



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

REAL ACADEMIA DE LA MAR

EL MAR: MI ENTUSIASMO Y RELACIÓN PERSONAL

DISCURSO LEIDO EL DÍA 14 DE DICIEMBRE DE 2016,

EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN PÚBLICA, POR EL

EXCMO. SR. DON RAFAEL MUÑOZ RAMÍREZ

Y CONTESTACIÓN DEL

EXCMO.SR. DON EDUARDO SERRA REXACH

MADRID
MMXVI



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Recepción del Académico de Número

**EXCMO. SR. D. RAFAEL MUÑOZ
RAMÍREZ**



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

ÍNDICE

I. Discurso de recepción ante la Real Academia de la Mar del Numerario Electo, Excmo. Sr. D. Rafael Muñoz Ramírez.....	1
II. Discurso de respuesta, en nombre de la Real Academia, del Excmo. Sr. Numerario D. Eduardo Serra Rexach.....	29



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RECEPCIÓN ANTE LA REAL
ACADEMIA DE LA MAR DEL NUMERARIO ELECTO,
EXCMO. SR. D. RAFAEL MUÑOZ RAMÍREZ**



*Discurso pronunciado por D. Rafael Muñoz Ramírez el
14 de diciembre de 2016 con motivo de su ingreso en la
Real Académica de la Mar*

Con la venia, Excmos. Srs. D. Alejandro Aznar Sainz,
Director de la Real Academia de la Mar y presidente de
esta ceremonia y de D. Eduardo Serra Rexach,
Subdirector de la Real Academia de la Mar.
Excmos. e Illms Señoras y Señores Académicos.
Dignísimas autoridades.
Señoras y Señores.

**EL MAR: MI ENTUSIASMO Y RELACIÓN
PERSONAL**

Como académico electo tengo la satisfacción de pronunciar el discurso reglamentario, que es preciso para acceder a la categoría de número; para ello comenzaré desarrollando un tema tan atrayente y amplio, como es La Mar, forzosamente limitado a las áreas en que puedo aportar una experiencia propia.

Ante un auditorio en el que predominan la valía, la especialización y la cultura de la Mar por parte de las personas que lo integran, tengo que reconocer que resultan muy superiores a los conocimientos que yo



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

haya podido reunir en mi dilatada vida de estudio y de trabajo.

Solicito, por tanto, vuestra benevolencia ante esas carencias que no os quería ocultar. Y después de esta petición previa, llega el momento de expresar mis agradecimientos.

Los primeros, y más afectivos, al Director Don Alejandro Aznar Sainz y al Subdirector Don Eduardo Serra Rexach que en unión del Almirante Don Antonio Gonzales-Aller Suevos y demás miembros del gobierno de la entidad, lograron con su tenacidad, constancia y dedicación, el adecuar la Asociación a la legislación vigente, redactando unos nuevos estatutos y estableciendo una adecuada organización con la connivencia entre la Real Liga Naval Española y la Real Academia de la Mar; superando con todo ello, los obstáculos que podían surgir en épocas anteriores en razón de la similitud de sus objetivos y denominaciones.

Tampoco quisiera omitir el hecho de que S.M. El Rey Don Juan Carlos I, fue la persona que con tanto cariño e interés impulsó desde un principio su creación, otorgando según la comunicación oficial del Jefe de la Casa de su Majestad del 17 de septiembre del 2.009, el título de REAL a la Academia de la Mar, estando al frente de ella, Don Fernando Fernández Tapias.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Tuve el honor de ingresar en la Liga Naval Española el 27 de enero del año 2.003 siendo Presidente en aquella fecha Don José María Dutilh Carvajal. Siento, con ese motivo, la necesidad de recordar con afecto al que fue durante años el coordinador de la Asociación, el profesor Don Felipe Segovia Olanos.

Una vez reconocidos los méritos de estas egregias personas estimo, que ha llegado el momento de informar sobre mis antecedentes personales y de reconocer con humildad, que tampoco cuento con una previa genealogía que me pudiese transferir una primera relación con La Mar.

MI HISTORIA Y FORMACIÓN.

Nací en Puertollano y crecí en Almadén, pueblos de la Baja Mancha. Situado entre las provincias de Badajoz y Córdoba, donde según la donosa inspiración del poeta, se forman unos hombres que comparten la austeridad del castellano, la reciedumbre del extremeño y la imaginación del andaluz. La climatología de la comarca es continental y sus cultivos de secano, sin contar con proximidad a ríos que la rieguen, y donde los niños añoran el placer de poder bañarse en sus aguas, por lo que han de conformarse con las acequias de las huertas, donde se encuentran y reparten las aguas procedentes de la lluvia y de los pozos.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Con motivo de mi matrimonio y la sucesiva llegada de mis tres hijos, frecuenté durante varios años las playas de Puentedeume, donde participé con mi familia y amigos en algunas actividades de navegación, tanto a motor como a vela, con miembros de las familias Suanzes y Antón.

Durante varios años disfrutábamos allí de nuestros veraneos, hasta que, por motivos de salud y recomendación del cardiólogo, decidimos trasladarnos al Mediterráneo, por sus cálidas aguas, concretamente a la Manga del Mar Menor.

He de deducir que esta deferencia ha de estar relacionada con mis antecedentes profesionales, en los que se han producido muchos puntos de contacto con la actividad naval a la que entregué buena parte de mis empeños e ilusiones laborales.

En la Escuela Superior de Comercio de Madrid obtuve el título de Intendente Mercantil, Profesor adjunto y por oposición, la Cátedra de Economía y Contabilidad de la Escuela de Comercio y profesor de la Universidad de Sevilla, de la que pasé a la Universidad Complutense de Madrid, integrándome en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales donde obtuve el Doctorado correspondiente. Al cumplir la edad de jubilación se me otorgó la calificación de Profesor Emérito, así como la Medalla de la Universidad Complutense. Y posteriormente, en el año 1.991, en Barcelona, ingresé



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

de Académico en la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras.

En la actualidad, soy miembro del Círculo de Empresarios donde ingresé hace años y, en la actualidad, debido a mi edad, continúo como colaborador emérito.

En cuanto al historial de mi actuación empresarial tengo que iniciarlo en el ya remoto año 1.950, año en el que ingresé por oposición en el Cuerpo Técnico de Economistas del Ministerio de Industria con destino en el Instituto Nacional de Industria al que a partir de ahora me referiré con su acrónimo "INI".

Fue creado por Ley de 25 de septiembre de 1.941, como órgano de la Presidencia del Gobierno, hasta que por Decreto del 14 de Mayo de 1.968 transfirió sus competencias al Ministerio de Industria, que continuó ejerciendo esa tarea hasta junio de 1.995, fecha en la que fue suprimido al crearse la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales "SEPI" y la Agencia Industrial del Estado.

Previamente, se habían ido transfiriendo parte de las empresas que lo integraban con motivo de la creación del Instituto Nacional de Hidrocarburos "INH" en 1.981, instituido para aglutinar a todas las empresas de ese sector, y de Teneo, el grupo que se formó en 1.992



incorporando las empresas del “INI” que desarrollaban sus actividades en régimen de libre competencia.

La actividad del “INI”, en su conjunto, fue, por consiguiente, superior a los 40 años.

Durante los años transcurridos entre 1.941 y 1.981 constituyó el grupo empresarial más grande de España, aunque más tarde, fuese disminuyendo el número de empresas que lo integraban como consecuencia de la creación de nuevos grupos empresariales públicos. Pero ha de señalarse que fue una entidad estatal española creada como un soporte institucional para promover el desarrollo de la economía y la industria de nuestro país.

En esa institución, donde durante más de tres décadas presté servicios, desempeñé entre otros, los cargos de Subdirector y Director de los Servicios Económicos y Financieros, así como Director Gerente del Sector de Transformación y el de Adjunto a la Presidencia.

Estos cargos tenían como cometido y función principal el seguimiento y vigilancia activa de la marcha de las empresas controladas en cuanto a sus objetivos de inversiones, financiación y resultados.

En representación del Instituto, también, formé parte de los Consejos de Administración de las siguientes empresas relacionadas con la MAR.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Astilleros Españoles S.A.
Forjas y Aceros de Reinosa S.A de la que fui presidente.
Constructora Naval S.A.

En esta última participé en su consejo como paso previo a su integración en Astilleros Españoles S.A en el año 1.969.

Asimismo, desempeñé puestos en los consejos de administración de empresas privadas relacionadas con la actividad naviera, como eran:

Naviera Comercial Agrícola S.A.
Y el de Director Económico Administrativo de la Compañía Transmediterránea.

Mi conocimiento de las empresas del "INI" tuvo continuidad de forma permanente a través del estudio y análisis de los Planes Anuales de Actuación, Inversión y Financiamiento "PAIF", documentos que obligatoriamente habían de ajustarse a los planes oficiales establecidos por el gobierno. Estos planes generales, a su vez, quedaban integrados por las propuestas elaboradas y remitidas previamente por cada una de las empresas del grupo.

En dichos planes se incluía el detalle numérico de la actividad económica prevista para el ejercicio. Se analizaban las inversiones, costes, gastos e ingresos



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

que iban a formar parte de sus cuentas de resultados y balances de situación y también la propuesta de nuevas inversiones; así como las fórmulas de financiación presentadas, necesarias para llevarlas a cabo.

Esa fue la razón principal de que llegara a tener encomendada la especial dedicación a los aspectos económicos y financieros de la Construcción Naval, durante el tiempo que ejercí funciones de colaboración en el control y seguimiento de los mismos, antes descritos y que pueden constituir una parte del aval que he de aportar a mi presentación ante este selecto auditorio.

Los "PAIF" eran un instrumento de control de la gestión que en su momento significaron una gran novedad, cuyo éxito como tal, aconsejó más tarde su aplicación al sector empresarial público.

Su gestación se inició en 1972 cuando se concertó un viaje a Italia para conocer qué instrumentos de planificación y control de gestión estaba utilizando el Instituto per la Ricostruzione Industriale "IRI", el equivalente al "INI" en Italia. El viaje estaba dirigido por el entonces Vicepresidente Don José María Amusatégui y el Director de estudios, Don Miguel Boyer a quienes, yo, como Subdirector Económico y Financiero del "INI" tuve la satisfacción de acompañar en aquella visita de prospección profesional.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Con la experiencia adquirida en ese viaje, añadida a los trabajos desarrollados conjunta y posteriormente con el Director Económico financiero, Don Fausto Gómez Betrán y, contando con la colaboración de Don José Barea del Ministerio de Hacienda, se elaboró un documento denominado “Control de gestión: aplicación a las empresas en que el “INI” participa”, exigido por el Plan de desarrollo para integrar las previsiones de la inversión del “INI” dentro del propio Programa de Inversiones Públicas del Plan “PIP”. Este documento tenía que presentarse con el programa de inversiones para un periodo de cuatro años que a su vez tenía que reevaluarse cada año ante el Consejo de Ministros por la parte correspondiente de cada ejercicio.

Aquellos planes “PAIF” siguieron realizándose regularmente, adaptándose a las necesidades de planificación y control del “INI”, incluso tras de la conclusión de los Planes de desarrollo, y la mejor prueba de su eficacia, fue su incorporación como obligatorios para el Sector público empresarial en el artículo 87 de la Ley General Presupuestaria aprobada en enero de 1.977, promovida por el Ministerio de Hacienda, entre otras personalidades, por el propio Don José Barea.

Hay que destacar que este modelo de planificación y control, con ligeras variaciones, sigue siendo obligatorio en la actualidad para todas las entidades del sector público de naturaleza empresarial.



MI RELACIÓN PROFESIONAL CON LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.

Hasta finales del siglo XIX no dispusimos de una industria siderúrgica adecuada para poder incorporar y adaptarse a las innovaciones foráneas de la sustitución de la vela por el vapor.

La Sociedad Española de Construcción Naval, “la Naval” creada como consecuencia de la ley de Maura de enero de 1908, fue una empresa dominante que casi monopolizó la construcción naval en España desde 1.909 hasta la guerra civil. Esta sociedad estaba asociada a varias empresas británicas que suministraban además de capital, nuevas tecnologías y asesoramiento técnico y empresarial. El Estado español cedió a la Naval la gestión de las zonas industriales de El Ferrol, La Carraca en Cádiz y Cartagena y le permitió construir también para otras Marinas o particulares.

La Primera guerra mundial y la posición de neutralidad que España adoptó en ella, favorecieron el desarrollo de algunos negocios como fue el de la construcción naval.

Posteriormente, la Guerra civil con los destrozos que había producido, y los primeros años de la posterior posguerra dejaron a este sector muy afectado.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

El análisis de lo que ocurrió desde entonces hasta ahora es a lo que voy a tratar de explicar someramente a continuación:

Cuando acabo la contienda hubo de hacerse una recopilación de los daños sufridos por España en todos los sectores. El sector naval resultó ser uno de los más afectados.

A ello habrá que añadir el componente negativo de que la flota se encontraba envejecida, a punto de alcanzar la edad de desguace muchos de sus barcos y muy limitada para poder dar el servicio de transporte que requería la nación.

La recuperación de los astilleros presentaba muchas dificultades, sobre todo, por la imposibilidad de hacerse con los materiales necesarios para iniciar nuevas construcciones, problema que se acentuó con el estallido de la Segunda guerra mundial en Europa.

Los problemas procedieron, por lo tanto, del lado de la oferta por la escasez de materias primas, chapa de acero, sobre todo, de fluido eléctrico y por la pérdida de mano de obra cualificada.

En febrero de 1939 fue creada la Comisión de la Armada para el salvamento de buques, nombrándose como director a D. Juan Antonio Suanzes, que



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

posteriormente fue ministro de Industria y, más tarde, Presidente del INI.

En la Memoria de esa Comisión correspondiente a 1.940 se señala que se recuperaron noventa y cinco buques con un total de 130.000 toneladas, mientras que otros veintitrés no pudieron ser recuperados y fueron llevados al desguace. Se rescataron la totalidad de los buques que se encontraban en puertos extranjeros salvo los que estaban situados en la Unión Soviética y México.

Por Ley de 2 de septiembre de 1939 se crea el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares que tenía como objetivo la ejecución de un ambicioso programa de construcciones militares que el inicio de la Guerra mundial impidió pudiera desarrollarse.

Por dicha ley, el contrato con la Naval quedaba liquidado y las factorías de El Ferrol y Cartagena pasaban a estar bajo el control del Estado quedándose con la posibilidad de construir buques civiles en Cádiz y Sestao.

La primera disposición importante para la recuperación del sector, fue la Ley de Crédito Naval de junio de 1.939 en la que se establecía que, a través del Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional, dependiente del Ministerio de Hacienda, se concedieran



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

préstamos a las personas físicas, jurídicas o entidades que hubieran sufrido daños durante la guerra civil.

Esa ley consideraba al crédito naval como el instrumento más idóneo para rehacer las flotas mercante y pesquera. Esos créditos podían llegar hasta el 60% del valor del buque y se concedían a un tipo de interés de aproximadamente la mitad del tipo oficial vigente. A pesar de la bondad de los objetivos perseguidos, los resultados fueron más bien escasos.

Asimismo, mediante la Ley de 25 de septiembre de 1.941 se creó el INI con un claro objetivo de fomentar y dirigir el esfuerzo de reconstrucción nacional bajo las directrices del Estado; inspirado en el IRI italiano, tanto en sus objetivos como en sus métodos de financiación.

El Consejo Ordenador de la Construcciones Navales Militares había recomendado la creación de una empresa estatal autónoma como la mejor vía para desarrollar los programas navales militares. La Ley de 7 de mayo de 1942 que otorgaba al INI un papel fundamental en el desarrollo de la Marina Mercante y de la construcción naval, le encomendó al INI la creación de dicha empresa, que debería hacerse cargo de la explotación de las factorías navales de la Marina de guerra hasta entonces a cargo del Consejo Ordenador. Esa empresa, que fue la Empresa Nacional Bazán no fue fundada hasta 1947.



Esa misma ley dispuso que se instaurasen una serie de empresas con el objeto de favorecer el desarrollo de la Marina Mercante. En virtud de lo en ella dispuesto, se traspasó la Gerencia de Buques Mercantes al INI lo que permitió la creación de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante.

Esta empresa desarrolló un programa de construcción de buques que encargó a los principales astilleros y, también, promovió la creación de nuevas fábricas en Sevilla y Manises, factorías de las que se desprendió en el año 1964.

La Empresa Nacional Bazán nació como una empresa perteneciente íntegramente al INI, aunque estaba prevista la posibilidad de que participaran inversores privados siempre que la mayoría la conservase el INI, convirtiéndose así en la receptora de las factorías navales de El Ferrol, Cartagena y La Carraca en Cádiz.

Se firmó un contrato entre la Armada y Bazán por la que aquélla ostentaba la propiedad de las factorías y ésta las utilizaría aportando una cantidad para la ampliación y modernización de las instalaciones y los medios productivos.

Además, se estableció que la actividad principal de la empresa consistía en la construcción, el mantenimiento y la reparación de los buques de la Armada española,



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

aunque Bazán como actividad complementaria, podría construir y reparar buques civiles.

En junio de 1.954, Bazán adquirió la totalidad de las acciones de la compañía Astilleros y Varaderos de Gran Canaria S.A.

Bazán ha sido, a lo largo del tiempo una de las empresas emblemáticas del INI que ha sobrevivido como empresa pública, con transformaciones y cambios en su denominación, hasta la actualidad.

Otra empresa del INI en este sector de la construcción naval fue Astilleros de Cádiz S.A. (Ascasa) creada en 1.952 para hacerse cargo de los astilleros que pertenecían a la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga adquiridos después de un breve periodo de incautación por la imposibilidad de que el propietario continuara la explotación. La sociedad constituida tenía por objetivo la construcción de buques y reparaciones navales junto a la de material ferroviario y construcciones metálicas diversas.

Esta fue la primera operación de salvamento que realizó el INI en este sector canalizando una importante cantidad de recursos hacia la empresa hasta 1960, para que pudieran reanudarse los trabajos en la factoría y poder terminar las obras contratadas, para lo que también fue necesario emprender la reestructuración y modernización de las instalaciones.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

El Plan de Estabilización de 1.959 supuso el definitivo abandono de la autarquía en la que hasta entonces se había basado la política económica española.

El fin del aislamiento político había comenzado unos años antes con la firma de los Acuerdos de Madrid de colaboración militar con los Estados Unidos, y la aceptación como miembro de las Naciones Unidas en 1956. También, se produjo la visita a España del Presidente de los Estados Unidos, el general Eisenhower que corroboró la apertura al exterior iniciada previamente.

Este cambio radical en la política económica implicó la decisiva liberalización del comercio y las inversiones y el establecimiento de unos tipos de cambio más ajustados a la realidad. Poco tiempo después, como consecuencia de esta medida se produjo la entrada de España en la OECE (Organización Europea de Cooperación Económica, el Fondo Monetario Internacional y en el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (en la actualidad conocido como Banco Mundial), organismos de cooperación económica creados tras la Segunda guerra mundial para evitar las crisis que dieron origen a las guerras mundiales.

Tras el Plan de Estabilización se aprobaron tres Planes de Desarrollo, que marcaban al Gobierno los



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

objetivos a conseguir pero que tenían carácter indicativo para el sector privado.

El I Plan de Desarrollo 1.964-1.967 delegaba en el Gobierno la fijación del volumen de créditos a conceder y su distribución por sectores de actividad económica. En el sector naval se fijó el objetivo de que los buques españoles transportasen el 75% de las mercancías importadas y el 20% de las exportadas, objetivo que no se llegó a alcanzar. El volumen de crédito si se incrementó al pasar de 2.250 millones en 1.964 a 3.500 millones en 1967 en pesetas corrientes.

El II Plan de Desarrollo 1968-1971 preveía la construcción de 600.000 toneladas distribuidas, básicamente, entre petroleros y Bulkcarriers. Igualmente se preveía que el 70% de las importaciones y el 30% de las exportaciones se hicieran en buques con pabellón español. En relación con los créditos oficiales, se condicionaban al tamaño de las empresas receptoras y se primaba el desguace de los buques que tenían más de veinticinco años. Los porcentajes de crédito a conceder podían alcanzar el 80% del valor del buque salvo para los petroleros y butaneros que solo llegaba al 65%.

El III Plan de Desarrollo 1.972-1.975 estableció un programa de construcciones navales de 3,5 millones de toneladas, incluyendo los buques pesqueros, con el objetivo de llegar a los 6 millones. Los porcentajes de



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

financiación de los créditos se mantuvieron igual que en el Plan anterior. En estos Planes se fomentaba la necesidad de acometer la concentración de las empresas del sector.

En ese marco de actuación, la Empresa Nacional Elcano, siguiendo las directrices del INI, fue la empresa que más se ajustó a la ejecución de los planes del Gobierno con la realización de varios programas de construcción naval.

En las décadas de los sesenta y los setenta, la industria naval española experimentó un desarrollo espectacular. La producción del sector se multiplicó en el conjunto del país por cuatro en cada decenio, dos veces el ritmo de crecimiento de la producción mundial, lo que hizo que la cuota de mercado de la industria naval española pasara de un 1,25 % en la década de los cincuenta a un 2,5% en la de los sesenta y a un 4,75 % en la de los setenta. En esta última alcanzó el cuarto puesto por producción tras Japón, Suecia y Alemania.

La industria española no solo abasteció el mercado interior, sino que tuvo una presencia creciente en el mercado internacional, primero en Hispanoamérica en los años sesenta y, posteriormente, en Europa y África.

La aprobación de la Acción concertada en 1.967 supuso para el sector naval considerables ventajas



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

fiscales y crédito muy barato para las empresas participes.

La operación más importante fue la que dio lugar a la creación de Astilleros Españoles S.A. (AESA) en 1.969.

La nueva empresa fue el resultado de la fusión de la empresa del INI Astilleros de Cádiz y de las empresas privadas, la Sociedad Española de Construcción Naval “La Naval” y la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, correspondiendo al INI el 50% del capital social y el resto a los propietarios de los astilleros privados, tres bancos nacionales y la CECA.

En 1.972 el INI adquirió los astilleros canarios en el Puerto de la Luz (Astican) dedicados fundamentalmente a las reparaciones navales. También se produjo en esa fecha la adquisición del 60% del capital de ASTANO (Astilleros y Talleres del Noroeste) que se encontraba en crisis dado que había financiado su expansión con fondos de unos de sus accionistas, el Banco Pastor, que también se encontraba en dificultades, a lo que había que añadir el riesgo de que se produjera una crisis social en la zona.

La creación de Astilleros Españoles (AESA) en 1.969 y la absorción de Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano) en 1.972 constituyeron dos de las operaciones de concentración y salvamento más importantes del periodo.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Tras estas operaciones AESA se convirtió en la principal sociedad del sector y Astano en el mayor astillero que se dedicaban a la realización de obras civiles, grandes unidades, bulk carriers y petroleros.

El INI pasó de tener un 40% de participación en el sector naval a mediados de los años sesenta a alcanzar un 90% de participación en 1.976 lo que representaba, prácticamente, la nacionalización del sector.

En 1.973 se produjo la primera grave crisis del petróleo como consecuencia de la guerra árabe israelí de los Seis Días. La construcción naval española no se vio alterada de inmediato gracias a la cartera de pedidos acumulada, lo que hizo que, en esos momentos, no se adoptara ninguna estrategia para paliar el problema.

Al igual que había sucedido durante la Primera guerra mundial, la excelente coyuntura de finales de los sesenta y principios de los setenta, impulsó un crecimiento considerable de la capacidad productiva de construcción naval, orientada de forma preferente hacia la construcción de grandes petroleros y bulk carriers. Éstas eran las embarcaciones más demandadas en el mercado internacional, y a los que la crisis iniciada a mediados de los setenta afectó con más intensidad, lo que planteaba problemas de exceso de capacidad.

La reducción de la demanda incrementó la competencia en el mercado internacional y los astilleros



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

españoles, con unos costes de producción cada vez más elevados en comparación a los nuevos competidores asiáticos, fueron perdiendo cuota de mercado en el exterior.

El descenso de la demanda fue más pronunciado en los buques de mayor tamaño en los que se había centrado el trabajo anteriormente y las fusiones no lograron una completa racionalización de la producción. En 1.975 y 76 surgieron las grandes pérdidas en Bazán, posteriormente en Aesa; y solo Astano se mantuvo hasta unos años más tarde. Esas pérdidas fueron cubiertas por el Estado vía subvenciones.

En 1.978 se aprobaron varios planes de reestructuración para el sector naval que redujeron un 30% la capacidad productiva de Bazán, Aesa y Astano, y se acometió su saneamiento financiero mediante créditos extraordinarios para la cobertura de pérdidas.

En 1.977 se comienza a reconocer de manera oficial la delicada situación del sector con la publicación del Real Decreto 2871/77 al conceder un crédito extraordinario de 9.000 millones de pesetas a los astilleros, para la construcción de buques mercantes. Por Real Decreto 1974/79 se otorgan subvenciones y reducciones de impuestos en la bahía de Cádiz y la comarca de EL Ferrol.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Por lo que a mi posición se refiere, en febrero de 1978 recibí un escrito del entonces presidente del INI comunicándome que se había acordado la constitución de una Comisión Gestora para la Ordenación Naval formada por vocales procedentes de los diferentes astilleros de la que yo formaría parte. Unos meses más tarde, el nuevo Presidente del INI eliminó esa Comisión.

El sector de la construcción naval se vio obligado a iniciar su reconversión en la década de los ochenta del siglo pasado ante la creciente internacionalización del mercado de la producción de buques tanto civiles como militares, y la necesidad de transformar y modernizar una actividad que en España había supuesto, tradicionalmente, un importante motor industrial con una especial repercusión en determinadas regiones del Noroeste y cornisa cantábrica, Levante y Andalucía occidental.

Mediante dos Reales Decretos, se vuelve a reconocer en 1982 la crisis tanto a nivel mundial como nacional, por lo que ante la deprimida situación del mercado se mantienen las condiciones favorables de financiación, y el importe del crédito se eleva hasta el 85% del valor del buque con un plazo máximo de 12 años y un interés del 8%. Esos tipos de interés resultaban atractivos teniendo en cuenta los altos índices de inflación de la época.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

El Decreto-Ley 8/1983 sobre la reconversión industrial establece como objetivo básico para el sector naval el estar en disposición de competir con éxito en las condiciones cambiantes del mercado y el captar la mayor cuota posible de éste.

Se creó la Sociedad de Reconversión Naval (SORENA) y entre las medidas adoptadas se incluyeron las referentes al mercado laboral, con normas de regulación de empleo que dieron lugar a conflictividad social en los astilleros y las poblaciones próximas que tuvieron una notable repercusión en los medios de comunicación social. A pesar de las medidas adoptadas, el tonelaje de buques mercantes construidos continuó su declive a lo largo de los años siguientes.

Asimismo, se constituyó la Sociedad de Gestión de Buques de pendiente del Banco de Crédito Industrial con el objetivo de solucionar el problema de los impagos al Banco, y explotar directamente una serie de buques por la Sociedad creada con la finalidad de evitar pérdida de puestos de trabajo, y mantener informada permanentemente a la Administración de la situación.

Este sector junto con el de la siderurgia integral fueron los más afectados por la reconversión industrial en España y los que, por consiguiente, absorbieron la mayor parte de los fondos públicos destinados a este fin.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Estas medidas de reconversión sirvieron para solventar el problema de exceso de capacidad de los astilleros y el problema social por ellas planteado, pero no solucionó la falta de competitividad frente a los astilleros asiáticos.

La integración de España en la CEE en 1.986 también supuso la disminución progresiva de las ayudas establecidas en la VI y VII Directivas de los años 87 y 90, y Reglamentos posteriores, como el de 1.998 hasta su desaparición completa en 2.001, sin perjuicio, de algunas medidas adoptadas posteriormente de Defensa Temporal derivadas de conflictos comerciales con los competidores asiáticos que afectan a algunos buques.

Por lo que se refiere a los astilleros públicos mencionados antes, recordar que en el año 2.000 se constituyó la empresa IZAR derivada de la fusión de Astilleros Españoles (AESAs) que estaba integrada por los astilleros civiles y la Empresa Nacional Bazán que aportaba los astilleros militares.

Posteriormente, en 2005, se creó Navantia segregando de Izar la parte de construcción militar para que más tarde también se traspasara la parte civil.

Navantia, el astillero público existente desde el año 2004 desarrolla actividades de construcción naval, de reparación, conversión, modificación y transformación de todo tipo de buques y artefactos navales, y lo que se



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

refiere a sistemas, diseño, desarrollo propio e integración de sistemas de combate.

Desde su constitución ha dependido de la SEPI en cuyo grupo patrimonial está integrada a efectos fiscales. Su situación patrimonial ha sido negativa algunos años, habiendo tenido que restablecerse su equilibrio patrimonial a través de préstamos participativos de la matriz SEPI que tienen la consideración de fondos propios en la legislación mercantil.

Sin embargo, la cartera de pedidos en los últimos meses ha aumentado y, posiblemente, las perspectivas para el próximo futuro son algo más positivas.

EL MAR COMO ESPERANZA DE FUTURO.

Para ir concluyendo quisiera recordar lo que dicen los estatutos de la Real Academia de la Mar: “España es una nación marítima por su situación geográfica y por su historia” y yo me atrevería a añadir por ser una península y la longitud de sus costas.

España nunca fue tan grande como cuando miró hacia la Mar y esto no es una frase sino un hecho evidente al ser una realidad incuestionable. La Real Academia de la Mar esta instituida para recuperar y fortalecer la conciencia marítima española, formar el pensamiento marítimo, fomentar, estimular y dignificar el



estudio e investigación de los mares, agrupando y relacionando entre sí a los estudiosos e investigadores.

No cabe duda de que en el mar vamos a poder encontrar en el futuro solución a algunos de los problemas que tiene planteados el mundo en la actualidad. Sin entrar a prever todas las posibilidades de investigación, si quisiera centrarme en algo concreto que ya es una realidad y que, además, es una gran aportación española.

Me estoy refiriendo a la empresa PharmaMar que es la primera empresa que, a nivel mundial, ha desarrollado y comercializado un antitumoral, de origen marino, para el tratamiento de varios tipos de cáncer.

Esta empresa se fundó en 1986 con un objetivo claro de desarrollo de investigación de nuevos productos y, en 2007, consiguió la autorización de la Agencia Europea del Medicamento de su producto Yondelis, el antitumoral ya citado, que más tarde fue también autorizado por las autoridades sanitarias de los Estados Unidos.

La empresa ha iniciado su expansión y entre 2012 y 2015 ha establecido filiales en Italia, Alemania, Francia y el Reino Unido. En la actualidad ha solicitado nuevas autorizaciones en Europa para la comercialización de nuevos productos como el Aplidin, asimismo, de origen marino.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Esta empresa está dirigida por Don José María Fernández Sousa al que le deseo siga ese camino de éxitos iniciado por su empresa. Me complace, además, porque le conocí de joven por el hecho de haber trabajado con su padre, Don José María Fernández López, gran creador de empresas, al que tengo que agradecer los conocimientos que me transmitió cuando yo estaba empezando mi labor profesional.

Además de lo anterior, he tenido conocimiento recientemente que el Subdirector de esta ilustre institución en la que nos encontramos ahora, es consejero de esa sociedad, lo que viene a corroborar y afirmar mi esperanza en ese futuro prometedor.

Enhorabuena a todos.

Y termino mi intervención; invocando a nuestra Patrona y Protectora, la Santísima Virgen Nuestra Señora del Carmen, con las palabras que se inicia la Salve Marinera: ¡Salve Estrella de los mares!

Porque es la que nos ilumina, a la legión de devotos que estamos relacionados con la Mar.

He dicho



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RESPUESTA, EN NOMBRE DE
LA REAL ACADEMIA, DEL EXCMO. SR.
NUMERARIO D. EDUARDO SERRA REXACH**



Con la venia,

Sr. Director, Señoras y Señores Académicos,
Señoras y Señores, amigos todos.

Damos hoy la bienvenida a esta casa a un hombre, Rafael Muñoz Ramírez, cuya trayectoria vital es, sin ningún género de dudas, digna del más alto elogio y de la más alta estima.

En efecto, Rafael Muñoz Ramírez nace en Puertollano el 30 de marzo de 1924 y crece en Almadén; geográficamente pues en un lugar alejado de la mar y, como él mismo ha dicho, en un lugar que comparte la austeridad del castellano, la reciedumbre del extremeño y la imaginación del andaluz. Cronológicamente nace en medio de una Dictadura (la de Primo de Rivera); apenas cumplidos los siete años se proclama la Segunda República y a los doce años le llega la trágica Guerra Civil. Le toca pues vivir a Rafael quizás la parte más difícil de nuestro siglo XX. En todo ese tiempo y hasta bien entrada la década de los 50, España es un país pobre de solemnidad con apenas 300\$ de renta per cápita y basado en una economía fundamentalmente agrícola y no sólo en la zona en la que Rafael nace y crece, sino en toda España, quizás con las excepciones de Cataluña y el País Vasco. En mis años de bachillerato se estudiaba la asignatura llamada Formación del Espíritu Nacional y en Sexto curso el libro de texto era un magnífico manual titulado "Política



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Económica y Social” de dos egregios catedráticos: los profesores Enrique Fuentes Quintana y Juan Velarde Fuertes. En ese libro y todavía en el año 1962 se afirmaba que la agricultura daba empleo casi al 50% de la población (hoy diez veces menos). Con ello quiero decir, en contra de lo que se nos ha repetido muchas veces, que la industrialización (ese extraordinario proceso que aparece en el Reino Unido a finales del siglo XVIII y principios del XIX y que transforma radicalmente nuestras vidas, hábitos y costumbres) no llega a España sino hasta la década de los 60 del siglo pasado, más o menos con 150 años de retraso respecto de los países adelantados de Europa.

Creo que, quizás por su desfase con el de otros países europeos, no ha sido suficientemente valorado, en su peculiaridad, el proceso de industrialización en España. Cuando nacimos los que ya peinamos canas como Rafael Muñoz y yo mismo, la forma de vida, especialmente pero no sólo en la España rural, era muy parecida – digamos – a la del siglo XVI, por no remontarnos más atrás. Bienes que hoy nos parecen indispensables como los suministros de agua y energía, el teléfono, los vehículos automóviles, brillaban por su ausencia o por su excepcionalidad. España tenía una mortalidad infantil típica de país subdesarrollado, el nivel de alfabetización era asimismo muy bajo. También eran excepcionales nuestros logros en el mundo de la Cultura e incluso del Deporte. Ya he dicho que la economía estaba basada en la agricultura y sobre todo España



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

estaba vuelta de espaldas al mundo, en el mejor de los casos no se contaba con nosotros. Nuestro siglo XIX empezó con una guerra, la de La Independencia, y terminó, con el Desastre del 98. No nos fue mejor en la primera mitad del siglo XX: la Guerra de África, dos dictaduras, una república de triste memoria y solo un pequeño progreso en el campo económico.

La falta de industrialización es lo que de verdad hizo a España diferente. La Revolución Industrial a la que los mejores historiadores consideran equiparable a la Revolución Agrícola del Neolítico, no fue sino una consecuencia de la revolución científica iniciada en el Renacimiento. A mi juicio, repito, la tardanza en la incorporación de España a la revolución industrial es la clave para entender la excepcionalidad de España en la Edad Contemporánea y también la normalidad en el mundo presente.

Creo, en fin, que esa llegada tardía de España al proceso de industrialización es clave para entender muchas de las vicisitudes por las que atravesó nuestro país en los siglos XIX y XX, singularmente su retraso en los terrenos económico y social: retraso no sólo en alcanzar los bienes que esta revolución industrial proporcionó (quizás el automóvil es el ejemplo más representativo) sino también los más básicos y que hoy constituyen los pilares del Estado de Bienestar: me refiero a la salud y a la educación. La industrialización y solo la industrialización permitió a España salir de una



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

pobreza secular y situarse en línea con los países más avanzados del planeta.

Pues bien, en ese proceso de industrialización fue pieza clave el Instituto Nacional de Industria (INI), durante muchos años el primer grupo industrial de España y, por cierto, creación de un marino de guerra como fue el Marqués de Suanzes. La prueba del nueve de este aserto es comprobar, como dice el Evangelio, cuáles fueron los frutos del INI y hoy podemos constatar que una alta proporción de nuestras grandes empresas actuales (Endesa, Repsol, Iberia, Seat, etc., etc.) tuvieron su origen y desarrollo en dicho Instituto. Pues bien, dentro del INI Rafael Muñoz Ramírez jugó un papel esencial y lo digo con conocimiento de causa pues fui testigo presencial del mismo desde el año 1979 en que fui nombrado Secretario General y del Consejo de Administración de dicho Instituto.

¿Por qué digo que Rafael Muñoz Ramírez ha sido un pilar fundamental en la historia del Instituto Nacional de Industria que fue, a mi juicio, el gran protagonista de la industrialización española? Para entenderlo bien creo que debemos referirnos a varios datos biográficos esenciales en la vida de nuestro beneficiario. A esos datos me voy a referir a continuación:

Rafael Muñoz Ramírez es, en primer lugar, un funcionario público. En 1950 ingresa por oposición en el Cuerpo Técnico Superior de Asesores Económico-



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Financieros del Ministerio de Industria. Aunque no esté muy de moda hablar bien de los funcionarios públicos creo que es de justicia reconocerles: competencia técnica, ingreso y promoción por mérito y objetividad en su actuación, ajustándose a la ley con independencia del color político preponderante, es decir, con neutralidad política. Rafael Muñoz Ramírez cumple a la perfección esas tres condiciones y si generalizamos el comportamiento funcional en un proceso cuyo inicio podemos fijar en los años 50 en que se promulgan leyes como la de Jurisdicción Contencioso Administrativa, la de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, la de Procedimiento Administrativo o la de Expropiación Forzosa entre otras, podemos entender por qué España mucho antes del fin de la Dictadura fue un verdadero Estado de Derecho; de otra forma hubiera sido impensable la cuantiosa llegada de inversiones extranjeras a España, tal y como aconteció en la década de los años 60 del siglo pasado.

Rafael Muñoz desde su ingreso en 1950 y durante más de tres décadas trabajadas por y para el INI, hacen de él el líder, el portavoz y la autoridad máxima de ese cuerpo de funcionarios que supo dirigir y defender con maestría. Yo me atrevería a decir que el caso de Rafael Muñoz Ramírez es único, pues no sólo fue la cabeza visible de un notable cuerpo de funcionarios, sino que fue su máximo adalid y baluarte. No es el caso de un hombre que se apoya en un cuerpo, sino el de un Cuerpo que se apoya en un hombre.



En segundo lugar, Rafael Muñoz Ramírez es un economista (Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Madrid) además de ser intendente mercantil y también graduado en Organización Estratégica de Empresa por la Business School de la Universidad de Columbia. Rafael Muñoz reúne en su persona la “potestas” del funcionario y la “auctoritas” del técnico, por eso a través de ese Cuerpo de Técnicos Económicos del INI se pudo ir construyendo una cultura empresarial del Instituto y luego transfundirla a la miriada de empresas que dependieron de él.

En aquellos tiempos cuasi fundacionales, era novedoso en el mundo empresarial hablar de los Planes Operativos Anuales (POAs) o de los Planes de Actuación, Inversión y Financiamiento (PAIFs), de los que nos acaba de explicar su origen y su función, instrumentos a través de los cuales se comenzó el control de gestión de las empresas y estas herramientas dieron tan buen resultado que se incorporaron como obligatorios para el sector público empresarial por la Ley Presupuestaria de 11 de enero de 1977 como nos acaba de recordar nuestro académico beneficiario y que se reiteraron en la Ley 47/2003 de 26 de noviembre, también General Presupuestaria.

Rafael Muñoz Ramírez es en tercer lugar un profesor, como ya he dicho, es un Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales y, por oposición,



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Catedrático de Economía Financiera y Contabilidad de Escuelas Universitarias de Estudios Empresariales (1956), profesor del Instituto Universitario de Ciencias de la Empresa de Sevilla (1958) y profesor emérito de la Universidad de Madrid (1995), con ello ha podido ir trasvasando a las nuevas generaciones sus conocimientos y su experiencia en el mundo empresarial. Estos rasgos de Rafael Muñoz le acreditarían para estar en esta nuestra Real Academia: es una figura señera de un sector clave como el industrial para entender el cambio espectacular y positivo que ha sufrido España en los últimos años y esta casa haría bien en nutrirse parcialmente de esta clase de personas. Así lo hacen otras Reales Academias que albergan en su seno figuras prominentes de sectores especialmente cualificados como la Iglesia o las Fuerzas Armadas; pero además de todo ello, Rafael Muñoz Ramírez ha sido un muy destacado directivo empresarial. Primero como Subdirector y Director de los Servicios Económicos y Financieros del INI y después como Consejero y Presidente de numerosas empresas, tanto públicas como privadas, y aquí cristaliza la relación de Rafael Muñoz con la Mar y, por tanto, con esta Real Academia y quizás por ello también, Rafael Muñoz es desde hace años miembro del primer “think tank” empresarial de España, el Círculo de Empresarios, siendo en la actualidad, como nos ha dicho, colaborador emérito. En efecto, entre las empresas de las que ha sido Consejero Rafael Muñoz, destaca sobre todas Astilleros



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Españoles, en la que se integró la antigua Sociedad Española de Construcción Naval, creada al amparo de la Ley Maura de 1908 y que, después del desastre de 1898, casi monopolizó la construcción naval en España.

El sector de la construcción naval es un buen exponente de las diversas etapas por las que ha pasado España en esa que fue su larguísima decadencia a la que, sólo en estas últimas décadas, parece haber puesto punto final.

Dentro del INI coexistían los astilleros civiles cuyo mascarón fue sin duda la citada empresa Astilleros Españoles con los astilleros militares personificados en el Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, después denominada IZAR y hoy en día Navantia. Por tanto, abarcaba y servía tanto a la Marina de Guerra como a la Marina mercante; ello se hacía desde el denominado Sector de Transformación, cuya dirección ostentó Rafael Muñoz.

Por lo que se refiere a los astilleros militares, diremos que el nacimiento de la Real Armada puede situarse en el siglo XVIII que, sobre los restos que deja la Guerra de Sucesión y tras los esfuerzos entre otros del Marqués de la Ensenada, alcanza su cenit en el reinado de Carlos III, como tiene bien estudiado nuestro académico el Vizconde de Ayala.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Tras un siglo XIX de triste recuerdo, enmarcado entre las derrotas de Trafalgar (1805) y el Desastre de 1898, la Construcción Naval Militar, una vez desaparecido el Imperio Ultramarino, empieza a rehacerse con los intentos reformistas de principios del siglo XX, singularmente con la Ley Ferrándiz, de modo que a la llegada de la Segunda República España tiene una de las mejores Marinas de Guerra de Europa. Sin embargo, la Guerra Civil, con dos Marinas enfrentadas, da al traste con todos esos esfuerzos y proyectos. Todo lo que se ha realizado desde entonces, exceptuando naturalmente la ayuda de los Estados Unidos a partir de los Acuerdos de Cooperación de 1953, ha sido protagonizado por la antigua Empresa Nacional Bazán, creada en el seno del INI en 1947.

Por lo que se refiere a los astilleros civiles, ya nos ha explicado Rafael Muñoz su historia reciente y también el protagonismo del Instituto Nacional de Industria, y, por ende, de nuestro nuevo compañero.

Señoras y Señores Académicos, damos hoy entrada en esta Real Academia no solo a una figura egregia de un sector tan importante como el industrial, sino también a alguien que ha vivido, que ha sentido y que se ha desvelado por la Mar, a alguien que ha vivido muy de cerca la vida de esas grandes factorías industriales que han acompañado las vicisitudes vividas por nuestras Marinas de Guerra y Mercante y que hoy protagonizan la consolidación y el prestigio de España y su Economía.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Por último, quiero agradecer a nuestro beneficiario su cariñosa y esperanzada referencia a PharmaMar, una empresa biotecnológica que obtiene de la mar las moléculas sobre las que investiga para encontrar tratamientos contra el cáncer, que ya ha obtenido resultados notables, a la que debemos incardinar en la Marina Científica y a cuyo Consejo me honro en pertenecer.

Pero no sería justo terminar esta semblanza de nuestro beneficiario sin aludir a otras diversas facetas que también han ocupado el tiempo y la vida de Rafael Muñoz:

Desde 1991 es Académico de la Real Academia de Ciencias Económicas y Financieras.

Fundador de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas y Vicepresidente de la misma desde su fundación hasta cumplir los 85 años.

Desde 1974 pertenece a la Asociación de Amigos de El Paular de la que ha sido Presidente los últimos 28 años.

Durante su etapa de Presidente tuvo lugar, en estrecha colaboración con el Museo del Prado, la restauración de la maravillosa colección de los cincuenta y dos cuadros de Vicente Carducho para el claustro de la Cartuja de Santa María del Paular y también se logró que la Casa Real restituyera a dicha Cartuja el título de Real Monasterio.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Por último, nuestro beneficiario es autor de muy numerosas publicaciones sobre Economía, Industria, Empresa y también ha sido colaborador de diversas revistas técnicas.

En conclusión, Señoras y Señores Académicos, hoy recibimos en nuestra Institución no sólo a un protagonista de excepción de nuestro todavía reciente proceso de industrialización sino también en una personalidad que ha acreditado a lo largo de su vida amor por la Mar y que ha dedicado grandes esfuerzos a la mejora de nuestras Marinas, la de Guerra y la Mercante, dignas de nuestro mayor reconocimiento. Además, Rafael Muñoz, como saben todos lo que lo conocen, es un gran amigo de sus amigos.

He dicho.