción sin otras contrapartidas que la ejecución de los mismos, y de una cuantía que aunque limitada en cuanto al porcentaje, se suponía que enjugaba la diferencia entre los costes del Extremo Oriente y los incurridos por los astilleros de la Unión y sus cadenas de suministros. Todo ello condicionado a una reestructuración brutal fundamentada en la reducción de capacidad. La idea núcleo era que el paso en estos países asiáticos, del modo << mano de obra intensiva >> al de << capital y tecnología intensivos >> equilibraría sus costes con los de Europa y se podría competir sin ayudas, y volver a crecer, no valorando bien, que, si se podan raíces, acaba uno teniendo un bonsái, y no un árbol. Sobre todo, porque entonces, y después, el crecimiento económico mundial, a cuya evolución sigue paralela y pertinazmente el comercio y el transporte marítimo, no han hecho más que crecer (con la única salvedad del año 2009, crisis mundial), hasta nuestros días. Las filosofías reduccionistas que se aplican a las llamadas industrias o actividades “maduras”, se convierten en coartadas para no hacer nada.

La realidad fue que la teoría de la evolución de los costes en que se sustentó la posición de la Unión Europea no se cumplió, y que Japón, Corea del Sur y luego China, se



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

hicieron prácticamente con todo el mercado y convirtieron a la industria de la construcción naval europea en casi testimonial, con la excepción de los buques de crucero, (segmento en el que la industria china ya ha entrado, con la ayuda técnica de la industria pública italiana y la confianza de una de las más punteras compañías navieras de este segmento), Aquel planteamiento fue completamente erróneo, pues cuando los salarios en los astilleros orientales de Asia se fueron acercando a los de los europeos la capacidad, la potencia constructora de esos países era tal, que su situación de ventaja nunca se revirtió.

Según aquella filosofía equivocada, los astilleros europeos <<aseguraban>> una posición dominante en el segmento de buques complejos y de alto valor añadido, que no podría ser alcanzada por sus competidores. No intuyeron que aquellos competidores no se iban a resignar a ser alcanzados, y ahora son ellos los que también dominan los segmentos de mercado de buques complejos y siguen marcando los precios.

Lo peor que se puede hacer en una competición industrial en la que se parte en los puestos de cabeza, y en la que en la práctica no existe el “copyright”, es suponer que bastaba con mantener una aceleración más o menos constante y no pensar que la competencia iba a “dopar”



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

una aceleración exponencial de la “curva de aprendizaje” de su industria naval, a través de ingeniería financiera y de inversión con menús de intervención, directa o indirecta de los bancos centrales y el Estado, mientras en la UE teníamos que conformarnos con el plato del día. Todo esto con trabajo, mucho trabajo, tanto dentro como fuera de sus propios países.

Permítanme interrumpir el hilo del discurso, para hacer una pequeña reflexión. La moral de un equipo que gana partidos suele ser alta, y los componentes de ese equipo suelen estar orgullosos de la pertenencia y siguen luchando para mejorar aún más sus posiciones apoyados por su afición. La moral del equipo que pierde se puede colocar en caída libre si sus componentes ven que la afición desaparece y nace la melancolía de los jugadores, los que siguen jugando y los que han quedado “al sol” en sus casas.

Una completa generación de trabajadores que sabían como se proyectaba y se construía un buque, y estaban orgullosos de saber hacerlo fueron retirados, y la cadena del conocimiento quedó destruida. Será seguramente muy arduo que los hijos y nietos de aquella generación estén en situación de querer emular a sus ascendientes en ese trabajo duro, tanto intelectual como manualmente para devolver alguna posibilidad a la industria de





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

construcción naval europea, y española en particular. Incluso considerando además que la componente del trabajo, en virtud de las tecnologías de las que ahora disponemos, requiere menos personas que en épocas anteriores, pero con una mayor formación que aportaría a su vez más resiliencia para retener cuota de mercado.

Afortunadamente, queda en España un “reten” pequeño pero competitivo en los segmentos de buques especiales y de pesca que trabajan mucho para la exportación, éxito basado en la confianza de armadores ya clientes en su buen hacer a lo largo de mucho tiempo.

### III

Todo cuanto se hizo en Europa constituyó un gran error estratégico que generalmente no ha sido reconocido. La conquista del mercado mundial por Japón, Corea del Sur y más recientemente China, y especialmente los dos últimos citados, se ha fundamentado en fuertes políticas nacionales de fomento de las industrias que consideraban estratégicas, entre las que se encontraba la industria marítima y consecuentemente la de construcción naval. Así adquirieron su preponderancia, especialmente en los buques dedicados al transporte de graneles líquidos, mayoritariamente de productos energéticos, los de graneles sólidos, y los



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

portacontenedores, aquellos que son principalmente responsables del total del transporte marítimo que, como sabemos, también lo es a su vez del 80 /90 % del volumen del comercio mundial. De esta manera se ha llegado a la situación actual, en la que, ni la construcción de buques complejos de alto valor añadido, ni el volumen de sus carteras de pedidos, ni su valor, son, desde hace años, patrimonio de la construcción naval europea.

En cuanto a los salarios, ya hace alrededor de siete años que, según la OCDE, las retribuciones promedio aproximadas en el sector de la construcción naval asiática, se movían entre 47.000 US\$ y 25.000 US\$ al año, desde Japón a China. También es cierto, que, especialmente en China, la jornada de trabajo mensual puede prolongarse hasta las 50 horas semanales según manifestaciones de actores marítimos.

Corea del Sur y Japón han seguido comportamientos similares, han hecho concentraciones empresariales patrocinadas en mayor o menor grado por sus gobiernos, nacionalizando grupos en crisis, y modernizando o construyendo nuevas instalaciones más adecuadas a la evolución esperada del mercado. No han reducido capacidad de manera sensible en los grupos soportados directa o indirectamente por las políticas industriales selectivas (no transversales, al menos durante la fase de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

crecimiento) de sus gobiernos, no han abandonado mercados, sino que se han ido introduciendo en nuevos caladeros. Han creado y utilizado entidades colaboradoras de la industria marítima, tales como el “Korea Institute of Ocean Science & Trecnology” con más de 600 empleados, el “Korea Marine Equipment Research Institute” con 150 empleados, o el “Research Institute of Medium & Small Shipbuilders”, privados y públicos, que han canalizado apoyos para mejorar la tecnología y la investigación, y así han ido mejorando la productividad, que hoy es excelente. Han absorbido también parte de los costes, especialmente los indirectos. En Japón, el estatal “Japan Ship Centre” en Londres es un ejemplo de promoción comercial y tecnológica orientada a la exportación de la industria marítima nipona, creado por la Administración al servicio de dicha industria.

El caso de China es distinto, al tratarse de un país cuya economía está totalmente dirigida y en la que los grandes conglomerados de grupos constructores y armadores son propiedad del Estado.

En cualquier caso, es fácil comprender que, si en una carrera de fondo para todo el sector en el mundo, en cada vuelta al circuito se dopa a unos y no a otros, estos últimos irán perdiendo la carrera, aunque al principio pudieran haber salido con ventaja.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Otro de los problemas existentes es que parte de la producción de manufacturas intermedias de la industria que nos ocupa sale de Europa con destino a los astilleros del Extremo Oriente que, debido a las cifras de negocio que ostentan, son sus principales clientes. El peligro de deslocalización tecnológica y de conocimientos hacia la competencia asiática es elevado, de tal modo que toda la cadena de valor añadido pueda pasar a sus manos, más aún si estos, y muy especialmente China siguen practicando políticas dirigidas a la industria marítima y al crecimiento de su valor añadido nacional.

El tren imparable del avance tecnológico debería ser utilizado por la industria europea de manera colaborativa y sin fisuras, para dotarla de una dimensión que pudiera permitir competir y evitar la deslocalización.

La protección del medio ambiente, las cada vez más estrictas regulaciones, la revolución hacia el uso de energías más limpias, la creciente aplicación de la inteligencia artificial, los nuevos materiales, la impresión 3D, las tecnologías tipo block-chain, desarrolladas por una sociedad como la europea, en principio más comprometida con un desarrollo económico y social, combinados con la calidad de vida y el bienestar, deberían actuar como palancas para recuperar a una industria estratégica.



## IV

El posicionamiento europeo, especialmente en los años 80 y 90 derivó en una calamidad industrial en su industria de construcción naval; la mayoría de los grandes astilleros de buques mercantes, cerrados, cientos de miles de empleos perdidos, enormes recursos disipados en ayudas de Estado a la reducción de capacidad, retiros anticipados y consiguiente pérdida de masa crítica y de conocimientos en toda la cadena de valor como ya he indicado anteriormente.

Hay que plantear qué es lo que se entiende en la Unión Europea por sostenibilidad económica y social a largo plazo, así como el aseguramiento de su soberanía industrial y de su aprovisionamiento estratégico, para que no se de la circunstancia de que amanezca un día en el que nos demos cuenta de que todo lo que necesitamos se transporta en buques que han sido construidos, operados, poseídos y tripulados por nuestros máximos competidores y en general, por otros.

Desconocemos si entra dentro de la estrategia a largo plazo de la Unión Europea cómo se tendría que actuar en caso de conflicto generalizado en la que los buques, responsables de la inmensa mayoría del transporte de



aprovisionamientos vitales no se pudieran construir en nuestra menguada industria.

Aunque una situación de conflicto no parecía vislumbrarse, la historia enseña que tal posibilidad siempre existe, como desgraciadamente lo prueba la invasión de Ucrania por parte de Rusia en febrero de 2022, la guerra desencadenada en el Oriente Próximo con el ataque de Hamás a Israel el pasado 7 de octubre de 2023, y otros conflictos potenciales en otras partes del globo.

La industria europea de construcción naval ha ido perdiendo posiciones desde hace, al menos, cuatro décadas. En la actualidad, parece relegada a una existencia casi testimonial en lo que se refiere a la construcción de los buques responsables de del transporte de las mercancías que conforman el comercio mundial. El valor estratégico de esta industria ha sido mejor comprendido por los competidores con los que siempre se ha desarrollado una batalla desigual en lo que cada una entendía por “economía de mercado” en este sector específico y global, en el que algunos jugadores han establecidos políticas nacionales dirigidas a sectores específicos al margen del concepto de “level playing field” y otros no.



Según UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), en la actualidad, China, Corea del Sur y Japón juntos, están construyendo el 96 % de los buques civiles en el mundo, es decir, los buques no militares, no sólo los de transporte.

En épocas tranquilas, esto parecía a mucha gente adecuado y tranquilizador, incluso podríamos decir, perezosamente deseado, ya que los astilleros asiáticos a los que me he referido, y gracias a las políticas sectoriales “benéfico-proteccionistas” que, desde hace muchos años practicaron.

En China, por ejemplo, se construyen y reparan buques con buena calidad y de manera eficiente. De esta manera hemos llegado ¿felices y despreocupados? al escenario en el que ahora nos encontramos.

Sin embargo, hubo algo que se ignoró: Ahora, muchas compañías navieras, especialmente las más potentes en el transporte de mercancías, se percatan de que su dependencia, tanto de los constructores chinos como de sus puertos, puede no ser tan buena como parecía en un principio. Tómese como ejemplo el caso reciente de los semiconductores fabricados mayoritariamente por Taiwan.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Una invasión de la isla por parte de China, cuando ésta considere que, en virtud de la situación internacional, la fruta esté madura, no es descartable. Esto convertiría al Mar de la China Meridional en un avispero con consecuencias imprevisibles., no sólo para la zona Indo-Pacífica, que aloja ahora el núcleo de la economía mundial, sino para todo el globo.

El riesgo potencial no es solo para el rendimiento de las flotas mercantes como tales, sino la clase de dependencia global que supone para el comercio, al convertirse China en el mayor suministrador de bienes, especialmente los manufacturados o semi-manufacturados que se consumen por todo el globo. Así, cualquier suceso que afecte a los tráficos y las rutas marítimas provocará daños sensibles, no sólo a las compañías navieras, sino también a los países receptores de esas importaciones.

Por otra parte, empiezan a aparecer señales en el mundo de algunas llamadas a la desglobalización del comercio y de las tecnologías claves para el transporte, lo cual, de llevarse a cabo, también alteraría las rutas, incluidas las rutas marítimas verdes, y de alguna manera, algunos tipos de buques, lo que puede coincidir en el tiempo con los cambios necesarios en el camino hacia la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero GHG.





Todo lo anteriormente mencionado nos lleva a vislumbrar importantes mutaciones en la industria marítima, y la necesidad alternativa de que Europa disponga de los elementos necesarios para conservar, o más bien, disponer de una cierta soberanía estratégica.

Parece que el valor estratégico de esta industria ha sido mejor comprendido y asimilado por los competidores, con los que siempre se ha librado una batalla desigual, muy relacionada con lo que cada uno ha interpretado como economía de mercado. Unos han desarrollado políticas sectoriales invasivas y subsidiadas para conseguir una posición dominante, ahogando a las capacidades de los demás, a base de fuertes inversiones, tanto materiales como intelectuales, como tecnológicas, que los europeos no han podido hacer porque no han dispuesto de excedentes económicos para para ello.

Los países miembros de la UE reaccionaron aplicando la política reduccionista que predicaba la Comisión Europea y aprobaba el Consejo, consistente en reducir capacidad física cerrando instalaciones y disminuyendo fuerza laboral en medio de un ciclo descendente, y tratar de convencer a los competidores asiáticos de que hicieran lo propio.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Por aquellos tiempos, los EE. UU. de América intentaron denunciar a Europa por competencia desleal, basando su fracaso competitivo en las ayudas de estado que habían sido autorizadas por la Unión Europea en sus países miembros. Finalmente, esto motivó que se formara una “mesa” que discutiera la posibilidad de llegar a un acuerdo internacional llamado “Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repair Industries”. 1994. (Acuerdo respecto a condiciones normales de competición en la industria de la construcción y reparación naval). Conocido coloquialmente en el sector, como Acuerdo OCDE. Una sola reflexión sobre el título ya da idea de que las condiciones en las que se desarrollaba la competencia internacional no eran precisamente “normales”.

Los participantes en las conversaciones eran EE. UU., Japón, Corea del Sur, y la Unión Europea, presididos por el embajador de Noruega en la OCDE y en nombre de esta. El que les habla tuvo la ocasión de asistir como asesor de la Comisión Europea en nombre de la industria europea de constructores navales (CESA, Committee of the European Shipbuilders Associations, de la que era, a la sazón, Secretario General).



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Tras largas discusiones se llegó a un texto de Acuerdo, que se sometió lógicamente a la ratificación de los gobiernos respectivos, pero curiosamente, Estados Unidos decidió no ratificarlo, cosa que si hicieron los demás partícipes. Lógicamente, el Acuerdo nunca entró en vigor y está pendiente desde entonces con algún intento fracasado de introducir a China en el mismo, sin ningún éxito y sin ningún futuro. En cualquier caso, las condiciones técnicas para el cumplimiento de lo acordado, así como los instrumentos punitivos a aplicar a los incumplidores eran prácticamente inoperativos o inaplicables. Por tanto, aquel borrador de Acuerdo, duerme y dormirá el “sueño de los justos” por la eternidad.

Probablemente, ustedes que me escuchan se preguntarán por qué este asunto no se trataba de dirimir en una organización más ejecutiva que la OCDE, como, por ejemplo, la Organización Mundial del Comercio. Bien, el buque es un objeto de comercio que no está sujeto a barreras de importación, y sus componentes, procedan de donde procedan se consideran comúnmente importaciones temporales si proceden de países distintos al del constructor. También es importante conocer que un gran porcentaje de los buques que componen la flota mercante mundial, están abanderados en países que no



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

son constructores ni controlan realmente esas flotas abanderadas en ellos.

La cada día más elevada utilización de tecnologías de última generación, tanto en el proyecto como en la fabricación y en las prestaciones son elementos cruciales de competitividad. También lo son, el cumplimiento de exigentes normativas relativas al medio ambiente, respecto de las cuales y en multitud de casos, de la mano de la colaboración con el cliente, la industria naviera. Ambas están caminando “Avant la tette” dentro de las limitaciones que, quierase o no, imponen la naturaleza y las condiciones de los mares y océanos. Largos periodos de navegación o repetitivos en los tráficos de corta distancia, necesidad de energía concentrada combinada con la importante demanda de potencia en la propulsión, el tamaño creciente de los buques, etc, etc.

Pese a todo, el transporte marítimo continúa siendo, con diferencia, el sistema de transporte que produce menos emisiones de GEI y Óxidos de nitrógeno y de azufre a la atmósfera por unidad de peso transportada. En la actualidad, ese promedio está en el 2,3 % del total de emisiones globales de origen antropogénico. En cualquier caso, se multiplican los esfuerzos tendentes a la utilización de combustibles como el metanol, el amoniaco o el hidrógeno, lo que supone, no un cambio



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

simple, sino una verdadera revolución para la navegación, tanto comercial o militar, en el medio plazo.

Como ya se ha mencionado, la industria protagonista de este discurso, tiene una influencia muy significativa en el empleo y en el desarrollo industrial, debido al eslabonamiento de actividades que la sustenten; pero la vieja idea, muy explotada, de que esta actividad era más propia de países en vías de desarrollo, de salarios y condiciones sociales bajos, ha demostrado ser errónea y ya no se mantiene en pie, sobre todo si se toma literalmente. La comprensión del carácter “polar” de esta industria, y su importancia estratégica, ha motivado, en muchos casos y en el devenir reciente de la historia, intervenciones político-económicas de algunos Estados para protegerla, provocando importantes distorsiones en el comportamiento del mercado. Estas distorsiones interactúan con las propias del carácter cíclico de aquel, amplificando los desequilibrios.

El desenvolvimiento de la industria cliente, es decir, de la industria naviera depende de la demanda de transporte, que a su vez se comporta reflejando los movimientos de los crecimientos económicos y los flujos comerciales, tanto globales como regionales. También es relevante el hecho de que la industria naviera suele caracterizarse por un alto endeudamiento, dada la importante inversión, en



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

especial de un buque nuevo, pero también en el caso de segunda mano. (el periodo extendido de la pandemia ha producido, sin embargo, en determinados tráficos una enorme liquidez que ha aumentado temporalmente la demanda).

Generalmente, la naturaleza propia del negocio naviero conduce a que el diseño de la estrategia financiera sea crucial para el proyecto completo, así como el escenario fiscal en el que se desarrolle. Como comprenderán ustedes todo ello influirá en la rentabilidad del buque y en la competitividad del conjunto “construcción-explotación”.

Crisis bruscas en los ritmos de crecimiento económico, variaciones de rutas habituales, producidas por situaciones externas a la navegación, y en el próximo futuro, por las rutas verdes, como llamaremos a las señaladas por los puertos en los que se puedan repostar los nuevos combustibles. También crecimientos distintos de los esperados en las instalaciones portuarias y cambios de localización de los mismos debido a una comprensión diferente de sus hinterlands, movimientos políticos que afecten al mapa del comercio mundial, pueden dar un vuelco importante a las expectativas que están sirviendo ahora mismo a los estudios de prospectiva que hacen unos y otros.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Y hablando de pronósticos, no me resisto a transmitir a esta audiencia, el que hace dos años diagnosticó uno de los más respetados maestros de la economía marítima desde los aspectos del transporte, de la construcción naval y de la implicación de las energías. Me refiero al Prof. Martin Stopford, Presidente de Clarkson Research, que anticipó que hasta cuatro billones (españoles) de dólares sería la inversión necesaria para renovar la flota existente hasta los años cincuenta; cantidad que puede ser mayor porque, entre otras cosas, la complejidad de los buques y artefactos va creciendo, El problema que se presenta reside en la capacidad para financiar esa inversión. El cash-flow generado por el conjunto de la industria naviera en los últimos treinta años ha presentado un promedio de 15.000 US \$ / día. Durante el año 2021 se ha entregado solamente un 4 % de la flota existente (GT), así pues, dado el panorama previsto, se necesitarían aproximadamente 25 años para reemplazar toda esa flota, que podrán ser más si nos dirigimos, como medida de precaución más asequible para reducir el volumen de emisiones de GHG y reducimos la velocidad media de la flota. Según el Prof. Stopford, si esa velocidad media fuese de 8 nudos, se podría ahorrar alrededor de un 70 % de emisiones.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

En cualquier caso, las previsiones para el próximo futuro parecen demandar una mayor capacidad en el conjunto de la industria marítima. En el caso de los astilleros, tanto por el lado de las nuevas construcciones como por el de las reparaciones de acondicionamiento de los buques existentes en los que la ecuación: inversión-resto de vida de explotación anuncie un resultado positivo.

Si como ya se ha mencionado, los posibles, aunque no deseables movimientos nos conducen hacia una desglobalización con fraccionamiento de rutas entre bloques amigos / enemigos, se agudizará aún más, o no, como diría un conocido político, la capacidad industrial marítima, dependiendo de la variación regional de la demanda y de la oferta y las posibilidades de resolver la ecuación.

Aparece en el escenario, el papel que podría jugar la industria europea en ese nuevo tablero de ajedrez. Tal sería el de intentar regenerar una industria naval europea, si decidiera considerar en serio su soberanía estratégica referente a su propio abastecimiento, tanto de materias primas como de bienes de consumo y manufacturas, así como sus posibles exportaciones en panorama mundial distinto, pero a lo peor, no tan distante.





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Permítanme que traiga a colación ahora una frase del que fue Secretario General de la Organización Marítima Internacional William O'Neill: "Si el transporte marítimo no existiera, una mitad de la humanidad moriría de hambre, y la otra mitad, de frío".

Esta frase resume la razón por la cual la industria marítima, injustamente preterida, es vital para Europa, y en especial para España y para su soberanía estratégica y su crecimiento. Esta soberanía requiere una voluntad de cooperación y de intercambio de información (Una especie de "think tank" europeo conjunto) para desarrollar este campo, que algunos creemos es crucial.

V

Cuando allá por 2008 nos azotó una muy fuerte crisis económica, se dijo que su repercusión social y económica planteaba un gran desafío a la sociedad española, desafío al que los ingenieros no podían permanecer ajenos, y que desde esa responsabilidad entendíamos que nos tocaba una parte significativa de ella para sacar a la sociedad de la peligrosa situación en la que se encontraba. El escenario es ahora también endiablado tras la pandemia del Covid 19, los efectos de sus coletazos, y el surgimiento de una nueva inestabilidad política y sus consiguientes bloques. Esto plantea un



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

importante desafío y un reto a resolver por la sociedad europea, y en particular la española. Desafío al que no podemos permanecer ajenos.

Viene ahora a mi memoria otra frase, en este caso de Francis Bacon en el siglo XVII, “El conocimiento es poder”, en su obra “El alcance del conocimiento”. Hoy podríamos añadir, que no siempre estos conceptos han ido de la mano; y en ambos sentidos. Sin embargo, es fundamental que ambos concuerden de alguna manera para asegurar el progreso.

Llegado este punto, y para concluir, me van a perdonar que individualice las referencias, y que vuelva al mar por tres poderosas razones, personificadas en la Real Academia de la Mar que me acoge, El Instituto de la Ingeniería de España, bajo cuyo techo estamos hoy, y la profesión a la que estoy orgulloso de servir y haber servido. La ingeniería que ha hecho del mundo marítimo una de las más importantes que pueden dar sentido a lo que uno hace.

Estamos sin duda, ante un proceloso escenario cuya navegación requiere capacidad de liderazgo para llevar a la sociedad civil y a los que la representan, al convencimiento de la necesidad de activar, de una vez por todas, el conocimiento y el desarrollo del sector



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

marítimo, tanto aguas arriba como aguas abajo, y como un camino clave para el crecimiento económico y social del Reino de España. Que los ingenieros y todos aquellos que desarrollen su profesión alrededor de los mares percibamos la responsabilidad que necesariamente nos incumbe, Y que la sociedad y los que invierten sus recursos económicos, a la par de los que deciden (por delegación) las políticas, se percaten de que la soberanía económica, tecnológica e industrial, que han de ser las señas de identidad de un país, tienen que ver más con el mar.

En esta época que nos toca vivir, y sobre todo en la que van a vivir las generaciones que heredan lo que hemos hecho, la mencionada frase de Francis Bacon, adquiere todo su sentido: la historia y la experiencia adquirida nos enseñan que desde que el ser humano empezó a observar el mundo y a tratar de desentrañar los fenómenos que en él se producían, también comenzó a utilizar a su favor los medios y las fuerzas que la naturaleza les mostraba. El ser humano aplicaba su ingenio naciente como germen de una actividad que más tarde se conocería como "ingeniería". Una actividad que crecía conforme lo hacían el conocimiento de las cosas y los recursos intelectuales y físicos de los humanos. Y crecía también con el conocimiento de los mares,



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

océanos, ríos, etc. sus recursos y sus utilidades de transporte (anteriores a la invención de la rueda); y se aprovechó del Principio de Arquímedes mucho antes de que el sabio de Siracusa viera la luz y lo formulara conceptual y matemáticamente.

Probablemente, todo esto de lo que hablamos merece alguna reflexión, que en gran parte tiene que ver con la formación de los que definen el crecimiento y el bienestar de un país. Dentro de esta reflexión se integran, entre otras disciplinas convertidas en profesiones, las ingenierías. Lamentablemente, en mi opinión, no existen en España suficientes mecanismos que permitan a la Sociedad definir en cada momento lo que necesita y transmitirlo de manera eficiente a la universidad. Este estado de cosas puede alentar brotes endogámicos, que se reflejan en los planes de estudio, en la propia adecuación de los enseñantes, además del desconcierto producido en los ciclos de enseñanza previos al acceso a la universidad o a la formación profesional de grado superior que incrementan la brecha de abandono y desaliento de los estudiantes.

Ante la Sociedad, cada día más espectadora que actora, se presentan con frecuencia debates de gran calado que deberían tener un elevado contenido técnico: sostenibilidad, medio ambiente, energías renovables,



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

cambio climático, inteligencia artificial, infraestructuras, transporte y defensa marítimos, usos del mar, salud, y otros muchos que están en la mente de todos. Estos temas son a menudo tratados desde perspectivas ideológicas, intereses puramente económicos o partidistas, y con una transmisión mediática a los ciudadanos que puede ser poco documentada, y en muchos casos, carentes de pensamientos y criterios técnicamente rigurosos e independientes.

La ingeniería debería tomar parte activa en una reflexión serena de la Sociedad sobre caminos de crecimiento admisibles y generadores de empleos cimentados en el conocimiento. Modelos que sean inherentes a un desarrollo mantenido con un alto valor añadido propio; al bienestar social a largo plazo, y que por lo tanto se han de plantear con: humildad sin derrotismo para admitir qué tecnologías no estamos en condiciones de acometer, pero sentando las bases para poder hacerlo cuanto antes; valor y coraje para acometer aquellas que puedan estar a nuestro alcance; sabiduría e información para distinguir entre ambas, y decisión orientada a conseguir los medios necesarios para obtener los objetivos previstos y transmitir el deseo de mejorarlos.

Hasta aquí, mi abuso de la paciencia de cuantos han venido a escuchar esta especie de alegato apasionado



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

que intenta alentar un rumbo alejado de la melancolía, melancolía que se deja ver en el poema de José Hierro del que tomo las siguientes estrofas:

Después de todo, todo ha sido nada, / a pesar de que un día lo fue todo. /Qué más da que la nada fuera nada / si más nada será, después de todo, / después de tanto todo para nada.

Mi añadido: ¡¡Qué no sea para nada!!

He dicho.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE CONTESTACIÓN DE  
D. JUAN ANDRÉS SÁEZ ELEGIDO**



Con la venia del sr. Presidente

Ilustrísimo Sr. Presidente de la Real Academia de la Mar,  
Excelentísimas e Ilustrísimas señoras y señores  
Académicos, Dignísimas Autoridades  
Señoras y señores

Es un honor para mí y una satisfacción personal que la Real Academia de la Mar haya tenido a bien designarme para contestar hoy al discurso de ingreso en esta Academia del Ingeniero Naval Don José Esteban Pérez.

A la hora de glosar el currículo del Académico electo y su Lección Magistral que acabamos de escuchar, debo advertirles que tengo el privilegio de contar con la amistad de José Esteban desde hace muchos años durante los cuales hemos compartido trabajos, vivencias y experiencias muy importantes para mí, por lo que en estas palabras no me es posible evitar que se trasluzca mi admiración por Pepeban que es como sus amigos le llamamos.





José Esteban tiene un muy extenso currículum al servicio siempre del Sector Naval abarcando casi todos sus aspectos y para hablar sobre él, me he servido de mis propios recuerdos y en algunas partes, del brillante discurso de LAUDATIO que pronuncié en este mismo lugar Don Rafael Gutiérrez Fraile, con motivo de la concesión a José Esteban en 2022 de la “Magna Dedicatio” por el Instituto de la Ingeniería de España

José Esteban es Ingeniero Naval de la promoción de 1968 y estudió en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid.

Tras acabar la carrera, se incorpora como ingeniero al Departamento de Reparaciones de la Factoría de Cádiz de la empresa Astilleros de Cádiz SA., integrada posteriormente en Astilleros Españoles SA, que a su vez era parte de la División de Construcción Naval del Instituto Nacional de Industria

En esta División tiene una carrera ascendente pasando prácticamente todas las responsabilidades que un Ingeniero Naval puede tener en un Astillero, desde Jefe de Obra a Director de la División de Reparaciones



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Navales de ASTANO (Ferrol) en 1984, posteriormente y tras un corto paso por la Industria auxiliar a la Construcción Naval en ARIES en 1985 es nombrado Director del Astillero de Cádiz de Astilleros Españoles SA.

Quiero resaltar que para un Ingeniero Naval ser Director de un gran astillero es una aspiración al alcance de muy pocos.

En esta época de su actividad profesional José Esteban realiza numerosas aportaciones técnicas que no tendría tiempo de comentar aquí y de las que a modo de ejemplo puedo citar:

- Desarrolla un nuevo sistema de medios de varada elásticos de carga ajustable para varada o construcción de grandes buques aun en operación desde 1973 en el dique seco de 400.000 TPM de Cádiz
- Fue director del proyecto y de la obra de la primera transformación hecha en el mundo de un petrolero en FPSO, (Floating Production Storage & Offloading unit),
- Fue director del proyecto y de la obra de la transformación de un petrolero de 115.000 TPM



en el mayor semisumergible “heavy lifter” en servicio en la década de los ochenta.

- En 1981 dirigió el equipo que diseñó el primer proyecto español de planta flotante off-shore de potabilización de agua de mar por el sistema de ósmosis inversa.

De cualquier modo y aparte de los logros técnicos sólo esbozados más arriba a modo de ejemplo, la experiencia de José Esteban a pie de obra en Astilleros le ha proporcionado, sobre todo:

- Un profundo conocimiento técnico y operativo de los barcos, como están hechos, por donde fallan y para qué sirve cada equipo o solución técnica que hay a bordo al objetivo del Armador de rentabilizar al buque como inversión
- Un profundo conocimiento de cómo funciona una gran factoría en la que trabajan miles de personas que deben estar organizados y coordinados para conseguir los objetivos técnicos, de producción y económicos de una gran empresa.



- Un profundo conocimiento de cómo funcionan las relaciones laborales en general y en épocas de crisis en particular, como fue la Reconversión del Sector Naval de los años 80 en España y que José Esteban vivió en primera persona

A finales de 1988 José Esteban comienza una nueva etapa en su carrera profesional como Director General primero y posteriormente como Presidente Ejecutivo, de la recién creada Unión Española de Constructores Navales (UNINAVE), como asociación empresarial de todos los constructores y reparadores navales de España.

El nuevo puesto en UNINAVE incluye además ser vocal de la Junta Directiva y la Comisión Ejecutiva de CONFEMETAL y relaciones con las centrales sindicales

UNINAVE también representaba al sector construcción naval español en Europa, siendo miembro de AWES (Association of West European Shipbuilders) y de CESA (Comitte of European Union Shipbuilders Associations), siendo José Esteban las persona que ostenta la representación de UNINAVE en estos foros



En esta época de su carrera comienza a fraguarse nuestra amistad.

En efecto, una vez acabada la parte más dura de la Reconversión Naval, la situación de los Astilleros en España en general y de los Astilleros Públicos en particular era muy grave, con una cartera de pedidos casi inexistente, unas plantillas desequilibradas, una casi total ausencia de esquemas modernos de Ayudas a la Construcción Naval y enormes dificultades financieras.

Astilleros Españoles, que era una de las diez empresas de Construcción Naval con mayor capacidad de producción del Mundo, decide volver al escenario internacional y me cabe el honor a mí, primero como Director General y más tarde como Presidente de Astilleros Españoles, el representar a la empresa en los foros internacionales y en particular en el CESA y en AWES.

He de manifestarles que sin el trabajo de José Esteban este objetivo habría sido imposible de cumplir.

Les recuerdo que la entrada efectiva de España en la Unión Europea se produjo en 1986 y esta vuelta a los



foros europeos de la Construcción Naval Española comenzó en 1988.

José Esteban y yo podemos testificar que la imagen que tenía España y su Industria Naval en Bruselas no era ni mucho menos la mejor.

La intensa y sacrificada labor de José Esteban tanto ante nuestros colegas constructores navales, como ante las autoridades y funcionarios de todos los niveles de la Comunidad Económica Europea hizo posible que, en un periodo de tiempo no demasiado largo, pasásemos de una actitud de incompreensión y hasta de un cierto menosprecio por parte de unos y otros, a cambiar la pobre imagen que se tenía de la industria española en particular y de España en general, por la de un país en pleno crecimiento, con unos cuadros profesionales de primer nivel y una capacidad de abordar los problemas comparable a la de cualquier país de los 12 que a la sazón integraban la Comunidad Económica Europea

Es de justicia hoy reconocer que este trabajo de José Esteban fue un servicio a España que pocas veces ha



sido reconocido y nunca recompensado y que hoy aquí, yo quiero resaltar y agradecer.

En el año 1991 la presidencia del CESA, que actuaba de hecho como la patronal de los Astilleros Comunitarios ante la Comisión, recae en España y yo tengo el honor de ser promovido a la presidencia.

El sistema de trabajo habitual en el CESA hace que el representante de los astilleros del país en el que recae la presidencia sea quien, en coordinación con el Secretario General, realice todo el trabajo de campo necesario para la preparación de las sesiones mensuales que celebra la organización.

Este trabajo obliga a José Esteban a desarrollar una muy intensa labor de coordinación con las autoridades y funcionarios de la Comunidad y con todas las organizaciones sectoriales y Astilleros de los distintos países comunitarios

En estas circunstancias y gracias a sus méritos, el buen hacer de José Esteban en Bruselas es amplia y prontamente reconocido y al fallecer su antecesor, en 1992 es elegido director general de AWES, y Secretario



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

General de CESA en Bruselas, trabajos que desarrolló casi una década, hasta finales de 2001.

Los nombramientos antes mencionados en AWES y CESA, conllevan la representación del sector naval de la Unión Europea en la OCDE, y la negociación con la Comisión Europea (DG de la Competencia) de la fijación por la UE de los techos de las ayudas de estado a los astilleros europeos por parte de los Países Miembros. A finales del 1991, se crea grupo informal de grandes Astilleros Europeos para promover proyectos de colaboración entre las empresas participantes.

El grupo al que tuve el honor de pertenecer como Presidente de Astilleros Españoles, estaba integrado por los máximos directivos de los grandes Astilleros Franceses, Italianos, Alemanes y Españoles,

En los trabajos previos para la constitución de este grupo, la aportación de José Esteban fue de vital importancia, ya que, gracias a su reconocido prestigio, es capaz de ir limando las asperezas y desconfianzas entre un grupo de empresas que habitualmente éramos fieros competidores.





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Las primeras reuniones de este grupo son fructíferas y esto anima a los participantes a promover reuniones periódicas con empresas similares de Japón y Corea primero, a las que posteriormente se unieron Astilleros de los Estados Unidos de América.

Estas reuniones sirven para disipar las desconfianzas existentes y de ellas nacen numerosos proyectos de colaboración técnica entre empresas.

Como no se les oculta, la preparación de estas reuniones era un trabajo de gran complejidad y en el que había que actuar a la vez con firmeza y demostrando un alto grado de conocimiento y comprensión de los problemas de los demás.

El grueso de este muy difícil trabajo fue desarrollado por José Esteban con gran pericia y yo, que tuve el privilegio de verle actuar desde muy cerca, creo que debe ser reconocido y valorado como algo muy importante, no sólo para Europa sino también para España.

He de manifestar, como testigo directo, que el prestigio personal de José Esteban entre las mayores empresas



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

de Construcción Naval del mundo fue reconocido, valorado y alabado por todas ellas sin excepción

A lo largo de todos estos años, José Esteban pilota y colabora la realización de numerosos estudios sobre ayudas al Sector Naval y sobre el impacto económico y social del Sector Naval en la economía española

Así mismo en colaboración con la Asociación de Navieros Españoles (Anave) organiza en 1997 y 1998 el Primer y Segundo Congresos Nacionales sobre Construcción Naval, Transporte Marítimo y Puertos, en Valencia y Cádiz.

A nivel personal, consultado sobre el accidente del Prestige en diciembre de 2002 realizó una contribución específica para el sellado de las fugas de fuel-oil del pecio del buque, aceptada y utilizada por el "Comité Científico Asesor del Hundimiento".

Pero sin duda su más importante contribución desde UNINAVE a la Construcción Naval Española en su conjunto es la promoción y desarrollo en estrecha colaboración con la ya extinta Gerencia del Sector Naval, de un esquema de ayudas públicas basadas en un sistema de arrendamiento fiscal (tax lease) que ya existía



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

en algunos países europeos y que colmaba el vacío dejado al extinguirse las ayudas de estado especificadas en la VI Directiva y Reglamentos de la UE sobre Construcción Naval.

A lo largo de los años 90 y con la ampliación de la Unión Europea a los antiguos países de Europa del Este, José Esteban pilota la apertura de CESA hacia estos países con la incorporación de Polonia en 1995, a la que siguieron Rumanía y Croacia durante su mandato

La actividad de José Esteban en el ámbito internacional en muy intensa y merece la pena mencionar a modo de ejemplo:

- La puesta en marcha un Grupo de Trabajo de los astilleros europeos sobre seguridad marítima y eliminación de los buques sub-estándar
- Preside el Grupo de Trabajo sobre Cooperación de los astilleros europeos.
- Preside el Grupo de Trabajo de la Industria Europea sobre I+D en la construcción naval.
- Participa desde 1995 en las Misiones mixtas Comisión UE-Astilleros europeos en negociaciones en Corea.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

- Fue asesor de la Comisión Europea en representación de la industria en la negociación en la OCDE de un Acuerdo Internacional sobre Condiciones de Competencia en la industria de Construcción Naval (1989-1994).
- Ha sido miembro del Comité de Asesores Externos de la Comisión Europea para el 6º Programa Marco de I+D.
- Ha dirigido el Grupo creado en AWES que redactó el texto del “Shipbuilding Standard Contract” recomendado como guía contractual para los astilleros europeos.
- Ha dirigido un estudio europeo sobre la influencia de la I+D+i en la recuperación de costes en la construcción naval.
- Participa en el trabajo para elaborar en la OCDE un posible Acuerdo Internacional sobre Condiciones de Competencia en la industria de Construcción Naval que sustituiría a otro anterior ya muy desfasado
- Desde 1993 hasta 2001 actúa, junto con el Secretario General de Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA), como coordinador de las actividades del “Maritime Industries Forum” (MIF), a propuesta de los Comisarios Bangemann y van Miert que reúne a



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

los principales sectores del mundo marítimo europeo y a la administración comunitaria.

- Entre 2007 y 2014 es elegido Vicepresidente del WP 6 (Construcción Naval) de la OCDE en representación de la Unión Europea.
- En Mayo de 2008 le fue concedido el premio CEMT 2007 otorgado por la “Confederation of European Maritime Technology Societies” por, y cito textualmente, “Su destacada contribución a la Industria Marítima Europea y Española durante muchos años, así como a la formación de los futuros ingenieros navales y oceánicos”.
- Ha impartido conferencias en España, Portugal, Holanda, Bélgica, Reino Unido, Bulgaria, Hong Kong, y EE. UU., escrito artículos técnicos y de carácter sectorial en varias revistas, obtenido varios premios en Congresos y Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval.
- De 1988 a 2003 ha sido miembro del Consejo Rector del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, del que vuelve a ser miembro desde 2009 a 2013.
- Perteneció al Comité Español de la Sociedad de Clasificación Germanischer Lloyd. (2000-2014).
- Es Fellow Member de la Royal Institution of Naval Architects, Reino Unido



Tiene además José Esteban una amplia experiencia docente ya que durante los años que permaneció en Cádiz, fue profesor de Principios de Ingeniería Naval en la Escuela de Ingeniería Técnica Naval de Cádiz (Universidad de Cádiz).

Posteriormente durante su estancia en Madrid, entre los años 1989 y 2001, fue profesor de Construcción Naval en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales.

Sus méritos académicos y docentes le hicieron merecedor de la concesión en el año 2005 de la " Medalla al Mérito la Enseñanza"

Deseo abordar ahora otro aspecto muy importante de la actividad de José Esteban que es su aportación a los Órganos Colegiales de la Ingeniería Naval en la Asociación y Colegio de Ingenieros Navales de España

Desde el año 1978 al 1985 fue Vocal de la Junta de Gobierno del Colegio de Ingenieros Navales y Vocal de la Junta Directiva de la Asociación

Entre 1985 y 1987 fue vicepresidente Segundo de la Asociación de Ingenieros Navales.



Por elección para dos mandatos sucesivos, desde 2005 hasta 2013 fue presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España y Vicedecano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales.

Su labor en la Asociación durante los 8 años de su mandato fue destacadísima, pudiendo resaltarse lo que sigue:

- Fue el creador del Alto Consejo Consultivo de la Asociación de Ingenieros Navales.
- Organizó en 2010 un Congreso en el Senado con la presidencia de las respectivas Comisiones de Industria de Congreso y Senado llamado: “Sector Marítimo Español: Importancia y Estrategias”
- Fue el impulsor del Premio Anual AINE de Poesía.
- Ha sido miembro del Patronato de la Fundación INNOVAMAR
- Vicepresidente del Patronato de la Fundación Museo Exponav (Ferrol).
- Ha sido Presidente del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan
- En 2015 se le concedió por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España el



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Premio al “Ingeniero Naval con mejor trayectoria profesional”.

La Asociación de Ingenieros Navales es miembro del Instituto de la Ingeniería de España que hoy nos acoge en este acto, y por razón de sus cargos, José Esteban en fue primero vocal y luego Vicepresidente de la Junta Directora del Instituto de Ingeniería de España.

Desde el Instituto, promociona la creación en del Comité de Asuntos Marítimos y Marinos, del que hasta 2022 ha sido el muy activo Presidente.

Como pueden ver, el curriculum de José Esteban es apabullante y les aseguro que he tenido que hacer un arduo trabajo de selección en el que he dejado sin mencionar muchos más méritos que tiene en aras de no pasarme del tiempo que tengo adjudicado

En cualquier caso, no puedo terminar esta semblanza profesional sin mencionar el “Informe de Coyuntura”

El “Informe de Coyuntura” es un extenso trabajo publicado mes a mes durante veinte años en la revista Ingeniería Naval que, desde mi punto de vista, es una obra enciclopédica en la que se estudia lo que sucede y





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

ha ido sucediendo en la Construcción Naval en particular y en la Industria Marítima en general.

La lectura de estos artículos permite conocer la evolución en tiempo real de los aspectos más importantes del negocio marítimo. Son trabajos muy documentados con datos de carácter general de indicadores económicos e indicadores marítimos y datos detallados de fletes, precios de buques y de otros factores que afectan al negocio.

De todos modos, lo más interesante para mí, es leer el análisis que hace José Esteban de lo que está sucediendo en el mundo marítimo y las expectativas de futuro que tiene el negocio realizado, como hemos visto en su currículum, por una persona que conoce en profundidad el tema desde todas las ópticas posibles

Si alguien quiere saber de verdad que ha sucedido en el negocio marítimo estos últimos 20 años, el estudio de estos 220 artículos publicados hasta hoy es una lectura obligada y me atrevo a decir que es una fuente única en el mundo.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

En este punto de mi intervención debería glosar el discurso de José Esteban y después de oírle poco o nada se puede añadir

Hemos asistido a la narración tranquila y documentada relatada por un testigo presencial de como en Europa se ha decidido abandonar un negocio en el éramos líderes mundiales tanto en capacidad de producción como en tecnología y sin mucha más justificación que lo que oí yo decir a un Comisario refiriéndose al trabajo en los astilleros calificándole como algo “dusty, dirty and noisy”, es decir polvoriento, sucio y ruidoso y sólo puedo repetir la reflexión que se hacía hace unos momentos José Esteban y que repito textualmente

Abro comillas “ ...Hay que plantear qué es lo que se entiende en la Unión Europea por sostenibilidad económica y social a largo plazo, así como el aseguramiento de su soberanía industrial y de su aprovisionamiento estratégico, para que no se dé la circunstancia de que amanezca un día en el que nos demos cuenta de que todo lo que necesitamos se transporta en buques que han sido construidos, operados, poseídos y tripulados por nuestros máximos competidores.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Según UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), en la actualidad, China, Corea del Sur y Japón juntos, están construyendo el 96 % de los buques civiles en el mundo” ... Cierro comillas.

Señor Presidente, Ilustrísimos Académicos, Dignísimas Autoridades, Señoras y Señores como pueden apreciar por el discurso pronunciado por José Esteban y por su trayectoria profesional pobremente glosada por mí, nos encontramos ante una persona de excepcional valía profesional por lo que su inclusión como Académico sin duda añade prestigio a esta Real Academia de la Mar.

Pero no quiero finalizar estas palabras sin decirles a todos ustedes, desde el privilegio que tengo de contar con su amistad desde hace muchos años, que mi amigo Pepeban une a sus ingentes méritos profesionales, una calidad humana y una riqueza intelectual que hace de él una buena persona y un GRAN HOMBRE

HE DICHO