



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

REAL ACADEMIA DE LA MAR

MI ESPEJO DEL MAR ÁFRICA: SUEÑO Y DESTINO

DISCURSO LEÍDO EL DÍA 21 DE MAYO DE 2024,
EN EL ACTO DE SU RECEPCIÓN PÚBLICA, POR EL

ILMO. SR. DON LUIS VILCHES COLLADO

Y CONTESTACIÓN DEL

ILMO.SR. DON CARLOS CREMADES CARCELLER

MADRID
MMXXIV



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Recepción del Académico de Número

ILMO. SR. DON LUIS VILCHES COLLADO



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

ÍNDICE

I. Discurso de recepción ante la Real Academia de la Mar del Numerario Electo, Ilmo. Sr. D. Luis Vilches Collado.....	1
II. Discurso de respuesta, en nombre de la Real Academia, del Ilmo. Sr. académico de Número D. Carlos Cremades Carceller.	56



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RECEPCIÓN ANTE LA REAL
ACADEMIA DE LA MAR DEL NUMERARIO ELECTO,
ILMO. SR. D. LUIS VILCHES COLLADO**



*Discurso pronunciado por D. Luis Vilches Collado el 21
de mayo de 2024 con motivo de su ingreso en la Real
Academia de la Mar*

Con la venia de la presidencia:

He andado muchos caminos,
he abierto muchas veredas;
he navegado en cien mares,
y atracado en cien riberas.

Estos primeros versos del poema de Antonio Machado me dan pie para iniciar mi discurso de ingreso en la Real Academia de la Mar.

Caminos, veredas, mares y riberas, que lo han sido, y lo siguen siendo, por la unión, la amistad, y el concurso de cientos de amigos entrañables, que nos hemos encontrado en el caminar profesional o en el de la navegación. Y algunos de ellos, que ya han zarpado hacia su destino eterno, y todos han sido para mí decisivos.

Porque La Mar nos Une, como dice el eslogan de AGNYEE, Asociación de Amigos de los Grandes



Navegantes Y Exploradores Españoles, a la que pertenezco desde hace siete años.

Mi familia y mi vocación marítima

Pero empecemos por el principio, sobre mi vocación marítima.

En contraste con otros académicos, en mi familia tenemos escasos antecedentes de profesiones marítimas.

Nací en Madrid. La familia de mi padre genuinamente granadina y aledaños. Una parte de su vida trabajó en el Instituto Social de la Marina, y aparte de sus diferentes trabajos, en las tardes y fines de semana, también dedicó mucho tiempo a la música dirigiendo coros. Afición que nos contagió a todos los hermanos.

La familia de mi madre oriunda de Cuevas del Almanzora en Almería, lindando con Murcia.

Mi abuelo materno, Ingeniero Industrial, de quien desconocemos de donde le vino su vocación, pues sin tener antecedentes Ingenieros, y habiendo nacido en Cuevas del Almanzora, el pueblo de la plata, de Sierra



Almagrera, lo obvio hubiera sido que puesto a estudiar una ingeniería se hubiera inclinado por la Ingeniería de Minas. Pero quizás intuyó sobre la inundación de las galerías mineras, que hacían que su explotación estuviera por debajo del nivel del mar, y que acabaron con su extracción, y con la importante actividad marítima mediante barcazas desde las fundiciones en la costa, para cargar los buques fondeados en las bahías circundantes, y que algunos paisanos usaban también en viajes precarios, para “hacer las américas” en búsqueda de vidas que pensaban que podían ser mejores.

Mi abuela materna, ama de casa tradicional. ¿Tradicional? Bueno, pues tampoco, como ahora veréis.

La vida apacible, familiar y profesionalmente exitosa de mi abuelo se vio truncada muy al inicio de la guerra civil del 36, con su asesinato vil con 48 años, en una madrugada, entre Lorca y Águilas, donde entonces vivían. No teniendo ninguna afiliación política que lo explicara, salvo el celo en cumplir y hacer cumplir, con su deber, conduciendo incluso él mismo las locomotoras, durante las abundantes huelgas de aquella época, para asegurar el servicio ferroviario de mineral y pasajeros.



Mi abuelo era muy avanzado para la época y en 1935 envió a mi madre, desde Águilas, donde vivían entonces, con apenas 17 años a estudiar Ciencias Químicas a la Universidad de Murcia junto con su hermana Isabel. Pero la guerra civil y el asesinato de su padre, mi abuelo, les truncó su incipiente vida universitaria.

Al cumplir yo once años, mi abuela materna, tras unos años de auténtica desolación, durante la muy dura, y más para ellos, posguerra, y una vez casadas y con trabajo sus tres hijas y un hijo (las dos más pequeñas optaron por la vida religiosa), decidió ofrecer su vida a la oración, a la contemplación y al recogimiento, e ingresó en el Convento de las Salesas Reales de clausura de Salamanca.

Todo ello estableció la figura de mi abuelo materno, como un icono al que imitar. En casa era algo de lo que no se hablaba, por el sufrimiento que infería. Pero su figura y su recuerdo siempre estuvieron presentes. Y así se fraguó mi vocación como Ingeniero, sin que tuviera que mediar ninguna reflexión ni decisión adicional, aunque por mi amor innato al mar, opté por estudiar Ingeniería Naval.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Mi madre y sus hermanos nos educaron a todos, hijos y primos, dejando a un lado el odio y el resentimiento. Y todo ello nos imprimió una educación en la Fe y la Esperanza, que sigue perdurando, y sigue siendo un buen soporte en nuestras vidas.

Pero mi pasión profunda por el mar se consolidó y acrecentó en mi paso por la Armada, a la que por entonces nos referíamos como la Marina. De esta forma, el Mar ha sido para mí y para la familia incipiente que estábamos creando mi mujer y yo, tanto mi contribución al sustento y medio de vida, como el deseo cumplido por la navegación a vela, que, habiendo soñado desde siempre, aprendí en Marín, en la Escuela Naval, ya que hasta entonces solo la había “vivido” en libros y novelas.

Se dice que una imagen vale más que mil palabras. Pues no digamos lo que una estrofa de un himno como

SOPLEN SERENAS LAS BRISAS... (la entono brevemente)

Funciona como un resorte involuntario y asertivo de sintonía y evocación de sentimientos, camaradería y emociones de todos aquellos que hemos servido en la Marina, en la Armada. ¿No es así?



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Os puede parecer algo sobreactuado, pero espero exponer en este discurso, que en mi vida hubo un antes y un después, tras mi paso por la Armada.

Como decía al inicio, y no teniendo arraigo con ancestros históricos marinos, narraré principalmente mi experiencia, sentimientos y emociones... de vivir de, por y para el mar, que me ha llevado a recorrer varias veces toda la redondez de la tierra, de Norte a Sur y de Este a Oeste, desde los países nórdicos a Sudáfrica, desde Canadá a Argentina, desde Filipinas a Ecuador, y ligado con las seis disciplinas básicas que abarca esta Real Academia de la Mar, la Militar, la Científica y Técnica, que me honro en dirigir, la Mercante, la Pesca, la Vela, y la muy prolífica sobre Historia y Cultura marítima.

Y también debido a la experiencia vivida con mi incorporación hace siete años a la Asociación AGNYEE, de Amigos de los Grandes Navegantes Y Exploradores Españoles (www.agnyee.com).

La Armada

Pertenezco a la XXXV promoción de 1973 de Ingenieros Navales, que este año pasado hemos cumplido 50 años de profesión, y que ha sido la más numerosa en la



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

historia, unos 130 compañeros entre las dos especialidades, Casco (Arquitectura Naval) y Máquinas Marinas. Seguimos manteniendo el compañerismo y afecto, que vivimos durante la carrera. Parte de la promoción hizo las Milicias Navales en San Fernando, y yo pertenezco a la primera promoción de IMECAR que sustituyó a la Milicia Naval, y que, con la carrera de Ingeniero Naval ya terminada, ingresábamos en la Escuela Naval de Marín a la vuelta de las navidades, en enero de 1974.

Reconozco que, como universitarios de aquellos años, respirábamos una época “rara” de escasa afición militarista, y eso que en Navales vivíamos en un oasis de la sociedad y de la vida universitaria, en nuestro propio y genuino ambiente naval, con profesores y compañeros de clase que eran Marineros. Estos últimos se integraron con gran empatía, disciplina y enorme espíritu y capacidad de estudio, que representaron un estímulo para todos nosotros, y nos llegamos a hacer buenos amigos, incluso con la diferencia de edad que teníamos.

Además, al llegar a Marín, acababan de asesinar hacía apenas tres semanas al Almirante Carrero Blanco, con la incertidumbre política y social que ello implicaba, y nos



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

embargaba la duda sobre el ambiente que nos podíamos encontrar al ingresar en la Escuela Naval Militar de Marín.

El proceso de ingreso lo recuerdo impecable, tras guardar en las maletas los vaqueros y ropa de calle, y los correspondientes cortes de pelo, unos cuantos incluso con melenas típicas de la época, y otros que habíamos sido precavidos y días antes habíamos ido a la peluquería, fuimos repasados a fondo hasta conseguir la uniformidad de corte de pelo estipulado.

Nos encargaron y entregaron uniformes, incluidas botas de campaña, y en seguida comprendimos que entrábamos, por inmersión, en otro mundo, de disciplina, por cierto, no exenta de solidaridad, con orden, rigor, estudio, instrucción y más instrucción, e ir cogiendo forma física a marchas forzadas. ¿he dicho marchas forzadas? Porque era literal. Y marchas con canciones en el recuerdo, que aseguraban el ritmo, el paso, aunque algunos trastabillaban, pero aprendían rápido a dar el falso paso para recuperarlo con la uniformidad requerida. Y aprender y emocionarnos con el canto en la oración de la noche de la Salve Marinera, y que ya nos ha acompañado en nuestras vidas.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Rememoro con agradable sabor en mi recuerdo aquellos meses de instrucción y estudio con materias que, aunque algunas ya las habíamos estudiado, se impartían de una forma más práctica, y nos hicieron conscientes de la importancia de la disciplina y de la seguridad en general y a bordo, de la lucha contra incendios, de localizar a una simple mirada las rutas de escape en cualquier lugar que nos encontráramos, aula, sala, comedor, o campo abierto, en caso de peligro. Las subidas obligadas a la cofa fija allí instalada, con ese tramo final a contra vuelo, que tenías que hacer de tripas corazón para no acobardarte y abortar, lo que hubiera representado, no solo un fracaso personal, sino también ante tus compañeros de brigada. Y la explanada, los cuerpos a tierra con charcos si llovía, lo que ocurría con frecuencia, o sin ellos, ese olor característico y peculiar de la celulosa, al que terminabas acostumbrándote, los días que soplaban levante. Las abundantes comidas de tres platos, bien condimentadas y apetecibles, las salidas a Marín o si daba tiempo, a Pontevedra. Incluso algunos que estábamos recién casados y disfrutábamos de algún fin de semana cuando nuestras mujeres podían venir a visitarnos, pues viviendo en Madrid, ellas ya estaban también iniciando sus vidas profesionales, y nos



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

permitían pernoctar en Pontevedra. La inmensa sala de estudio, donde mis dos buenos amigos, ingenieros navales de mi promoción, Pepe Romero y Jorge Sors, me introdujeron en el mundo de la vela, que yo desconocía, pero anhelaba, y me enseñaban con croquis las reglas básicas que regían la navegación a vela. La aplicación de los vectores para conseguir gobernar el velero.

Salvamento a compañeros con Snipes que con malas maniobras zozobraban y con aquellas temperaturas del mar de enero y febrero, frente a la isla de Tambo, nos apremiábamos a rescatarlos y largando un cabo y cazando las velas cogiendo algo de velocidad, el Snipe volcado se adrizaba y achicaba el agua por la popa, y nos aprestábamos a remolcarlos a tierra empapados para que se cambiaran y cogieran calor de nuevo.

Con los Pumas 23, al arreciar el viento y escorar fuerte, en mi ignorancia, aparte de un nudo en el estómago que nunca se deshacía, pretendía forzar su adrizamiento, y conseguir inútilmente la horizontalidad, con tal presión en las pantorrillas, que me producían más agujetas que las carreras en la esplanada y que toda la instrucción.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Los dormitorios inmensos con sus reservados con las literas y taquillas que aportaban una mínima privacidad, donde se imponía el silencio tras la retreta, y ya en pijama, salvo que alguno hiciera ruido extemporáneo, y entonces el brigadier de guardia, ordenaba bajar, todo oscuro, a formar en la esplanada en uniforme de campaña en pocos minutos, que nunca en mi vida nos hemos vestido tan rápido. Un par de carreras de penitencia y a dormir.

Nuestro Comandante de Brigada, el Capitán Aguirre Herrera, que era de infantería de marina, no perdonaba ni una, y supo mantener la disciplina y la comprensión ante tan torpes, en los inicios, reclutas. Delegaba en gran medida en el Alférez de fragata y brigadier José Antonio González Carrión, que puso todo su empeño, y lo consiguió, en hacernos unos soldados-marinos ya con sentido y disciplina militar, yo diría que bastante aceptables, en la mayoría de la brigada de Imecar.

El recuerdo de González Carrión es tan notable, que, aunque no nos hemos topado profesionalmente en estos 50 años, siempre recordé su persona y carácter con afecto, y gracias al almirante y académico Marcial Gamboa, recientemente pude, primero, confirmar que mi



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

memoria con su nombre era certera, y segundo, saber que se había retirado ya como Almirante. Tuve interés en encontrarnos hace unas semanas y revivir aquella brillante y vibrante etapa, y los tres disfrutamos de un par de horas de auténtica camaradería en los salones de la Residencia Militar Alcázar, en Diego de León, aunque no oculto que me impresionaba poder estar sentado charlando con dos almirantes, yo, inmerso en el ambiente de la Escuela Naval, y no me pude reprimir al reconocerle y saludarle, hacerlo con un “a tus órdenes” cercano y afectuoso, tal y como hice cientos de veces en aquella etapa de la Escuela Naval.

El próximo 16 de julio, día de la Virgen del Carmen, nuestra Patrona, se cumplirán 50 años de nuestra jura de bandera, que la hicimos bajo la presidencia del Rey de España, Juan Carlos I, y con la presencia majestuosa del buque escuela Juan Sebastián Elcano, que guardiamarinas, Alféreces de Navío recién ascendidos, autoridades, familia y amigos, pudimos visitar en un día esplendoroso en todos los sentidos, y cuyas imágenes forman parte permanente de nuestros álbumes familiares y de las cintas de aquellos incipientes tomavistas super 8, ahora ya auténticas piezas de museo.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Mis dos pasiones relacionadas con la Mar, mi trabajo y navegar. Como decía antes, ambas auspiciadas y promovidas desde la Armada.

Desde tercero de carrera venía trabajando por las tardes en Fletamentos Marítimos (Compañía naviera entonces de grandes petroleros), ya que su Director, el Ingeniero Naval Miguel Pardo Bustillo había puesto un anuncio en el tablón de la Escuela solicitando un alumno en prácticas, y fui seleccionado, lo que me permitió entrar en contacto con la vida real marítima, con petroleros enormes que se construían en Cádiz y en Ferrol. Y navegar en pruebas y operaciones de mantenimiento, por el Atlántico, Lisboa, Cádiz, Tenerife, Málaga. Fue una magnífica oportunidad de aprendizaje y en un ambiente muy amable y colaborador por Miguel Pardo y compañeros en la empresa, capitanes de la marina mercante y jefes de máquinas muy experimentados. Y conseguir ganar la confianza y creo que aprecio, de la Dirección y de la Presidencia, a la sazón, D. Javier Cremades de Adaro, padre de nuestro presidente.

Pero mi primer trabajo a tiempo completo surgió a través de la Armada, por medio del entonces Capitán de Navío Ramón López Muñoz, a quien conocimos como profesor



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

de submarinos en 5º de carrera, y a quien mi promoción, algunos aquí presentes y muy dispuestos, le ayudamos a elaborar los apuntes, contando con sus notas de trabajo personales. Nos tratamos algo más en mi destino en la JAL, recién incorporado como Alférez de Navío del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Escala de Complemento, donde él estaba destinado, y nos encargó a Jorge Sors y a mí, la revisión de planos y modificaciones para la recién iniciada serie de fragatas de la clase Baleares. Antonio Olivié, también Marino y recién nombrado Director Comercial de Construnaves, Asociación de Constructores Navales Españoles, quienes, a la hora de reclutar a un Ingeniero Naval de reciente titulación, recurrieron a López Muñoz, y me incluyó en su lista de candidatos para el puesto de Adjunto a la Dirección Comercial, y me contrataron. Era a la vez patronal de todos los astilleros, públicos y privados, y aportaban un Servicio Técnico Comercial para promover la exportación de barcos. Existía desde los años 60, pero se le quiso dar, bajo la presidencia de Francisco Aparicio Olmos, eminente Ingeniero Naval y ex presidente de Astilleros Españoles, una mayor relevancia para impulsar la búsqueda de nuevos mercados. A José Luis Viguera, veterano Ingeniero Naval recién llegado de



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

su destino en Japón, como inspector de AMOCO, le encargaron los astilleros públicos grandes y los mercados europeos, y a mí me encargaron la promoción de los astilleros medianos y pequeños, para los buques de pesca, y en particular, para explorar y abrir el mercado en países africanos.

A lo que dediqué doce años de mi vida profesional, y África, para mí, como para mucha gente entonces, era un Continente totalmente desconocido, que logró cautivarme y me hizo conocer un África, dicen que cuna de la humanidad, que no viene en los libros de texto.

Sinergias en África entre el mundo de la pesca y los astilleros

Senegal.

Como decía, doce años de profesión, lo fueron casi exclusivamente dedicados a viajar y vivir temporadas en África. Así, en el curso 1978-1979, recién cumplidos 30 años, durante una negociación compleja de Convenios de pesca y gestión de apoyo con créditos FAD (Fondos de Ayuda al Desarrollo) en delegaciones oficiales con la DG de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores y con la D.G. de Pesca,



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

y acompañando a los Reyes D. Juan Carlos y D^a Sofía, con el Ministro Mayor Oreja, y conocimos al presidente y poeta Leopold Senghor. Nos llevaron a conocer las playas inmensas de Casamance, al sur de Dakar, donde había cientos o miles de inmensas canoas de pesca exquisitamente coloreadas y adornadas. Ahora las llaman cayucos y no solo se usan para pescar.

Aquel viaje condujo a la firma de contratos en Senegal de 32 pesqueros para cinco astilleros de la cornisa cantábrica-atlántica (Ardeag en Erandio, Armón en Navia, Gondán en Castropol, Astafersa en La Graña en Ferrol, y Freire en Vigo), y llegué a necesitar largas estancias de hasta 186 días en ese año en múltiples viajes para culminar las negociaciones.

Dichos Convenios y Contratos se consiguieron en sinergia con el sector pesquero, y contemplaban el suministro de buques, así como el mantenimiento y formación de los pescadores senegaleses. En años posteriores se amplió a permisos de pesca para grandes buques atuneros de cerco, lo que me brindó la oportunidad de explorar África del Oeste en su Golfo de Guinea, con la colaboración de grandes del mundo de los



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

atuneros, como Iñaki Lachaga y Juan Garat, padre de nuestro compañero académico Javier Garat.

En el caso de Senegal se dio la curiosa circunstancia de que, al surgir algunos contenciosos y concurso de acreedores, llegaron a otorgarme poderes legales, tanto la República de Senegal, como el conjunto de los astilleros participantes, (el Contrato era solidario) para que defendiera recíprocamente sus intereses, al contar con la confianza de todas las partes. Y fue posible alcanzar una solución transaccional satisfactoria.

Pero a pesar del esfuerzo desplegado, la parte senegalesa no fue capaz de poner los pesqueros en operación con toda la logística que ello requería, e hizo necesaria una segunda fase, que el Académico Jesús Panadero gestionó, y citó hace unos meses en su Discurso de ingreso en la Academia. La colaboración que a través de su empresa contrató con las autoridades senegalesas, posibilitó la puesta en operación finalmente de esa importante flota pesquera.

De todas formas, a partir de 1976 se produce un cambio radical que afecta profundamente a nuestras pesquerías, al ampliarse las aguas jurisdiccionales de 12 millas a una



Zona Económica Exclusiva de los países ribereños hasta las 200 millas, con lo que España pierde el 95% de los recursos pesqueros del mundo que hasta entonces tenía accesibles.

Ello lleva al gobierno español a promover el fomento de Sociedades mixtas, con una serie de ventajas que se aplicaban siempre y cuando el socio español tuviera al menos un 40% de participación.

Pese a las reticencias iniciales de los empresarios pesqueros, en el periodo 1977-1985 se constituyeron al amparo de esta normativa 122 Sociedades mixtas en 18 países, con la aportación de 231 buques de la flota pesquera industrial española. Estos datos representaban entonces más de un 20 por cien de la flota.

Los empresarios españoles se encontraron con la dificultad de la gran disparidad que presentaban las legislaciones nacionales en cuanto a las inversiones extranjeras, con un amplio abanico desde la máxima permisividad a la máxima restricción.

En 1983 se produjo, un punto de inflexión motivado por el proceso de adhesión de España a la Comunidad Económica Europea CEE y las conflictivas y arduas



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

negociaciones en materia de Sociedades mixtas, que fueron objeto de discusión entre la CEE y España durante más de un quinquenio.

Incursión histórica hace 500 años Sobre Diego de Guevara (alias Yuder Pachá)

Tal y como ya he indicado nació en Madrid, con orígenes andaluces, por parte paterna principalmente de Granada y Sevilla, y por parte materna de Cuevas del Almanzora, un gran pueblo, antaño minero, al noreste de Almería, junto a Mojácar y lindando con la provincia de Murcia y la Ciudad de Lorca. En el siglo XVI Cuevas del Almanzora en el límite del reino nazarí, y Lorca en el límite de los reinos cristianos, de la Corona de Castilla. Territorio testigo de razias cristianas y árabes, por su cercanía de la costa, y con todas las procedencias y orígenes de sus tropas. Todo ello ha imprimido a esta tierra de un mestizaje del que se hace imposible profundizar en sus orígenes sin el riesgo de incurrir en errores, y que induce en sus gentes, en mis gentes, de una tolerancia y forma de ser, creo que bastante empática.

Volviendo al anunciado salto de quinientos años en la historia, quiero referirme a la gesta que un ciudadano de



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Cuevas del Almanzora, pueblo de mis ancestros, realizó, con gran habilidad y mano izquierda, en un territorio tan hostil, África occidental, y que nos muestra un estilo de liderazgo empático, como el modelo de Hernán Cortés, en contraste con los modelos autoritarios y distantes, frecuentes en aquellos tiempos (s. XVI), época llamada a la exploración a los confines del mundo conocido, para descubrir territorios lejanos e ignotos, y que aportaron tanto recursos naturales como otros muy valiosos sobre el conocimiento en aquellas tierras de costumbres y culturas tan diferentes.

Sobre la empatía y estilos de liderazgo véase la exposición magistral del Presidente de esta Academia, Carlos Cremades Carceller, en su conferencia del pasado mes de diciembre, sobre “Liderazgo y éxito. Cortés y Magallanes, dos liderazgos antagónicos”.

Yuder Pachá fue un militar y explorador morisco español, que según los cronistas, nació en 1562 como Diego de Guevara en Cuevas del Almanzora, a mediados del siglo XVI y muerto decapitado en Marrakech en 1605, y cuyas capacidades naturales creo que podrían equipararse a las de Hernán Cortés.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Hay descubrimientos que se buscan y otros que se encuentran casualmente, como en este caso para mí, con la inestimable ayuda de mi hermano Fernando, gran explorador y conversador con las gentes de nuestra tierra y sobre nuestros ancestros, y estudioso de la historia del Sureste y Andalucía, y sobre el gran y poco conocido personaje Yuder Pachá, explorador-conquistador español, a la altura de Cortés y de Pizarro y de una época similar, pero sin su trascendencia, al hallarse en el lado oculto de aquella España que no alumbró su gesta, conocida, pero silenciada por Felipe II, ya que no lo hizo en nombre ni por interés, ni encargo, de la Corona española, aunque posteriormente, ésta sí que se podría haber beneficiado, como luego veremos.

Me llevé la sorpresa de que se trataba de un personaje histórico de primer orden en el contexto de la época y sobre el que fui encontrando numerosas investigaciones y referencias bibliográficas, de bastantes más estudiosos y solventes historiadores de los que nos podíamos inicialmente imaginar.

Las primeras referencias iniciales fueron del profesor Villar Raso, y en la fase final de redacción del discurso he tenido la fortuna de poder contar y contrastar



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

informaciones y datos, con el apoyo del historiador Antonio Llaguno Rojas, prolífico escritor sobre diferentes materias y gran experto en la contribución española en la conquista del Sudán, no confundir con el Sudán actual de África oriental, en el siglo XVI, quien a su vez contó para sus trabajos con la colaboración de Ismaël Diadié Haïdara, custodio de la famosa Biblioteca de Tombuctú, en parte recopilada por sus antepasados judíos, expulsados de Toledo en 1468, que ahora vive en España exiliado de Malí, y que según indican los cronistas eran descendientes del rey Witiza.

En las ruinas de Siyilmasa, al sur del Atlas, refiere el profesor Villar Raso, que se encontró con un profesor de la Universidad de Fez que le habló de un español que había atravesado el Sáhara en 1591 con cuatro mil andaluces, la mayoría de ellos del Reino de Granada, que venció a un ejército veinte veces superior y conquistó el imperio, el oro y la Biblioteca de Sudán. Creyó en un principio que su historia era irreal, pero investigó en la Biblioteca de Estudios Árabes de Granada y surge la existencia de Yuder Pachá, aunque en apenas unas referencias escuetas de Julio Caro Baroja en Los Moriscos, un artículo de García Gómez en la Revista de Occidente titulado “Españoles en Sudán”, un ensayo de



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Costa Morata en la revista Historia, 1977, y otro del profesor Iniesta en Historia 16, 1981. Volvió a investigar en la Universidad de Pensilvania, y los textos empezaron a amontonarse en su mesa. Existían documentos de espías ingleses que relataban a Isabel I las inmensas fortunas que por medio de un tal Yuder Pachá llegaban a Marraquech instándola a aliarse con Ahmad al-Mansur por ser allí monarca en aquellos años, y se le reconocía como uno de los reyes más ricos de la tierra.

Finalmente descubrió el texto árabe citado por todos ellos, el Tarij al-Sudan, crónica sudanesa escrita por Es-Saidi, sabio jurisconsulto de Tombuctú. Relata la historia del imperio Songhai y da especial relevancia a la persona de Yuder Pachá (Diego de Guevara), “natural de Cuevas del Almanzora, de pequeña talla y ojos azules”, del que ensalza su inteligencia y dotes extraordinarias de mando, así como la bondad y suerte con que fue favorecido en toda clase de empresas. También encontró textos franceses importantes, de Houdas y Slane, así como el Tarij el-Fetch, escrito por Mama Kati, quien recoge informaciones y notas dejadas por su padre. El estudio más importante es sin duda el de Henri de Castries, Hesperis, 1923, titulado “Conquête du Soudan par al-Mansur”, otro de Delafosse, que corrige el itinerario



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

marcado por Castries, y otro de La Chapelle, que vuelve a corregir la ruta de Yuder (Diego) por el Sáhara.

Inesperadamente descubrió el relato de un Anónimo Español, parece que escrito por un monje, jesuita o embajador, por encargo de Felipe II, que en veinte bellísimas páginas cuenta la historia de la travesía del Sáhara, a partir de su salida de Marraquech. Sin embargo, deja muchas lagunas sobre la niñez de Diego o Yuder en Cuevas del Almanzora y sobre su juventud en Marraquech. El relato de este Anónimo Español está en el Libro de los Jesuitas, mandado recopilar por el arzobispo de Sevilla Rodrigo de Castro Osorio en 1595, apenas seis años después de la conquista del Sudán, publicado por Jiménez de la Espada en 1877. Más tarde descubrió un texto maravilloso de Ortega y Gasset titulado “Las ideas de Frobenius”, aparecido en diario El Sol en 1924.

Finaliza Ortega con el siguiente párrafo: “donde el Sáhara termina y el Sudán comienza, sobre el codo del río Níger, se halla la que fue la ciudad santa de Tombuctú, en la cual, hasta 1900, no habían penetrado más de tres o cuatro europeos. Fue en tiempos una urbe gigante y sabia por la que peleaban una y otra vez los pueblos del



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

desierto y los reyes tropicales. Pues bien: allí viven, decía Ortega, desde hace cuatro siglos (hoy son cinco) los descendientes andaluces y españoles de aquellos conquistadores. A finales del siglo XVI, un sultán de Marruecos quiso lo que parecía imposible: arrebatarse Tombuctú a los tuaregs. Para ello contrató a un gran número de españoles bajo el mando de Yuder Pachá, con armas de fuego, las primeras que aparecían en este fondo africano. Los soldados españoles ganaron la batalla más grande que nuestro pueblo ha ganado al sur del Estrecho de Gibraltar y, victoriosos, se avocindaron en Tombuctú, tomaron mujeres del país y crearon estirpes que aún perduran. Orgullosos de su origen hispano, conservaron una exquisita disciplina aristocrática, y sus familias aún representaban los núcleos nobles del país”.

De su gesta a través del Sáhara y de la conquista del imperio Songhai del askia (rey) Isak II de Gao, conocemos sus andanzas paso a paso desde que sale de Marraquech con su ejército hasta su regreso a Marraquech en ayuda del Sultán al-Mansur, cuyo imperio se disputaban sus tres hijos.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

El nombre de Yuder, que significa en árabe pequeño y fuerte, sería un apodo que bien pudieron darle sus propias tropas. Parece probable que, de muy niño, fuera capturado por una de las múltiples razias turcas por el río Almanzora y que posteriormente entrara al servicio del califa de Marrakech. También pudo llegar expulsado de España. Domínguez Ortiz y Charles Lea hablan de quinientas mil a un millón de personas expulsadas, que indudablemente buscaban una patria parecida a la que habían tenido que dejar, y crear una nueva Andalucía.

Sabemos que Yuder en Marrakech llegó a ser Caíd (Gobernador) de la ciudad, por haberse ganado la total confianza de al-Mansur.

Al igual que Hernán Cortés, consta que tuvo una gran mujer a su lado, Nana “la turca”, que fue su compañera, le apoyaba, le inspiraba, e incluso ejecutaba sus instrucciones en la “neutralización” de sus enemigos.

Según Dunlop y Lombard, la razón de Al-Mansur para conquistar Sudán fue la gran cantidad de oro puesta en circulación por los musulmanes durante la alta Edad Media, que mayoritariamente provenía de Oriente Medio, Asia, Etiopía y Egipto. Sin embargo, a partir del siglo IX el



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

oro venía del país que llamaban de los negros, el Bilad al-Sudán, que se convertía en la fuente inagotable de oro, que daría origen al mito de Sudán, que ya antes impulsara a cartagineses y romanos a perder un par de ejércitos en su busca por el Sáhara, y a los portugueses más tarde, a ocupar la costa atlántica en un intento que resultó inútil de apoderarse de las fuentes de este metal.

Ghana, Malí y el imperio songhai eran los tres imperios en los que se basaba este comercio. En los siglos VIII y IX, Ghana se hallaba ligada al califato de Córdoba, consiguiendo los Omeyyas el control completo de su oro, que acuñaban en dinares. De este circuito comercial se apoderaron los almorávides y en Valencia se acuñaban los marabutim o maravedíes, manteniendo los almohades esta situación hasta 1212, año de la decadencia tras la batalla de las Navas de Tolosa. En el siglo XVI surge el apogeo del imperio de Malí y las minas de Hungría, Bohemia y Transilvania sufren un fuerte descenso. En los siglos XIV y XV los únicos grandes yacimientos de oro, al parecer inagotables, eran los del Bilad al-Sudán.

Las comunidades judías controlaban el oro entre estas ciudades y Siyilmasa y Tlemcén, y gracias a ellos, en



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Mallorca pudieron realizar mapas tan detallados como el de Abraham Cresques de 1375, de la escuela cartográfica mallorquina, en el que aparece Mansa Musa, emperador de Malí, con una enorme pepita de oro en la mano. El episodio clave en la vida de esta monarca fue su viaje a La Meca en 1314 con más de tres mil kilos de este metal, con lo que el precio de este se hundió en los mercados europeos. En definitiva, el oro del Sudán llegaría a convertirse en una de las piezas claves de la economía española y europea, y la consecuencia final no sería otra que el intento de unos y otros por franquear la barrera del Sáhara para apoderarse de estos yacimientos.

Con el oro y la alianza con Isabel I de Inglaterra, al-Mansur soñaba con repartirse con ella el imperio español. Vano empeño. Aunque existen indicios de que también exploró aliarse con Felipe II y guerrear contra Inglaterra.

El Anónimo Español da cuenta de las dificultades de la expedición e insiste en la extraordinaria valía de Yuder Pachá, de quien dice que era un caudillo perfecto que mandaba y era respetado por su saber y fuerza de carácter.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

El askia Ishaq II esperaba que el ataque del ejército invasor viniera por el Atlántico, pero Yuder (Diego) le sorprendió y cruzó el Sáhara por el centro y en ciento treinta cinco días se presentó en las orillas del Níger, en Karakara, con Gao al alcance de su vista. Su ejército constaba de dos mil arcabuceros (andalusíes y renegados), quinientas lanzas árabes, mil camelleros y seiscientos zapadores. En total cinco mil hombres, la mayor parte peninsulares españoles, ocho mil camellos y mil caballos grises por ser, según el Tarij el-Fetch: “los más vigorosos, resistentes y los que mejor soportan la sed”. Del ejército del askia, el Anónimo Español habla de “ochenta mil, ocho mil de ellos a caballo”.

Yuder batalló con ellos en Tondibo y gracias a los cañones y a la arcabucería esta se resolvió en poco tiempo a su favor. De allí partió a la conquista de Gao, que había prometido saquear a sus hombres, aunque luego lo impidió, y solo permitió que lo hicieran en las casas abandonadas, haciendo respetar las que estaban habitadas, igual que hizo en Tombuctú, donde acabó por situar su capital, dado lo insalubre del clima de Gao, donde en pocas semanas perdió cuatrocientos hombres. El rey tenía una treintena de barcasas al otro lado del río y las trescientas barcas de comerciantes, pescadores y



cultivadores del arroz de las islas, que formaban el resto de la flota, habían sido tomadas por asalto o habían ido tan cargadas de oro que la mayoría se fueron a pique y sus tripulantes fueron presa de los muchos cocodrilos que allí había.

Tampoco consintió Yuder la toma de Tombuctú. Los notables salieron a su encuentro y le prestaron obediencia. Todos menos el gran cadí, Abu Hatch Omar. Yuder no se indignó por ello, pero con fino instinto político no dejó que se notara su enojo. Penetró a la cabeza de las tropas en la ciudad, eligió el palacio de Sarakaima para su cuartel general; luego fue a ver al cadí y le besó la cabeza y los pies, con la amabilidad de un súbdito ante quien guarda la justicia de las escrituras. Sus objetivos eran claros.

Yuder ya había contemplado la idea de crear una nueva Andalucía para la gran diáspora española-morisca; por esta razón no arrasó el país como le había ordenado el califa, y entró en negociaciones con el askia. Pero al llegar esta iniciativa a conocimiento de Al-Mansur, se enojó mucho y lo destituyó de manera fulminante.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Corrían malos tiempos para Yuder. Su sustituto, Mahmud Ibn Zergún era un hombre colérico y expeditivo. Saqueó Tombuctú, sumió la Curva del Níger en un baño de sangre, robó su famosa Biblioteca, envió cientos de esclavos a Marraquech. Zergún fue un hombre poco sagaz, las grandes caravanas del oro dejaron de ir a Tombuctú y la ciudad se moría como un enfermo desahuciado.

El robo de la famosa Biblioteca, compuesta por cerca de cien mil manuscritos y su traslado a Marraquech fue un hecho digno de una película de Hollywood. Zergún la envió en una caravana a Marraquech como regalo al califa, que en ese momento estaba en Fez. Para evitar a los piratas del interior, la enviaron por mar a Tánger, pero antes de arribar, le salió al paso una flota española que los apresaron, y la trasladaron a El Escorial, y hoy es parte importante del fondo árabe de esta biblioteca.

A la desaparición de Zergún, siguieron cuatro pachás, todos muertos misteriosamente: Mansur Abd-er-Rahman murió de fiebres rapidísimas en Karakara; Abu-Ikhtyar también de muerte misteriosa; Mohammed Taba abandonado por sus hombres durante la siesta; Mustafá al-Torki envenenado, tal vez estrangulado entre Kabara y



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Tombuctú, según el-Saidi, que añade razones de desavenencias con Yuder por el mando de las tropas. Todos fueron enterrados con honores en la mezquita de Sidi Yahia y a nadie le cupo la menor duda de que Yuder Pachá estaba detrás de todas estas muertes, quedando definitivamente de nuevo al mando único del ejército, y contando para todo ello con la ayuda de su compañera Nana, “la turca”.

Queda claro, según todas las fuentes, que era un hombre extraordinario, muy inquieto y sagaz, con grandes dosis de “humanidad” por su gente. Otros cronistas decían que con ojos color “hierro de lanza” mimado por la corte, pero con ideas propias y la voluntad férrea de alcanzar sus objetivos con un mínimo derramamiento de sangre. No quería asolar el país como le ordenó el califa, sino simplemente dominarlo, e inmediatamente Yuder se puso a reorganizar la colonia, abriendo pozos y canales y convirtiéndolo en más habitable. El 24 de julio de 1598, al-Mansur cae enfermo y tras reconciliarse con Yuder le ordena que vuelva y se ponga al mando de su ejército para pacificar a sus tres hijos. Yuder le dio largas hasta que fue convencido por sus generales de que no podía evitar volver. En las crónicas *Las relaciones secretas de Marruecos* se cuenta la entrada victoriosa de



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Yuder en Marraquech, con todas las calles engalanadas con tejidos y alfombras. Desde 1599 a 1606, Yuder rigió los destinos de Marruecos. Le entregó a al-Mansur a sus dos hijos mayores esposados, aconsejándole que los matara, y el califa se negó. Nombró califa a Abu-Fares, el segundo, y una imprudencia de este le hizo perder su ejército en el-Sus.

Tras ello capturan a Yuder y lo condenan a morir. Yuder le dice con gran entereza a uno de sus ayudantes: “cuando vuelvas a Tombuctú lleva mi recuerdo a los amigos, luego te das un paseo por el Níger murmurando mi nombre y dales mi saludo. Diles que muero suspirando por la tierra en que residen y que ellos son mi familia, tal vez así no olviden nunca el sueño de vencer y poder vivir en paz”.

Tras la muerte de Yuder se sucedieron cambios continuos de sultanes y pachás, y los españoles fueron quedando cada vez más mestizados, constituidos en una casta influyente y con pretensiones de nobleza bajo el nombre de Arma, equivalente a fusileros, apodo que les fue dado por la población a su llegada y por las armas que portaban.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

El 16 de noviembre de 1893 entraron los franceses en Tombuctú y una delegación Arma se desplazó a Marruecos en busca de ayuda para echar al invasor. A su regreso, uno de los suyos, el sabio Mohammed Ibn Essoyuti, les convenció para que depusieran las armas y se sometieran a la voluntad de Dios, al hallarse el país en paz. Una lástima. Con el mando del Pachalik de Marraquech, los Arma, de origen hispánico, se decía que hubieran dominado toda África occidental”. Pero se la apropiaron los franceses.

Cuando sentenciaron a Yuder, según las crónicas recogidas por el profesor Llaguno, lo hizo con dignidad, entregándoles a sus verdugos las perlas y diamantes que llevaba consigo, en un gesto que indicaba su lealtad a la dinastía, queriendo que les diera su postrer recado de que sentía, más que su muerte, el error que cometía el príncipe al mandar ajusticiar a los mejores hombres de su abuelo Ahmed al-Mansur.

Concluye el profesor Llaguno profesor Llaguno, que, durante siglos, después del siglo XVIII con la presencia de los españoles andalusíes en Sudán y hasta que llegaron los primeros europeos, concretamente los franceses, en Europa quedó en el olvido esa participación



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

de la parte española, que por otra parte España tampoco lo hizo valer. Podemos pensar que este olvido interesó a las potencias europeas contemporáneas que a la hora de repartirse el África incógnita argumentaron y justificaron el descubrimiento por ciudadanos suyos de las tierras a colonizar, obviando la presencia anterior y primigenia de peninsulares hispanos.

Por otra parte, también está el hecho incuestionable de que el descubrimiento de América con sus ingentes cantidades de oro y plata hicieron desviar el interés de las rutas comerciales que unían el Mediterráneo con la sabana africana.

Nos preguntamos si los monarcas hispanos de los siglos XVII y XVIII deberían haber sido los primeros en reivindicar la relación de sus estados con estos otros del sur del Sáhara, en previsión de futuros escenarios geopolíticos, y no ignorar el continente africano.

De estas investigaciones concluyo que Yuder Pachá no actuó especialmente por motivos religiosos ni políticos de aquellos gobernantes, los de España, ni los de Marruecos, sino que su pasión y prioridad fue la de encontrar una tierra donde poder asentarse con sus



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

gentes, los andaluces hispanos de la diáspora, y optar a vivir allí en paz y armonía. Y posiblemente con los recuerdos de la tierra del Almanzora que le vio nacer.

Mis expediciones en África

Volviendo a mis viajes y enlazando con las expediciones hispánicas históricas en África:

El río Níger es el gran río de África Occidental que fluye en forma de inmenso bumerán desde el interior de Senegal y Guinea, transcurriendo primero hacia el noreste y recorriendo Malí, Níger, norte de Benín y después hacia el sur a Nigeria, hasta desaguar en el golfo de Guinea formando el gran delta del Níger cerca de Camerún. Tiene una longitud de 4200 km, que lo sitúan como el tercer río más largo de África —tras el Nilo y el Congo— y el 13.º más largo del mundo.

Nigeria

Durante cuatro años trabajé en una Compañía mixta del gobierno español con la antigua Unión Soviética, a los que entre otros países suministrábamos productos pesqueros, tanto a Nigeria como a Camerún. Los cobros resultaban difíciles y complejos, pues aunque



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

suministrábamos con todos los documentos en regla con cartas de crédito irrevocable, primero se declaró unilateralmente la no convertibilidad de la Naira, moneda local, con el dólar, y segundo se provocó un mercado corrupto de “robos” de soportes documentarios a proveedores, al mejor postor, creándose un caos en el que tardamos cuatro años, pero conseguimos finalmente cobrar toda la deuda, que duplicaba el capital social de nuestra empresa, y de no haber sido así, se la hubiera llevado por delante. Parte del cobro se consiguió contra suministro de combustible en Port Harcourt dentro del cupo disponible, contando con la eficaz y definitiva colaboración de un relevante empresario e influyente Chief nigeriano.

Bien al norte del río Níger, en la costa africana del mediterráneo, exploramos y conseguimos importantes contratos de barcos en Túnez, Argelia y Marruecos.

Golfo de Guinea

Además del gran éxito en Senegal ya citado, al sur del río Níger, en el Golfo de Guinea, también conseguimos contratos en Gabón, Camerún, R.P de Benín (ex Dahomey), Costa de Marfil, en este caso en operaciones



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

barter contra café y cacao, mediante la entonces existente Comisaria de Abastecimiento y Transporte, vinculada al Ministerio de Comercio, quien aseguró el pago a los astilleros. Algunos de estos viajes o expediciones los hice junto con el inefable Ceferino Ron, Director entonces de Astilleros Gondán, con Mauricio Canal de Astilleros de Huelva, con José del Río y Vicente Cancio, Directores Comercial y Técnico de Marítima de Axpe, este último padre de nuestro académico Francisco Cancio.

Angola

En Angola gestionamos un importante contrato de pesqueros, promovido por Construnaves y liderado por Construcciones Navales Paulino Freire, y para lo que su presidente Jesús Freire Pichín y yo, tuvimos que viajar en varias ocasiones y vivir, o sufrir, tremendas vicisitudes, sin alojamiento asegurado, en edificios vacíos e inhóspitos, que estaban preparando para recibir a médicos y personal sanitario cubanos (nos impresionó la ingente cantidad de cubanos en Angola), con retención de pasaportes, y eso que íbamos en viaje oficial auspiciado por el Ministerio de Pesca, bajo el tableteo



lejano de ametralladoras que nos despertaban por las noches.

Ghana y caso coreano

También tuvimos una exploración importante en Ghana, pues, aunque al final no la concluimos con éxito, se produjeron unas circunstancias notables de resaltar.

El cliente Armador era la Black Star Line, compañía naviera estatal. Se trataba de unos cargueros multipropósitos de unas 15.000 TPM. Era el año 1977 y fue la primera vez que nos topamos con la sorpresa de tener como únicos competidores a astilleros coreanos, hasta entonces desconocidos en Europa y en España.

Además, supimos luego que se daba la curiosa circunstancia de que Black Star Line se constituyó en los años 60 con el 40% de participación de la compañía ZIM israelí, con el objetivo de gestionar su tráfico con el Golfo de Guinea y África del oeste, y mantener su zona de influencia marítima y geopolítica.

En aquellos años no conocíamos los planes de construcción naval coreanos, y más tarde supimos que tras la retirada de las tropas de EEUU de Corea del Sur



(1970-1975), su gobierno consideró que la promoción de la industria de defensa y construcción naval de Corea del Sur era un paso necesario para asegurar y mantener la seguridad nacional.

Al regreso a España de aquella expedición a Acra y Tema, informamos, pero no se le dio entonces la importancia debida. El contrato se perdió, entre otras razones geopolíticas, por una diferencia de precio del orden del 20%.

La construcción naval de Corea del Sur en la década de 1970 carecía de los conocimientos tecnológicos para ser competitivos en los mercados internacionales y buscó de forma muy activa la asistencia tecnológica del exterior. El Departamento de Economía de la Escuela Noruega de Economía y Administración de Empresas, en su Informe de 2010, ya reportaba que Hyundai Heavy Industries (HHI) obtuvo cuatro tipos de asistencia tecnológica: (i) diseños de astilleros de la empresa inglesa A&P Appledore; (ii) diseños de barcos e instrucciones operativas de Scott Lithgow (Glasgow); (iii) expatriados, constructores navales europeos, trabajando para HHI los primeros tres años de operaciones; y (iv) conocimientos



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

técnicos de producción de Kawasaki Shipbuilding de Japón.

Todo este concienzudo plan con apoyo cien por cien estatal, con intereses de créditos preferenciales y garantías, que luego comprobamos que nunca se devolvían, ayudas para las inversiones a fondo perdido, tanto para los astilleros como para su industria auxiliar, incluida la del acero. Con todo este soporte y el dumping comercial, financiero, social y medio ambiental correspondiente, Hyundai se convirtió en pocos años en el principal constructor naval del mundo a partir de 1983.

Europa y Japón alimentaron al “monstruo” coreano, que luego en gran medida nos engulló. Y concretamente los astilleros ingleses de Appledore en Inglaterra y los escoceses de Scott Lithgow (donde por cierto trabajé en prácticas en el verano de 1973), desaparecieron años después, como hizo una buena parte de la construcción naval europea y española.

Y comenzó una nueva etapa de mercado en la construcción naval española, europea y mundial, con el liderazgo y luego cuasi monopolio coreano, que luego lideró China.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Con la correspondiente repercusión en la enorme fragilidad geoestratégica tanto de España como de Europa en el devenir de nuestro mundo, ampliamente expuesta en su discurso de ingreso por nuestro compañero académico José Esteban Pérez, Pepeban.

Juan Sebastián Elcano en Manila y reencuentro con la Armada

Tras años de distancia con la Armada tras mi etapa de IMECAR, en Manila participé en una delegación empresarial organizada con motivo de la escala del JSE a Manila, que arribaba de Honolulu y tras Manila navegaba en demanda de Bangkok, en 1982, en su sexta Vuelta al mundo, al mando del entonces Capitán de Navío Cristóbal Colón de Carvajal y Maroto, padre de dos buenos amigos, el actual Duque de Veragua, Cristóbal, académico, y Diego entrañable compañero ingeniero naval, de un par de promociones posterior a la mía. Ni que decir tiene que la escala en Manila, el Simposio de empresas españolas con importantes compañías filipinas, y la fiesta en los jardines de la embajada, plagada de uniformes blancos de guardiamarinas exultantes con el ambiente existente, nos brindaron unas



jornadas de enorme repercusión local y de gran emotividad.

Caso AESA

Me refiero ahora brevemente a mi experiencia en ASTILLEROS ESPAÑOLES a finales de los 80, bajo la Presidencia de Miguel Aguiló, Ingeniero de Caminos y economista, que produce un efecto paradigmático en el grupo público, y en equipo con ingenieros navales y de otras especialidades, algunos compañeros académicos, como Juan Sáez Elegido, como Director General, que luego le sucedió como presidente, Rafael Gutiérrez Fraile y Carlos Arias Rodrigo en la Dirección Técnica, Alfonso González Ferrari, en la Dirección de Marketing y José Esteban Pérez, dirigiendo la patronal de los astilleros y su coordinación con la Unión Europea, vivimos la etapa más creativa, ilusionante, fructífera, y colectiva, con resultados plausibles, para la construcción naval española.

Aunque al mismo tiempo tuvimos que asistir con gran dolor y desgarró, a los cierres de Euskalduna y del mítico astillero de Astano en Ferrol, pensamos que siguiendo directrices europeas y dentro de lo que el académico José Esteban Pérez sigue considerando, y yo comparto, como



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

una política bajo el título “rapto de Europa”, que no ha llegado nunca a establecer ni desarrollar una política efectiva industrial europea de construcción naval, salvo la de cierres y reducciones de capacidad, y al final posibilitando funestas transferencias de producción y capacidades al sureste asiático.

Rafael Gutiérrez Fraile hace unos días en LinkedIn constataba que “hace 30-40 años, Corea machacaba a nuestros astilleros, gracias a políticas descaradas de dumping. Las quejas europeas eran mínimas, ya que prevaleció la ingenua idea de la libertad de comercio y la eliminación de NUESTRAS ayudas de estado, no las suyas. Se presentó una demanda ante la OMC, que costó millones, y fue desestimada. Nuestros grandes astilleros en Europa fueron cerrando unos tras otro, más de 20 en la UE. Nadie salió a defenderlos. De aquellos polvos, estos lodos”.

Volviendo a AESA, partiendo en 1986 de una situación de falta de carga de trabajo total, conseguimos un gran éxito en los mercados de Noruega, Suecia, Alemania, India, Brasil, Argentina, Venezuela, Méjico, Francia, Yugoslavia, USA, y en España con la Empresa Nacional Elcano, con una gran diversidad de tipos de barcos y en



algunos casos los contratos eran series de barcos que permitían optimizar la ingeniería, los aprovisionamientos, y los propios procesos de construcción.

Tras un primer período complicado laboralmente, se pudo llegar a un acuerdo de reestructuración de plantilla con los sindicatos por procedimientos no traumáticos, que permitió trabajar varios años con paz social.

Miguel Aguiló, gran emprendedor y con un gran apoyo desde el INI y los Ministerios, unificaba sensibilidades en su modelo de dirección, la de una ingeniería y producción eficiente, gestionando con criterios económicos, y la cultural y artística. Ello permitió introducir también el concepto del patrimonio histórico industrial y la creación para la posteridad del Museo del Dique en el antiguo e histórico astillero de Matagorda, contando con la eficaz y fiel colaboración de Antonio Sarabia y Charo Martínez Vázquez de Parga, ingenieros de caminos, y con similares sensibilidades culturales.

Antonio Sarabia junto con Rafael Gutiérrez Fraile y un reducido equipo introdujeron modelos y procesos, en colaboración con universidades americanas, en concreto la de Michigan, que tenía un departamento especializado



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

en la optimización de procesos en la industria naval, y con grandes grupos de construcción naval japoneses, fundamentalmente Mitsubishi, con quien incluso llegamos a conseguir que un alto ingeniero directivo suyo (Watanabe san) recién retirado, accediera a vivir en Cádiz y coordinar la implantación allí de esos nuevos procesos de optimización.

En lo que se refiere al patrimonio histórico industrial, actualmente Navantia ha decidido recuperar la Capilla aneja al Museo, que no se pudo completar entonces, en colaboración con la Junta de Andalucía y el patrocinio de la compañía de seguros DKV, por ser considerado el recinto completo, Dique, Museo y Capilla como Bien de Interés Cultural.

Concluyendo, en cuatro ejercicios económicos (1986-1990) se consiguió equilibrar la cuenta de resultados, partiendo de unas pérdidas insufribles, y mediando una paz social y una campaña de comunicación externa e interna muy intensa y eficaz, que logró motivar a los equipos de dirección y al conjunto de la plantilla, en un proyecto de viabilidad empresarial colectivo, consiguiendo un nuevo posicionamiento en el mercado.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Creación de IZAR y NAVANTIA con la fusión de AESA y BAZAN

Jordi Mercader, 1988-1990, entonces presidente del INI tras haberlo sido de Bazán, un auténtico visionario fue el inicial muñidor de la colaboración entre AESA y BAZAN, y esa primera fase de coordinación técnico-comercial nos la encargaron a los hoy académicos Joaquín Coello y a mí. Años después aquellas incipientes ideas, junto con la mejora de gestión aludidas en AESA y BAZÁN, condujeron a la fusión y creación, primero de IZAR y después de la actual NAVANTIA.

Motores de 2T

Bajo mi presidencia en la fábrica de motores de 2 tiempos de AESA y luego IZAR, conquistamos con gran dificultad, inteligencia y esfuerzo los mercados USA en Nueva Orleans y Filadelfia. Tuvimos que conseguir licencias MAN-B&W de Copenhague, por ser un mercado que los daneses habían cedido sin más a los coreanos.

Nos asociamos con Seaplace, y el académico Manuel Moreu Munáiz, que era su presidente nos cedió a su mejor socio e ingeniero naval, José María Berbiela como Project Manager, y bajo la dirección y coordinación del



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Ingeniero Naval Enrique Díaz Navarrete, fue posible, primero, convencer a los daneses y luego ganar los contratos a los coreanos. Muy brevemente, vendiendo solo motores perdíamos dinero y contratos, y al suministrar paquetes de equipos alrededor del motor, que duplicaban la facturación del motor, con lo que Enrique tituló SIPP Sistemas Integrados de Paquetes Propulsivos, en la práctica, Cámaras de máquinas llave en mano, ganamos los contratos y con algo de beneficio. Ello requirió montar equipos de gestión matriciales, integrando y coordinando con los equipos y directivos de los astilleros USA, y asegurando carga de trabajo estable durante cinco años.

Navegación a vela. Una experiencia apasionante

Como decía al principio, descubrí la navegación a vela en mi paso por la Escuela Naval de Marín, y compré mi primer bote de vela nada más salir de allí. He tenido sucesivamente ocho veleros de crucero, gracias a que se convirtió en una afición familiar. Hemos participado en regatas en el Sureste español, entre Cartagena y Cabo de Gata, principalmente en Garrucha y Águilas, haciendo a lo largo de los años muy buenos amigos, de esos que lo son para siempre, como ocurre con la gente de la mar.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Además, con tripulaciones diferentes, con familiares y amigos, hemos recorrido, conmigo como patrón-capitán, unas cinco mil millas, por todo el litoral español, a veces en barcos propios, y otras muchas charteando veleros en Galicia, en la Costa Brava, Baleares, Costa Blanca, Andalucía. Y En Capri (Italia), Grecia, Turquía, Croacia, Marruecos, amén de canales en el Midi francés y en Oporto subiendo a los arribes del Duero, con las maniobras complicadas de ir superando enormes esclusas, unas detrás de otras, junto a enormes buques de pasaje que abrumaba compartir esclusa con ellos sin que te aplastaran.

Y el orgullo de haber colaborado en la promoción, organización y gestión de la Vela española de alta competición, la Copa América de vela, la Volvo Ocean Race, y como refería al inicio, mi implicación en AGNYEE y contribuir en promover la historia naval española y la extraordinaria experiencia de apoyar al velero PROS “Tras la estela de Elcano”, que después de superar la pandemia y mil vicisitudes técnicas, navegadas 25.000 millas, que era más de la mitad de la circunnavegación, ésta se vio truncada, a pesar de todas las medidas que se tomaron siguiendo las indicaciones del Capitán del puerto y el US Coast Guard, al quedar engullido nuestro



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

velero por el tifón Mawar en su paso por la Isla de Guam, donde permanece a 35 metros de profundidad totalmente destrozado, y a dios gracias, que la tripulación tuvo tiempo de refugiarse y ser acogida por misioneros españoles residentes desde hace 15 años en la isla de Guam.

Ricardo Teigell, socio y capitán de una de las etapas del pacífico le dedicó un rendido tributo con motivo del homenaje a nuestro Presidente y Capitán José Solá, que ahora hacemos nuestro, al escribir: “Yo no creo que el Pros haya desaparecido. Desde luego, en mí hoy está más presente que nunca; y sospecho que así será por mucho tiempo... Estoy seguro de que, como Kipling dijera, supo llenar ese minuto inolvidable y cierto, de sesenta segundos que le llevaron al cielo, ese lugar que, ciertamente, lo sabemos bien los nautas, no es sino reflejo del mar. Adiós, querido Pros. Te llevamos en el corazón.”

Y como en AGNYEE somos inasequibles al desaliento, muchos acariciamos la idea de reanudar algún día la expedición y completar la Vuelta al mundo en homenaje a Juan Sebastián Elcano.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

De momento estamos preparando la Expedición a Azores como homenaje a D. Álvaro de Bazán, que en 2026 se cumplen 500 años de su nacimiento, con actividades varias antes alrededor de esta efeméride.

Empatía y un Mundo Mejor

Quiero agradecer a la Academia que, al haber procedido a redactar este discurso de ingreso, que me ha hecho recorrer mi vida tanto a nivel personal como profesional. Como si parado frente a mi Espejo del Mar hubiera visto pasar mi vida, como si de una película se tratara.

Han sido unos años de escribir, que inicié durante la pandemia, con cuadernos, libretas, recordatorios en el móvil, notas de voz, a veces simples retazos, y noches con un montón de páginas de un tirón, exprimiendo recuerdos, ideas, trabajos, viajes, personas, proyectos, ciudades del mundo...y que luego todo ello se haya ido convirtiendo en palabras y textos, que una vez seleccionadas, elegidas, a menudo comprimiéndolos, se han transformado en un potencial libro extenso que he extractado para este discurso en esta tarde de mayo, rodeado de la gente que me importa.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Quiero terminar insistiendo en la experiencia de la empatía. Entre otras aportaciones notables, recordareis el discurso de la famosa y admirada actriz Meryl Streep, en la entrega de premios Princesa de Asturias en octubre pasado en Oviedo, en el que consideraba que una de las claves de éxito en su vida había sido debida “al poder de la empatía”.

Streep relacionó la empatía con la escucha activa y la diplomacia en un mundo cada vez más hostil y volátil. Hizo una llamada a la audiencia y a todos los presentes a abrazar la empatía como una forma radical de acercamiento y entendimiento. Este mensaje resuena, decía, no solo en el mundo del teatro y el cine, sino también en la sociedad en su conjunto. En tiempos tan convulsos de divisiones y desconfianza, decía, la empatía se presenta como un antídoto necesario para construir un Mundo Mejor.

La situación mundial y la española, que no es simplemente una época de cambios sino un Cambio de Época, en la que emergen el tremendo impacto de las Nuevas Tecnologías, la revolución Medio ambiental, combinado con guerras atroces que nos van siendo muy próximas, y un clima político intoxicado. Pero hoy quiero



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

enfatar en la crucial contribución de la empatía en contraposición a la crispación existente en el mundo, ante lo que poco, o de forma limitada podemos hacer a título personal, pero sí esforzarnos en lo que podamos contribuir en los ámbitos sociales y políticos en nuestra querida España.

Quizás podríais aducir que es una ingenuidad, pero como decía Mark Twain “No estamos locos por poder soñar” y añadiría que no hay motor más vital y poderoso que intentar hacer realidad nuestros sueños de un mundo mejor, que la Fe, el tesón y la pasión, sin rendirnos ante la dura e indeseable realidad.

Muchas gracias.

¡He dicho!



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Bibliografía discurso parte histórica

Las referencias y documentación utilizadas son:

- Conde-Salazar Infiesta, L. (2009). «Yuder Pachá, el almeriense que conquistó Tombuctú». Atlas de los Exploradores Españoles. Barcelona, España: Editorial Planeta, S. A. y Sociedad Geográfica Española.
- López de Guzmán, Rafael, (1987). «Andalucía en la Curva del Níger». Granada, España: Universidad de Granada.
- Llaguno Rojas, Antonio (Mayo de 2021). Yuder Pachá, la presencia y la huella de andalusíes e hispanos en la curva del río Níger entre los siglos XIII y XVII. De la realidad a la ficción. Almería, España: Universidad de Almería.
- Llaguno Rojas, Antonio (2006). La conquista de Tombuctú. La gran aventura de Yuder Pachá y otros hispanos en el País de los negros. Editorial Almuzara, Córdoba.
- Villar Raso, M. (1999). LAS ESPAÑAS PERDIDAS (ODISEA AFRICANA DE YUDER



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

PACHÁ Y DE LOS MORISCOS GRANADINOS). Comares

- Ortega y Gasset: “Las ideas de Frobenius”, El Sol en 1924, donde Ortega cuenta los avatares de aquella conquista.
- Peña, R. (2014). Espejismo solar. Renacimiento.
- Prieto, José (2001). «Exploradores españoles olvidados de África». Madrid, España: Sociedad Geográfica Española.
- Ismaël Diadié Haïdara, quien alimentó y contribuyó de forma relevante los trabajos documentales de varios de los autores anteriores.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE CONTESTACIÓN DE
D. CARLOS CREMADES CARCELLER**



Excelentísimas e Ilustrísimas Autoridades, Ilustrísimos Académicos, Señoras y Señores.

Una noche de 1979 en uno de sus viajes por África, en la frontera entre Togo y Ghana, Luis Vilches y un compañero de AESA se habían quedado sin visado, los soldados del control de fronteras les detienen y les dejan incomunicados. Ante la insistencia de Luis, le permiten ir con un soldado a la casa del Sargento jefe del puesto fronterizo, el compañero de Luis sigue detenido como garantía. Es noche cerrada, llegan a una cabaña en medio de los árboles, el soldado que le acompaña tiene tanto miedo a su jefe que se esconde y le dice a Luis que sea él, el que llame a la puerta y despierte al Sargento. Aquello pinta muy mal, Luis llama a la puerta, aparece una mujer somnolienta, probablemente la mujer del Sargento, instantes después aparece el marido, un auténtico armario despertándose con cara de muy pocos amigos. Al estar en lo alto del escalón de entrada, su



aspecto es aún más descomunal, Luis a duras penas intenta explicarle la situación, el sargento escucha serio y desconfiado. Entonces, el sargento vislumbra en el cuello descamisado de Luis una cadena y una cruz, e interrumpiéndole le pregunta: ¿Est ce que vous est chrétien?, ¿eres cristiano? En décimas de segundo, Luis se da cuenta de la trascendencia de la respuesta que, de hecho, es una autentica ruleta rusa, de la opinión que ese gigantón tenga de los cristianos, depende que les deje libres, los encarcele o incluso los mate, la seguridad jurídica era un concepto inexistente en África en 1979. Pero Luis no duda, y responde, sí, soy cristiano. El sargento, muy serio, desde lo alto le mira fijamente a los ojos y con un gesto del brazo le dice que pase, Luis respira hondo. Después les extiende dos salvoconductos, uno para Luis y otro para su compañero.

Recibimos hoy en esta Academia a alguien que lo ha sido todo en el mundo de la ingeniería naval, a alguien que ha



recorrido medio mundo en pro de la industria naval española. Sabemos de sus numerosísimos logros en la exportación de buques a países africanos, pero era necesario mostrar que dichos logros supusieron no solo trabajo, no solo creatividad en la creación de sociedades mixtas entre otros instrumentos, sino también mucho valor.

En 1959 un niño de 11 años aplastaba su nariz contra los cristales de las vitrinas que protegen las maquetas del Museo Naval. Ese niño se quedaba extasiado ante las carabelas del descubrimiento que veía casi a diario frente al entonces Instituto de Cultura Hispánica, al lado de su casa. En la zona de pescadores de Águilas y en Garrucha admiraba las barcas desechadas por los pescadores, que su familia compró, y calafateadas les servían para adentrarse en el mar y navegar paralelos junto a la costa. Así poco a poco aquel niño, como si estuviese predestinado para ello, se enamoró de la mar. Su paso



por la Escuela Naval en Marín contribuyó a acrecentar aún más dicho sentimiento. Sus dos grandes pasiones relacionadas con la mar; su trabajo y navegar, ambas fueron promovidas desde la Armada, con quien el nuevo Académico mantendrá siempre una relación de agradecimiento y lealtad. En el fondo la historia del nuevo Académico es la de un idilio permanente y progresivo con la mar. En un hombre de su valía y vocación, dicho idilio ha sido de una gran fecundidad, y el cauce para dicha fecundidad ha sido su condición de Ingeniero Naval.

Decía que el nuevo Académico lo ha sido todo en el campo de la ingeniería naval y así es: el nuevo Académico ha sido Presidente de la Unión Profesional de los Colegios de Ingenieros de España (UPCI) y VP del IIE, Decano del Colegio de Ingenieros Navales y Presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, Consejero de PYMAR, Presidente y CEO de Manises Diesel Engine Company, Director



Comercial en AESA, Astano, Juliana, Astican, Santander, Manises, etc., etc. Fuera del ámbito naval, fue un extraordinario Director General de Iberia para Europa y África.

Su gestión en dichas empresas ha venido acompañada de numerosos éxitos, pero entre todos ellos creo que es imprescindible citar la labor de D. Luis Vilches al frente del Departamento Comercial de AESA. En 1986 el INI nombra nuevo presidente a Miguel Aguiló y confían a Luis Vilches la Dirección Comercial. La situación de AESA en 1986 era patética, tenía una plantilla de 30.000 personas sin trabajo y sin moral y tenía unas pérdidas insostenibles de 60.000M de pesetas. La imagen de Astilleros Españoles en el exterior era la de un astillero moribundo que no había podido adaptarse a las nuevas normas de la Unión Europea y, por tanto, condenado a desaparecer. Su cartera de pedidos era nula. El recipiendario efectuará una labor de revitalización comercial digna de un caso de



Harvard. No hay tiempo para pormenorizar detalles sobre la reorganización del departamento, el plan estratégico comercial, el plan de comunicación, etc., etc. Pero sí para que veamos los resultados, en 1990, en tan solo 3 años, se tenía una cartera de pedidos de 2 años y medio, y se había logrado una recuperación de la imagen y de la credibilidad dentro y fuera de España espectacular. Era un éxito sin precedentes, Astilleros Españoles se volvía a situar en la situación preminente de la construcción naval europea que había tenido antaño.

El recipiendario nos ha hablado con pasión del almeriense Yuder Pacha, conquistador de Tombuctú, pero un gran desconocido para casi todos los españoles, y comprendo que lo haya hecho pues la familia de su madre tiene sus orígenes en Cuevas del Almanzora (Almería), precisamente la cuna de Yuder Pacha, pero yo añadiría porque además en la trayectoria profesional del nuevo Académico, África ocupa un papel central. Doce



años de su ejercicio profesional lo fueron precisamente de trabajo en África. El recipiendario ha viajado y vivido en Senegal, Guinea Conakry, Benín, Nigeria, Gabón, Camerún, Costa de Marfil, Angola, Ghana, Túnez, Argelia, Marruecos, Mozambique..., consiguiendo contratos para los Astilleros Gondán, Freire, Armón, Ruiz de Velasco hoy Murueta, Juliana, Sestao, Cadagua, Mallorca, Celaya, AR Santo Domingo, Huelva, Cádiz, Las Palmas, Tenerife, Astafersa, Ardeag, Luzuriaga, Alicante... así como en factorías del antiguo Astilleros Españoles. En total ha contribuido a la exportación de más de 100 barcos cuyos contratos contribuyeron al mantenimiento de muchos puestos de trabajo, y a la creación de mucha riqueza para la zona.

África es un continente que fascina, y te fascina por sus gentes, por la mirada cautivadora, de sus niños, que te piden una limosna, pero a veces, en el fondo, lo que te están pidiendo y te ofrecen es una sonrisa. Los



parámetros vitales de sus gentes sencillas son otros, los tiempos diferentes. Pero siendo todo eso verdad, África es también un continente de aventura y misterio, de inseguridad y de muerte.

En 1979 el Gobierno de Ghana saca a Concurso la construcción de unos cargueros multipropósitos. El país estaba gobernado por un triunvirato de Generales, el General del Ejército del Aire era el que tenía que decidir sobre el Concurso e invita a la delegación española a una cena en su casa, la cena transcurre con normalidad. Pocos días después, el Teniente General hace lo mismo con otros invitados. En un momento de la velada, un grupo de soldados irrumpe en la casa y metralleta en mano, asesinan al General, a toda su familia, y a todos los invitados que allí se hallaban. Era el golpe de Estado del piloto de combate Teniente Rawlings, que de haberse producido tan solo unos días antes habría impedido que hoy pudiésemos escuchar discurso alguno.



Un día estando el nuevo Académico y Jesús Freire en Angola, quedan para tomar unas tapas al día siguiente con un misionero español, pero el encuentro no llega a producirse, ese mismo día en el paseo enfrente del hotel donde se hospedaba Luis Vilches, el misionero es asesinado para robarle.

En otra ocasión, llega a un acuerdo para la contratación de buques pesqueros en Ghana. A la hora de fijar las condiciones de pago, el comprador exige abonar el precio en diamantes: todos recordamos la película “Diamantes de sangre” protagonizada por Leonardo di Caprio. Evidentemente, no hubo transacción.

Huelgan los comentarios sobre lo narrado, que amerita aún más lo conseguido en África por el beneficiario. Pero la labor del nuevo Académico no se ha limitado a África, Luis Vilches ha sido un extraordinario embajador de la marca España a lo largo de todo el mundo. Ha recorrido 65 países, todos los europeos más India,



Indonesia, Irán, China, Malasia, Filipinas, Emiratos, Arabia Saudita, Turquía, Venezuela, Colombia, Brasil, Argentina, Ecuador, etc., etc. amén de los africanos ya mencionados. Decir que ha sido un extraordinario embajador de la marca España acredita las extraordinarias cualidades comerciales de D. Luis Vilches, pero creo que no hace justicia a su labor, pues el beneficiario no solo ha contribuido a que España como marca sea valorada y respetada, sino a que España, como tierra a la que amamos todos, progresara. Esta será una motivación primordial en la vida de D. Luis Vilches.

En un país como el nuestro tendente a la disgregación y al tribalismo, su increíble y encomiable labor en pro de un Pacto de Estado para la Industria podría parecer quijotesco, de no ser porque es absolutamente necesario. Frente a la desafortunada frase de que la mejor política industrial es la que no existe, que ha provocado pérdidas ingentes de puestos de trabajo y de competitividad en



nuestro sector industrial, su opinión sobre el tema quedaba reflejada en un extraordinario artículo publicado en la Revista de Ingeniería Naval de octubre de 2023. D. Luis Vilches argumentaba, que con esa filosofía no se ayudaba “a sacar adelante nuestra nación, España, pues es necesario luchar y pelear con uñas y dientes dentro de las oportunidades que nos ofrece Europa y los organismos internacionales”. Y añadía: “y tampoco debemos dejarnos enredar con condicionamientos medioambientales a menudo espurios, que en España nos exigimos con gran intensidad e ingenuidad y otros países, la mayoría, incumplen, en clara defensa por mantener su industria y sus empleos. Y no digamos con la competencia desleal con el dumping económico y social que muchos países practican”. Reflexión rebotante de realismo económico y de amor a España, a su industria y a sus gentes.



Pero decíamos que, en un país como el nuestro, el empeño por crear un Pacto de Estado para la industria tenía algo de quijotesco, y es que nuestro nuevo Académico tiene algo de Quijote y alguno de sus objetivos podrían parecer una quimera. No sé si recuerdan a aquella evocadora canción titulada “El sueño imposible” del musical “El hombre de la Mancha”, canción en que se perseguía una estrella inalcanzable, Luis Vilches siempre ha perseguido estrellas inalcanzables sin importarle lo lejos que estuvieran, sin importarle el esfuerzo por alcanzarlas. Quizá porque como él mismo dice “no hay motor más vital y poderoso que intentar hacer realidad nuestros sueños”.

Y nos podemos preguntar ¿por qué es así nuestro nuevo Académico?, yo daría 3 razones: la primera, porque es un idealista, le gustan los retos por difíciles que sean si cree que merecen la pena; la segunda, porque es un gran trabajador que cree que trabajando se consiguen muchas



cosas; pero hay una tercera razón, que es un gran don que la providencia regaló a nuestro nuevo Académico y que él se encargó de desarrollar - tiene hasta una Diplomatura en Psicología -, sus extraordinarias dotes para convencer, para aunar voluntades, para persuadir, para ilusionar a los más diversos partícipes en aras a conseguir una meta común. Evidentemente, la raíz de ese don es una grandísima empatía, esa capacidad para identificarse con alguien, de llegar a ver sus sentimientos y sus intereses. Pocas personas en la vida he conocido con esa capacidad, que él ha puesto siempre al servicio de nobles objetivos. Quizá por ello ha logrado alcanzar en muchas ocasiones esa estrella inalcanzable de la que hablaba la canción. Es obligado citar: contribuir a la fusión entre AESA y Bazán en Izar, luego Navantia, dos compañías con culturas corporativas muy diferentes, el renacimiento de Astilleros Españoles ya comentado, o su labor con la exportación de los motores de dos tiempos a Estados Unidos. Y ha alcanzado esas estrellas



inalcanzables porque también como él mismo dice: “cada día al despertar renace mi anhelo de seguir”.

Pero además de perseguir esos sueños - o quizá precisamente por perseguirlos – Luis Vilches ha sacado tiempo para ser Diplomado en Comercio Internacional por la EOI, Diplomado en Tecnología y Negocios Pesqueros, en Dirección de Proyectos por el IESE, Máster en Negocio Aéreo por la London Business School , y Presidente del Comité sobre Industrialización del Instituto de Ingeniería de España, Vicepresidente del Clúster Marítimo Español, Miembro del Comité Español del Germanischer Lloyd`s, Socio fundador de AEDIMAR (Asociación Española de Industrias Auxiliares Marítimas), Miembro nato de la Comisión de asuntos deontológicos y disciplinarios del Colegio Oficial de Ingenieros Navales de España, Magna Dedicatio del IIE, Colegiado de honor del Colegio de Ingenieros Navales, Asociado de honor de la Asociación de Ingenieros Navales de España, etc., etc.



Luis Vilches podría muy bien decir que ha vivido una vida plena, ha conocido en citas presenciales a Gorbachov, a Margaret Thatcher, a Juan Pablo II, a Carlos Andrés Pérez, a Leopoldo Senghor, a los Reyes de España...

Necesitaríamos muchas horas para poder tan solo enumerar la vida y logros de D. Luis Vilches, y no tenemos tiempo para ello.

Como bien ha dicho él mismo, la preparación de su Discurso de Ingreso a esta Real Academia le ha obligado a mirar hacia atrás, a contemplar su vida, y al mirarla con profundidad darse cuenta de la importancia que en ella han tenido muchas personas, pero yo aquí señalaría especialmente a una, a su mujer M^a del Carmen Rojo Calvo. Luis conoció a su mujer en 1965 en el Club San Pablo de Madrid, en un guiño del destino muchos años después AESA trasladará sus Oficinas centrales a los terrenos que ocupaba el Club. Se casaron en 1973 y tuvieron dos hijos, Nacho y Javier. Su unión y amor con



Mari Carmen ha sido una unión de una solidez inquebrantable. Los avatares que a lo largo de la vida suceden en el matrimonio, salud, etc. no han hecho sino reforzar los vínculos entre ambos, pues cuando existe verdadero amor, dichas dificultades sirven para que nos despertemos de la anestesia en que a veces nos envuelve el día a día, y podamos valorar lo que es más importante en nuestra vida.

Luis Vilches con esa pasión y entusiasmo que pone en todo lo que hace, tiene grandes aficiones. Siempre le gustó la música, lo que más le gustaba era cantar con sus hermanos y familia, los ocho hermanos ganaron el primer premio del Festival Internacional de canción infantil del Circo Price que presentaba el mítico locutor Jesús Álvarez, lo que les llevó a actuar en los históricos estudios del TVE en Paseo de la Habana, era 1960, les llamaban la familia Trapp española, Luis tenía 12 años, y era el mayor de los hermanos, años después enseñaba y



dirigía las canciones en su promoción de las milicias navales, y en la instrucción el Comandante de Brigada gritaba: “Vilches da la entrada”. Otra de sus grandes pasiones – como no podía ser de otra manera – ha sido la vela, lo que le ha llevado a cruzarse el Mediterráneo en todas direcciones, a ser miembro del Consejo Español del Sindicato de la Copa de América, y a ser Vicepresidente de la Asociación de Amigos de Grandes Navegantes Y Exploradores Españoles.

Últimamente sus múltiples compromisos de representación, le han llevado a descubrir y desarrollar una nueva afición: la de escritor, escribiendo conferencias, discursos y resúmenes diversos que plasman sus amplios conocimientos y cultura del mundo naval.

Y, para terminar, relataré un hecho que sucedió hace más de 50 años, a principios de los años 70 en las oficinas de Auxinave, la empresa operadora en aquellos años de los



buques de Marflet. En aquella época en un despacho de dichas oficinas trabajaban tres personas: una de ellas era un guineano de Bata que había tenido que salir huyendo de Guinea en tiempos del Presidente Macías, el segundo un becario que estudiaba Ingeniería Naval y el tercero, el más senior, un administrativo. Solían jugar a la lotería casi todas las semanas, si a alguien se le olvidaba contribuir y luego no tocaba, no pasaba nada, se lo había ahorrado. Pero un día de febrero de 1972 tocó, y tocó mucho dinero, 1 millón de pesetas, la entrada para un piso muy bueno en aquella época. Pero resultó que, a Gaspar, el guineano, se le había olvidado poner el dinero ¿había que compartir con él tan suculento premio?, el contable tenía sus dudas, pero al becario de Ingeniería Naval, a pesar de la ingente cantidad de dinero que aquello suponía para un becario, no le cabía ninguna duda; había que compartir el premio con Gaspar pues, aunque aquella vez se le había olvidado poner el dinero,



habitualmente lo hacía. El becario de Ingeniería Naval se llamaba D. Luis Vilches Collado.

En un mundo tan absolutamente individualista, legalista y materialista como el actual, este hecho nos muestra la personalidad del nuevo Académico, yo aún diría más, este hecho nos ilumina el alma del nuevo Académico.

Es un honor para la Real Academia de la Mar recibir en la misma como Académico a aquel niño que aplastaba la nariz frente a las vitrinas del Museo Naval, al adulto que cruzó África, mares y fronteras en aras al engrandecimiento del mundo naval en España.

Es un honor recibir a D. Luis Vilches Collado que en permanente idilio con la mar dedicó, y sigue dedicando, su vida en pos de nobles ideales, en alcanzar estrellas inalcanzables porque está firmemente convencido de que así contribuye a forjar un mundo mejor.



REAL ACADEMIA
• DE LA MAR •

Muchas gracias

He dicho