



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

*Recepción del Académico de Número*

**ILMO. SR. D. ALEJANDRO AZNAR SAINZ**



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

## ÍNDICE

I. Discurso de recepción ante la Real Academia de la Mar del Numerario Electo, Ilmo. Sr. D. Alejandro Aznar Sainz .....	1
II. Discurso de respuesta, en nombre de la Real Academia, del Ilmo. Sr. Numerario D. Federico Esteve Jaquotot.....	30



De izquierda a derecha: D. Luis Vilches Collado, Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos; D. Juan Díaz Cano, Académico de Número y Presidente de la Real Liga Naval Española; D. Eduardo Serra Rexach, Vicepresidente de la Real Académica de la Mar; D. José María Blanco Núñez, Secretario General de la Real Académica de la Mar; D. Federico Esteve Jaquotot, Académico de Número y Presidente de Honor del Clúster Marítimo Español.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RECEPCIÓN ANTE LA REAL  
ACADEMIA DE LA MAR DEL NUMERARIO ELECTO,  
ILMO. SR. D. ALEJANDRO AZNAR SAINZ**



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •



D. Alejandro Aznar Sainz



*Discurso pronunciado por D. Alejandro Aznar Sainz el  
17 de octubre de 2016 con motivo de su ingreso en la  
Real Académica de la Mar*

Con la venia, Excmo. Sr. D. Eduardo Serra Rexach,  
Subdirector de la Real Academia de la Mar y presidente  
de esta ceremonia.  
Excmos. e Illms. Señoras y Señores Académicos.  
Dignísimas autoridades.  
Señoras y Señores.

***LA FAMILIA AZNAR Y SU COMPROMISO CON  
LOS INTERESES MARÍTIMOS***

Aprovecho esta solemne ocasión para compartir con Vds. la historia del compromiso de una familia empresaria con los intereses marítimos, tanto en la faceta privada, a través de las empresas creadas en el sector marítimo, como en la pública, a través de una participación activa en las principales asociaciones de representación de los intereses marítimos del país. Son seis generaciones con una misma actitud: la de conciliar



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

los intereses a veces dispares de los diferentes actores marítimos, buscando una postura común de defensa del conjunto de los intereses marítimos de España.

## **Eduardo Aznar de la Sota y sus hijos Eduardo y Luis M<sup>a</sup> Aznar Tutor y su papel en las asociaciones de industrias marítimas creadas en España a principios del siglo XX**

El primer Aznar que se relacionó con la mar fue Eduardo Aznar de la Sota (1830-1902). Ejerció la profesión de corredor intérprete de buques, con una importancia creciente en un puerto de tanta actividad comercial y de carácter internacional como era el Bilbao de mediados del siglo XIX. Al menos desde 1861 Eduardo regenta con Salustiano Zubiría la firma Aznar y Zubiría, dedicada a la correduría marítima. Los corredores intérpretes de buques o corredores marítimos (ship brokers), como se les conocía más comúnmente, desempeñaron un papel fundamental en el comercio y el transporte marítimo en el siglo XIX. El Código de Comercio español requería para el ejercicio de esta profesión acreditar el conocimiento de dos lenguas extranjeras pues, además de su labor de intermediarios en los contratos de fletamento entre cargadores y transportistas, debían servir de intérpretes y auxiliares de los capitanes y sobrecargos de buques extranjeros. Su labor de intermediación en el mercado de transporte les confirió la posesión de un intangible



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

esencial en el negocio marítimo: la información. Precisamente por ello, los corredores marítimos fueron los promotores de la creación de numerosas compañías navieras, particularmente en el mercado tramp, y sus primeros directores gerentes.

La actividad empresarial de Eduardo Aznar de la Sota se aceleró tras el final de la Segunda Guerra Carlista vinculada al boom de la exportación de mineral de hierro vizcaíno y los negocios comerciales y marítimos asociados. Tras la disolución de la sociedad con Zubiría, Eduardo creó una nueva firma de corretaje a finales de los años setenta con el también corredor marítimo Juan Bautista Astigarraga y Echevarría, Aznar y Astigarraga, dedicada a la correduría marítima, los negocios navieros y la exportación de mineral. En 1893 Eduardo Aznar liquidó la sociedad con Astigarraga y prosiguió sus negocios en solitario, a través de la casa Aznar y Compañía.

Los negocios de Eduardo Aznar con sus parientes los Sota debieron iniciarse durante la estancia del primero y su familia en la casa de su tío Alejandro en Castro Urdiales durante el sitio carlista de Bilbao. Su tío Alejandro de la Sota Álvarez, a su vuelta de Cuba en 1853, comenzó a gestionar el patrimonio familiar y los diversos negocios de la familia vinculados al comercio y exportación del mineral de hierro. Eduardo Aznar, por su parte, había comenzado a registrar minas en los años setenta en la zona encartada, asociándose con propietarios y comerciantes de la zona y de Bilbao. No





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

obstante, fue a partir de la vuelta del primogénito de Alejandro a Bilbao, en 1879, cuando los primos Eduardo Aznar y Ramón de la Sota iniciaron su meteórica carrera en el mundo de los negocios de Bilbao, primero en la minería y el comercio del mineral de hierro, poco más tarde en el transporte marítimo y luego en muchos otros negocios relacionados (seguros, astilleros, banca), a través de la casa Sota y Aznar.

En el decenio de 1880 Eduardo Aznar de la Sota dio el salto de los corretajes de buques a la creación de compañías navieras con flota propia. A partir de entonces y hasta su muerte en 1902, Eduardo Aznar promovió, bien a través de la firma Aznar y Astigarraga, a través de la casa Sota y Aznar o mediante la casa Aznar y Compañía, la creación de varias compañías navieras, como la Compañía Bilbaína de Navegación (1882), las veinticinco compañías de un solo buque creadas por la casa Sota y Aznar entre 1889 y 1899, la Compañía Vasco Cantábrica de Navegación (1899), la Compañía de Navegación Internacional (1900), etc. A estos proyectos cabría añadir la Compañía de Remolcadores del Cantábrico (1890), con la que abriría otra línea de negocio, la de remolcadores y salvamentos marítimos, que tendría continuidad hasta nuestros días. En 1900 las casas Aznar y Cía. y Sota y Aznar promovieron la creación de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, el primer gran astillero moderno de Bilbao, recayendo la presidencia en Eduardo Aznar de la Sota.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

A principios del siglo XX Eduardo Aznar de la Sota se situó, agrupando todas las empresas navieras fundadas por él, entre los 15 primeros armadores del mundo.

Tras su muerte en 1902, sus hijos Eduardo y Luis M<sup>a</sup> Aznar Tutor asumieron el liderazgo de los negocios de la familia en las casas Aznar y Compañía y Sota y Aznar, respectivamente, cuya suerte fue muy diferente en los primeros años del nuevo siglo. Como sucedió con otras familias empresarias, el fundador de esta dinastía procuró dar una buena educación a sus hijos. Eduardo, el primogénito, tras cursar el bachillerato en el Instituto Vizcaíno, fue enviado con doce años a Inglaterra, donde cursó los estudios de comercio y de donde trajo a Bilbao los sistemas de gestión y financiación imperantes en el negocio marítimo internacional. Luis cursó sus estudios de Derecho en Madrid, pero también residió un tiempo en Inglaterra antes de incorporarse a la casa Sota y Aznar. Alberto, por su parte, era ingeniero por la escuela de Madrid, pero no asumió cargos de gestión hasta la muerte de su hermano mayor.

La muerte del fundador en 1902 coincidió con un periodo de crisis en el negocio marítimo que afectó a Bilbao en general y a los negocios de la familia Aznar en particular. En ese mismo año los Aznar habían salido de la gerencia y del accionariado de la Navegación Bat, la Vasco Cantábrica de Navegación y la Vasco Gaditana de Navegación. La Compañía Bilbaína de Navegación y la Compañía de Navegación Internacional, que habían hecho fuertes inversiones en los últimos años



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

del boom naviero (hasta 1901), adquiriendo buques a precios muy altos, se vieron obligadas a reducir su capital social y la primera tuvo que desprenderse de parte de su flota en 1907 para hacer frente a sus deudas con el Banco de Bilbao. La Compañía Bilbaína acabó disolviéndose en 1929 mientras que la de Navegación Internacional fue adquirida por la Naviera Sota y Aznar en 1916. En 1905 se liquidó la sociedad Remolcadores del Cantábrico.

Eduardo Aznar Tutor, que parecía llamado a asumir la dirección de los negocios de la familia a la muerte de su padre, no salió indemne de la crisis, muriendo en Bilbao, en 1908, a la temprana edad de 48 años. Su muerte simbolizó en cierto modo la decadencia de los negocios navieros de la casa Aznar, administrada a partir de entonces por el tercero de los hermanos, Alberto, y tras la muerte de este en 1923, por los herederos respectivos, Luis Aznar González y Emilio Aznar de la Puente.

La suerte de los negocios gestionados por la casa Sota y Aznar, por el contrario, no podía ser más favorable. El grupo de sociedades navieras de Sota y Aznar logró esquivar la crisis naviera de los primeros años del siglo XX gracias a una estrategia de inversión acertada, comprando los buques en etapas de precios bajos y recurriendo sobre todo a la autofinanciación en lugar del endeudamiento. A ello habría que añadir la trayectoria ascendente del astillero Euskalduna, que además de las reparaciones inició la construcción de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

sus primeros buques, consolidándose como uno de los grandes astilleros españoles en este período, y la creación de la Compañía de Remolcadores Ibaizabal en 1906. Además de sus negocios mineros en Vizcaya y Santander, el grupo puso en marcha otros negocios mineros en Teruel (Sierra Menera) y Almería (Alhamilla) y, más adelante, un complejo siderúrgico en Sagunto, la Compañía Siderúrgica del Mediterráneo.

Luis M<sup>a</sup> Aznar, el segundo de los hijos del fundador, se había incorporado a la casa Sota y Aznar en 1886, en la que los primos Sota y Aznar participaban al 50%. Tras el fallecimiento de su padre en 1902, Luis quedó como la cabeza visible de la familia Aznar en los negocios de la casa Sota y Aznar, siendo nombrado director gerente, con carácter vitalicio, de todas las sociedades del grupo, junto con Ramón de la Sota.

Eduardo Aznar y sus tres hijos desplegaron también una intensa actividad institucional y política en la España de la Restauración. El fundador presidió la Comisión gestora que constituyó la Cámara de Comercio de Bilbao en 1886. En 1898 impulsó con otros empresarios la creación de la Unión Minera de España y dos años más tarde fue elegido Presidente honorario de la recién creada Asociación de Navieros de Bilbao y, un año más tarde, de la Liga Marítima Española, las dos asociaciones de representación de los intereses marítimos de España más influyentes en aquella época. En lo que respecta a su actividad política, fue Senador por la provincia de Burgos, en representación del Partido



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Conservador en las legislaturas de 1899 y 1901. Sus tres hijos continuaron la actividad política del padre, siendo diputados y senadores por el mismo partido en varias legislaturas. Eduardo y, sobre todo, Luis, también participaron de forma muy activa en las principales asociaciones de representación de los intereses marítimos en España. El primero fue Presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao entre 1900 y 1901 y Vicepresidente de la Asociación de Navieros de Bilbao. El segundo actuó como el representante de la Asociación de Navieros de Bilbao en Madrid desde 1904 en adelante; en 1908 entró a formar parte de la Junta Directiva de la Liga Marítima Española y un año más tarde de la de su filial, la Asociación de Constructores Navales Nacionales.

La Asociación de Navieros de Bilbao y la Liga Marítima Española fueron, como ya he adelantado, las dos principales asociaciones de representación de los intereses marítimos en la España de principios del siglo XX.

La primera se constituyó el 9 de marzo de 1900, siendo nombrados Eduardo Aznar padre e hijo presidente honorario y vicepresidente, respectivamente, de la misma. Su objeto exclusivo era “la defensa y fomento de los intereses generales de los Asociados y de la Marina Mercante de la Matrícula de Bilbao a quien representará ante los Poderes públicos para obtener de ellos la protección necesaria a su desarrollo y vida”. Dada la importancia de la flota bilbaína en el conjunto de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

la marina mercante española, se convirtió en la asociación de representación de los intereses navieros más importante e influyente de España, siendo el germen de otras asociaciones más generales, como la Asociación de Navieros Españoles, creada en 1903. Los objetivos de la Asociación de Navieros de Bilbao eran muy claros, trataba de conseguir un marco institucional y regulatorio favorable a los intereses económicos de los navieros. Para ello contó con un representante permanente en Madrid, que desde 1905 era Luis M<sup>a</sup> Aznar Tutor, y con los recursos y capacidades necesarias. Su éxito más notable en los primeros años de su andadura fue la aprobación de la Ley de Protección a las Industrias y Comunicaciones Marítimas de 14 de junio de 1909 que estableció un sistema de primas a la navegación para los buques de bandera española.

En contraposición a la Asociación de Navieros de Bilbao, la Liga Marítima Española era una asociación más amplia que trataba de dar cabida a todos los intereses marítimos del país. Como bien ha indicado el historiador Martín Rodrigo, en el nacimiento de la Liga confluyeron tres proyectos diferentes pero complementarios. El primero estaba vinculado a algunos significados oficiales de la Armada, muy preocupados por el gran impacto que las derrotas de Cavite y Santiago de Cuba habían ejercido sobre el poder naval de España. El segundo provenía de algunas personalidades significativas de los partidos políticos



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

hegemónicos en la Restauración, como Antonio Maura o Joaquín Sánchez de Toca (éste último autor del influyente libro *Del poder naval en España*, publicado a fines de 1898), preocupados por la decadencia naval y política del país (y también por el surgimiento de nuevos movimientos como la Liga Nacional de Productores en 1899 vinculados al regeneracionismo de Joaquín Costa). El tercero procedía de los sectores económicos relacionados con la mar, muy especialmente de los empresarios navieros, que por aquel momento estaban atravesando una difícil coyuntura económica y que estaban intentando recabar la protección del Estado, entre los que destacaron, además de mi tatarabuelo Eduardo Aznar de la Sota (de las casas Aznar y Sota y Aznar), Eduardo Ybarra (de Ybarra y Compañía) y Claudio López Bru (de la Compañía Trasatlántica).

El 9 de junio de 1900 se celebró en Madrid una reunión a la que asistieron unas cincuenta personas – entre ellas mi tatarabuelo- para crear una asociación que liderase un “movimiento de regeneración marítima” en el país. La idea había partido de un oficial de la Armada, Adolfo Navarrete, quien se había inspirado en experiencias similares en el Reino Unido, Alemania, Italia o Francia, y la había lanzado en la *Revista General de Marina* en la primavera de 1899, unos pocos meses después del llamado Desastre de 1898 que sacudió al país y provocó un álgido debate sobre la identidad nacional y sobre los medios de regenerar el país y de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

recuperar el prestigio y el lugar perdido entre las principales potencias internacionales. Unos meses más tarde de aquella reunión preparatoria, el 15 de noviembre de 1900, se celebró la asamblea constituyente de la Liga Marítima Española, cuya Presidencia recayó en Antonio Maura, las Vicepresidencias en Joaquín Sánchez de Toca y Claudio López Bru, la Secretaría General en Adolfo Navarrete, y la Presidencia de Honor en mi tatarabuelo Eduardo Aznar de la Sota. La Liga Marítima Española surgía como un grupo de interés dedicado a “representar ante la opinión y los poderes públicos las aspiraciones, y promover por todos los medios legítimos de propaganda e influencia el fomento de la vida marítima nacional”. En marzo de 1903 el Consejo de Ministros declaró a la Liga asociación oficial y de utilidad pública. A finales de 1910, La Liga Marítima Española llegó a contar con más de 16.000 socios, entre individuales y colectivos, y 39 juntas provinciales.

Desde sus orígenes, la Liga trató de forjar el mayor consenso posible entre los diferentes grupos de interés que la integraban. Para ello buscó siempre “fórmulas de conciliación”, intentó evitar las divergencias públicas entre unos sectores y otros y trató de sumar el mayor número de entidades marítimas posibles al proyecto. Para la Liga, “Las industrias marítimas, o sea la navegación mercantil, la pesca comercial y las fabricaciones navales, en unión de las industrias afines, derivadas de los transportes marítimos y de las





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

extracciones y utilizaciones de los productos del mar, constituyen la rama más grande, más vigorosa, de mayor número de frondosas hojas y de más profundas y diversas raíces del árbol de las industrias nacionales, y es la de mayor influencia en la vida del tronco y, por lo tanto, en la economía patria”. No obstante, en la España de principios del siglo XX los intereses de esos sectores a veces diferían o incluso entraban en abierta contradicción. Por ejemplo, los intereses de los armadores de importar buques sin recargos arancelarios –los llamados derechos de abanderamiento- chocaban con los de los astilleros y siderúrgicos que reclamaban protección –aranceles- para la industria nacional o que la navegación de cabotaje estuviera reservada para los buques de construcción nacional, algo a lo que se oponían los navieros, que solicitaban que esa reserva se hiciera extensiva a todos los buques de bandera española, con independencia de dónde hubieran sido construidos.

Las relaciones entre la Liga Marítima Española y la Asociación de Navieros de Bilbao no fueron siempre armónicas, aunque la participación de mis antecesores en ambas asociaciones en estos años trató siempre de buscar fórmulas conciliadoras que facilitasen la coordinación y la actuación conjunta en pos de los intereses marítimos del país. Tras la creación de la Liga Marítima Española, la Asociación de Navieros de Bilbao decidió en un primer momento no adherirse, aunque dejó a sus asociados libertad para hacerlo. Algunos de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

ellos lo hicieron, entrando a formar parte de la Junta Directiva de este organismo, como Eduardo Aznar Tutor, que fue nombrado presidente de la sección de Construcciones. En enero de 1901, y a propuesta de éste, la Asociación de Navieros de Bilbao decidió, no sin discusiones, la integración en la Liga, aunque un año más tarde la ANB abandonó la Liga molesta por la actitud de esta en el conflicto laboral entre los navieros y los maquinistas. En 1908, Luis María Aznar Tutor solicitó la autorización de la Asociación de Navieros de Bilbao para incorporarse, a título particular, a la Junta Directiva de la Liga, actuando a partir de entonces como un coordinador de facto de las posiciones y actividades de ambas asociaciones. Estas acabaron forjando una postura y unos objetivos comunes que permitieron la aprobación de las dos piezas legislativas más influyentes en el desarrollo de la marina mercante española en el primer tercio del siglo XX, la ya comentada Ley de Protección y Fomento de 1909 y el Decreto-Ley de 21 de agosto de 1925 que restableció las primas de navegación suspendidas temporalmente durante la I Guerra Mundial.

### **La tercera generación: José Luis Aznar Zavala**

Continuando la tradición familiar, el hijo primogénito de Luis M.<sup>a</sup> Aznar Tutor, José Luis Aznar Zavala (1896-1951), se incorporó a la casa Sota y Aznar y a los órganos de gestión de las principales empresas del



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

grupo tras acabar sus estudios de Derecho en Madrid. José Luis asumió la dirección de los negocios familiares tras la muerte de su padre en 1929, en una etapa de dificultades económicas y de crecientes tensiones políticas, tanto en el país como en las empresas del grupo y entre las dos familias que lo controlaban, los Sota y los Aznar. Durante la Guerra Civil, el enfrentamiento entre ambas familias se agudizó dada la diferente adscripción política de las mismas, nacionalistas vascos los primeros y conservadores monárquicos los segundos.

Tras la caída de Bilbao en junio de 1937, José Luis Aznar asumió el control de las empresas del grupo Sota y Aznar. A partir de entonces trató, en primer lugar, de recuperar la flota de la Naviera Sota y Aznar, que se encontraba en puertos extranjeros controlada por la casa de Ramón de la Sota en Londres, algo que consiguió por vía judicial en la primavera de 1938 (y que le valió la Gran Cruz del Mérito Naval, que también había recibido su abuelo); y después, de intensificar su control sobre la propiedad de las empresas del grupo. Desde principios de 1939 la naviera pasó a denominarse Naviera Aznar, S. A., y sus buques dejaron de nombrarse con la denominación euskérica de montes vascos para llevar el nombre de los montes de las distintas regiones españolas. En los años siguientes, la familia Aznar, con el apoyo financiero de los Bancos Urquijo e Hispanoamericano, pasó a controlar la



propiedad de la naviera y del resto de empresas del grupo.

Durante los años cuarenta, José Luis Aznar procedió a reorganizar los negocios, liquidando algunos como la Siderúrgica del Mediterráneo e introduciéndose en otros nuevos relacionados con el transporte marítimo y la construcción naval, como la creación de agencias y compañías de fletamentos, compañías de seguros y empresas auxiliares de la construcción naval. El crecimiento de los negocios de la familia y la vital importancia de estar cerca de los diversos organismos de la Administración motivó la apertura de una oficina permanente en Madrid.

Bajo el liderazgo de José Luis Aznar Zavala, la Naviera Aznar procedió a restablecer sus servicios marítimos regulares y a operar su flota tramp en los mercados internacionales. Pero, además, participó en otras operaciones que la colocaron como líder visible de la matrícula mercante bilbaína. En 1942, la Naviera Aznar y la Compañía Naviera Vascongada, con el respaldo financiero del Banco de Vizcaya, crearon la Naviera Bilbaína, una nueva compañía que se hizo con el activo y pasivo de dos navieras históricas de la plaza: la Marítima Unión y la Naviera Amaya. En 1946, el apoderado general de la Naviera Aznar, Alejandro Zubizarreta, fue nombrado consejero-delegado de la Compañía Naviera Vascongada, compañía que a partir de entonces pasó a integrarse dentro del grupo Aznar y



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

que, en 1949, adquirió en una operación muy similar a la de Naviera Bilbaína, la Naviera Bachi y sus filiales.

A finales de los años cuarenta, el grupo naviero dirigido por José Luis Aznar controlaba todas las grandes navieras de la plaza de Bilbao, con la excepción de la Compañía Marítima del Nervión y era el más importante de España, con una quinta parte del tonelaje mercante español. Símbolo visible de la hegemonía del grupo Aznar en la matrícula bilbaína fue la construcción del llamado “edificio Aznar” en la calle Ibáñez de Bilbao, 2, obra del arquitecto Manuel Galíndez Zabala e inaugurado en 1948, que albergó a partir de entonces la sede de la mayoría de las compañías navieras de Bilbao. Cuando en 1951 se creó la Oficina Central Marítima (OFICEMA), la patronal oficiosa del sector naviero, su primer Presidente fue el apoderado general de este grupo y hombre de confianza de José Luis Aznar, Alejandro Zubizarreta.

Siguiendo la tradición de su padre y abuelo, José Luis Aznar desempeñó varios cargos de representación de los intereses marítimos en España. Fue el impulsor de la unión de las dos asociaciones de navieros del norte de España, la Asociación de Navieros de Bilbao y la Asociación de Navieros del Norte de España, en una sola, la Asociación de Navieros del Cantábrico, en 1937, formando parte de su primera Junta Directiva, como vocal hasta 1939, y desde entonces hasta 1942 como vicepresidente. Esta asociación fue disuelta en 1942, tras la prohibición de todo tipo de asociaciones de clase



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

por el nuevo régimen, pero continuó funcionando como un Consultorio Marítimo desde 1943 hasta 1981, fecha en la que se creó la Asociación de Navieros Vascos, de la que se hablará más adelante.

José Luis Aznar continuó desempeñando un papel importante en el nuevo Sindicato Nacional de Transportes Marítimos creado en 1942, asumiendo la jefatura del grupo de Líneas Marítimas de Altura de Gran Cabotaje. Desde ese puesto José Luis Aznar trató de hacer frente a la acusada intervención del Estado en el transporte marítimo y, sobre todo, a la abierta confrontación del INI, presidido por Juan Antonio Suanzes, con las navieras privadas del país.

La guerra primero y sobre todo el nuevo régimen salido de la misma, alteraron el marco institucional en el que se había desenvuelto el negocio marítimo desde mediados del siglo XIX hasta 1936. El nuevo marco regulatorio no solo aisló a las navieras españolas de los mercados internacionales de bienes, factores y servicios y del propio mercado de transporte, sino que también consagró una intervención y regulación asfixiante por parte del Estado y, lo que es todavía más sorprendente, supuso la irrupción en el sector de una empresa pública, la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, del grupo INI, que compitió, en condiciones de ventaja otorgadas por la legislación vigente, con las navieras privadas. El gobierno justificaba la acusada intervención del Estado por las pérdidas de tonelaje causadas por la Guerra civil y el



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

conflicto mundial, por las necesidades de defensa nacional y por la notoria insuficiencia de la iniciativa privada.

Los conflictos entre el INI (Elcano) y las navieras privadas fueron varios: por el intento de la primera de explotar buques en competencia directa con las navieras privadas y, cuando este primer objetivo se impidió, por las condiciones de venta y arrendamiento de los buques de Elcano a las navieras privadas; por los programas de construcción de buques de la empresa pública y las ventajas discrecionales concedidas por la legislación a la misma en el acceso a las gradas, las materias primas y los bienes de equipo necesarios para su construcción; y por el trato de favor dado por la Administración a la empresa pública en la distribución del Crédito Naval para la construcción de nuevos buques. El enfrentamiento entre Elcano y las navieras privadas se libró en los despachos de los diferentes organismos ministeriales, no en el mercado, y José Luis Aznar desempeñó un papel central en la defensa, no siempre con éxito, de los intereses del sector naviero.

José Luis Aznar tuvo una relación muy estrecha con otro personaje clave de la política marítima española en los años cuarenta, Jesús M<sup>a</sup> Rotaèche, Director General de Comunicaciones Marítimas primero, entre 1941 y 1942, y Subsecretario de la Marina Mercante más adelante (1942-1953), y antiguo consejero de la Naviera Aznar y el astillero Euskalduna. Ambos organismos, adscritos finalmente al Ministerio de Comercio, trataron



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

de contrarrestar la política autárquica e intervencionista del presidente del INI, con escaso éxito hasta 1951, puesto que el Presidente del INI era al mismo tiempo el Ministro de Industria y Comercio y el Presidente de Elcano, el Ministro de Marina. A partir de 1951, con la separación de los ministerios de industria y comercio, el giro gradual de la política económica del gobierno de la autarquía hacia posiciones de mayor apertura, y la creación de la Oficina Central Marítima (OFICEMA), una iniciativa conjunta de los navieros y la Subsecretaría de la Marina Mercante, el poder político del INI disminuyó y, con él, la hostilidad hacia las navieras privadas.

### **La cuarta generación: Eduardo Aznar Coste**

Eduardo Aznar Coste había nacido en Bilbao el 28 de febrero de 1920, donde cursó sus primeros estudios. Tras combatir en la guerra civil comenzó a trabajar en las oficinas de la Naviera Aznar en Bilbao. La temprana muerte de su padre, el 28 de febrero de 1951, el mismo día que cumplía treinta y un años, dejó a Eduardo Aznar al frente de los negocios del primer grupo naviero de España y de uno de los grupos empresariales más grandes del país.

A partir de entonces se lanzó a una frenética carrera para reforzar la posición del grupo Aznar en el sector naviero español, renovando la flota de Naviera Aznar y el resto de las navieras del grupo, intentando competir a nivel internacional en los tráficos tramp y en las líneas





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

regulares de carga y pasaje e introduciéndose en nuevos tráficos y mercados como los de pasaje –líneas regulares de Canarias y puertos españoles a Inglaterra y de la península a las Baleares- y cruceros turísticos.

Como otros grupos empresariales en España, el grupo Aznar se vio afectado muy negativamente por la crisis económica de los años setenta. La principal empresa afectada fue la Naviera Aznar, que durante la primera mitad de esa década había efectuado inversiones muy importantes para reforzar su posición en un nuevo sector, el de transporte regular de turistas, que entró en un franco declive como consecuencia de la crisis económica. Las dificultades económicas y financieras de la Naviera Aznar, que presentó un expediente de suspensión de pagos en 1979, afectaron a las empresas del grupo más relacionadas con ella –servicios marítimos, seguros y pinturas–, muchas de las cuales acabaron disolviéndose tras la quiebra definitiva de la Naviera en 1983. El resto de las navieras del grupo (Vascongada, Bilbaína, Neasa), aunque operaban en otros tráficos, también sufrieron la crisis del sector y acabaron disolviéndose pocos años más tarde.

Sólo la Compañía de Remolcadores Ibaizábal, que operaba en un segmento de mercado muy diferenciado y mucho menos afectado por la crisis, logró sobrevivir primero y renovarse y crecer después. Eduardo Aznar Coste no llegó a ver la suerte final del grupo que tanto había contribuido a engrandecer: falleció en noviembre de 1981.



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Esta ambiciosa estrategia de crecimiento corrió pareja a una creciente representación en el sector marítimo, en su condición de líder y portavoz de los navieros españoles durante casi todo este período: fue presidente de OFICEMA desde 1957 a 1962 y, de nuevo, desde 1968 hasta su desaparición en 1977; y procurador en Cortes por el sector empresarial naviero desde 1966 hasta su disolución. En su condición de presidente de OFICEMA formó parte de la Comisión Interministerial de la Presidencia del Gobierno para estudiar la mejor aplicación de las leyes de protección a la marina mercante. Como su bisabuelo, su tío abuelo y su padre, Eduardo también recibió la Gran Cruz del Mérito Naval (en 1954).

Aunque formalmente era una especie de pool naviero, OFICEMA se convirtió en el órgano de expresión de los intereses navieros españoles ante la opinión pública y la Administración y también de presión ante los diferentes gobiernos. Sus principales reivindicaciones durante los decenios de 1960 y 1970 fueron cuatro: la liberalización de la importación de buques –nuevos y de segunda mano- y de otros insumos para el sector (seguros, combustibles y reparaciones), que los navieros se veían obligados a adquirir en España; una más activa implicación del Estado en la financiación del sector (que a partir de 1963 había dejado el crédito naval en manos de las cajas de ahorros y la banca privada); una política comercial que favoreciese la exportación e importación



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

en buques de bandera española (a través de medidas como primas a la navegación, desgravaciones fiscales, incentivos para la contratación de la exportación en términos c.i.f. y la importación en términos f.o.b); y la creación de un Ministerio de la Marina Mercante que concentrase todas las competencias relacionadas con el sector o, si esto no fuera posible, el fortalecimiento de la Subsecretaría de la Marina Mercante, calificada por mi padre como “una isla prácticamente desatendida dentro de la burocracia española”, que centralizara también la política portuaria, la distribución del crédito naval o la intervención directa en el sistema de acción concertada del Estado en los astilleros españoles.

A pesar de la maraña de ayudas y subvenciones existentes para el sector naviero, cuya cuantía y efectividad, en todo caso, no era superior a la existente en otros países, Eduardo Aznar Coste subrayaba que “la mayor parte de los navieros del mundo preferirían menos ayuda y más libertad para explotar buques”, como el enorme crecimiento de las banderas de conveniencia estaba poniendo de manifiesto. En este sentido Eduardo Aznar sugería que una política naval como la vigente en España podía acabar conduciendo al armador español, en particular al que explota líneas en competencia con compañías extranjeras, a abanderar sus buques en otros pabellones. Decía:

“Si [el armador] no ve un porvenir claro y una orientación decidida en nuestra política naval y en las facilidades crediticias, sentirá una fuerte tentación



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

de ampliar sus líneas, explotando buques extranjeros. Con lo que tendrá todas aquellas ventajas que benefician al armador extranjero: protección de tráfico, compraventa de buques de segunda mano; flexibilidad de cuadros indicadores, libre disponibilidad de divisas, créditos, etc., lo que supone alejar de nuestra bandera actividades, trabajo de astilleros, percepción de divisas, mano de obra especializada, etc.”.

Pero a pesar de la influyente posición de los navieros españoles en general, lo cierto es que la gran mayoría de sus reclamaciones no fueron atendidas por los diferentes gobiernos de la época, que supeditaron los intereses del sector naviero a los de los astilleros. Esta subordinación se debió a criterios políticos y no tanto económicos (puesto que todos los análisis coste-beneficio realizados en aquellos años concluyeron que era más rentable para el país una política inversa) y tuvo consecuencias nocivas para la competitividad internacional de la flota mercante española. Los navieros españoles, al no poder acceder al mercado internacional de buques –nuevos y de segunda mano– dispusieron de una oferta más reducida y a precios más elevados que sus competidores extranjeros y disfrutaron de una posición negociadora más débil con los astilleros nacionales. Solo a la altura de 1975, cuando la crisis del sector ya era evidente, armadores y constructores pactaron unas “líneas generales de lo que podría ser



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

una política de fomento de la Marina Mercante”, que fueron enviadas por mi padre al Ministro de Comercio para “su consideración y posible adopción”. Dos años más tarde, tras el profundo cambio institucional y político acaecido en el país, OFICEMA se transformó en la Asociación de Navieros Españoles.

### **La quinta generación:**

Mi incorporación a los negocios familiares se produjo en 1982, cuando accedí al Consejo de Administración de Remolcadores Ibaizabal, poco después de la muerte de mi padre y acompañando a mi hermano mayor, Eduardo, en la tarea de liquidación de las empresas del grupo tras la quiebra de la Naviera. Una vez concluido ese proceso de liquidación, asumí el liderazgo de la familia en las empresas del grupo. A partir de entonces, intenté, en primer lugar, consolidar la participación de mi familia en Remolcadores Ibaizabal y, posteriormente, entrar de nuevo en la navegación mercante. En 1987 Remolcadores Ibaizabal trasladó sus oficinas de la primera planta del edificio Aznar en Bilbao a un edificio en el Muelle Tomás Olabbarri, en Las Arenas, enfrente de la base de remolcadores ubicada en el otro lado de la ría, en Portugalete. El traslado era, en buena medida, un símbolo de la nueva etapa que se abría en la compañía y, de manera general, en los negocios navieros de la familia. A partir de los años noventa, la Compañía de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Remolcadores Ibaizabal inició una etapa de renovación de su flota, introduciendo prototipos innovadores en el mercado español, y comenzó a adquirir otras compañías de remolque y salvamento.

También durante estos años introduje de nuevo al grupo Aznar en la navegación mercante (graneles secos primero y petróleo después). Entre 1995 y 1997 adquirimos dos bulk-carriers y dos petroleros a dos compañías españolas que, por distintas razones, habían abandonado este negocio. En el 2004, recibimos de nueva construcción dos petroleros a los que denominamos con el nombre de antiguos buques de la Naviera Aznar, los Monte Toledo y Monte Granada, simbolizando así la continuidad con la trayectoria anterior. Luego se incorporaron los Monte Umbe, Monte Anaga y Monte Arucas. En 2012 entraron en servicio otros dos petroleros suezmax, los Montestena y Montesperanza. En 2015 se encargan otros cuatro petroleros Suezmax (1 millón de barriles) en Puerto Real (Navantia) que comenzarán a operar en 2018.

Continuando la tradición de mis antepasados, he tratado de contribuir desde posiciones de responsabilidad a la buena marcha de las principales asociaciones de navieros existentes en España. En diciembre de 2000 fui elegido Presidente de la Asociación de Navieros Vascos, la continuadora de la antigua Asociación de Navieros de Bilbao, y de la que mi tatarabuelo fue su primer Presidente, cargo que continuó



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

ostentando en la actualidad. En 2003 fui elegido vicepresidente de la Asociación de Navieros Españoles y vocal de la Comisión Permanente, siendo nombrado Presidente de esta asociación en 2015.

Asimismo, fui nombrado Presidente del Clúster Marítimo Español en 2014. Este se creó en 2007 por indicación de la Unión Europea y agrupa a navieros, constructores, industria auxiliar, empresas de náutica, sindicatos, Guardia Civil, compañías de seguros y la Armada. En definitiva, todos los que de una u otra manera tienen algún interés en la mar. Su objetivo es “la promoción y el desarrollo del sector marítimo español, para alcanzar un mayor nivel de competitividad de todo el sector y en defensa general de sus intereses y su coordinación con las políticas marítimas europeas, hoy conocidas como Blue Economy”.

Por otro lado, asumiendo la Presidencia de la Real Academia de la Mar mi reto es reactivar su misión que no es otra que la de poner en valor la Cultura del Mar, recuperando para España su vocación marítima, protagonista de los capítulos más importantes de nuestra historia.

Para ello, estamos estrechando lazos entre ésta y la Real Liga Naval, para juntos, perseguir los mismos fines.

En definitiva, buscar la colaboración entre los distintos actores del mundo marítimo, pues siendo



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

pocos lo importante es estar bien avenidos, como así lo intentaron mis antepasados.

Quedamos pocos jugadores en el panorama español y los intereses de los que seguimos ligados al Mar son en la mayoría de ámbitos coincidentes. Sin embargo, hay numerosas agrupaciones, asociaciones, clubs, etc. En estos años en que he aceptado el reto de presidir estas asociaciones, mi compromiso es, como me enseñaron mis mayores, el de integrar para reforzar y dejar un cuerpo fuerte, una sola voz que sepa explicar nuestro complejo mundo en los distintos espacios en los que nos movemos.

He dicho.





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

**DISCURSO DE RESPUESTA, EN NOMBRE DE  
LA REAL ACADEMIA, DEL ILMO. SR.  
NUMERARIO D. FEDERICO ESTEVE  
JAQUOTOT**



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •



D. Federico Esteve Jaquotot



Con la venia, Excmo. Sr. D. Eduardo Serra Rexach,  
Subdirector de la Real Academia de la Mar y presidente  
de esta ceremonia.

Excmos. e Illms. Señoras y Señores Académicos.  
Dignísimas autoridades.  
Señoras y Señores.

Deseo en primer lugar expresar mi más profundo agradecimiento, por el gran honor que tanto Alejandro Aznar, como la Real Academia de la Mar, me han concedido de representar a los compañeros Académicos en este evento y poder replicar al magnífico y sentido discurso de ingreso, que acabamos de tener la satisfacción de disfrutar.

La solemnidad que hoy nos reúne, toma mucha más relevancia, dado que han pasado muchos años desde que se leyó el 28 de abril del 2008 el anterior discurso de ingreso en la Academia de D. Felipe Segovia Olmo, al que le dio réplica D Julio Iglesias de Ussel.

La tarea que se me encomienda es muy grata, pero a la vez complicada, al tener que replicar en un breve periodo de tiempo, al relato de la histórica saga marítima de la familia Aznar, que tan magistralmente ha glosado nuestro Académico. Me limitaré por tanto a plasmar algunas pinceladas relacionadas con ello.



La familia Aznar ha superado 150 años enfrentando la mar. En el caso del sector naviero son muy escasas las que han sobrevivido o se han acercado a esta efeméride, como es el caso de Naviera Pinillos, Compañía Trasatlántica Española (hoy desaparecida) y Trasmediterránea, que este año celebra su centenario. La continuidad de la familia Aznar en el negocio marítimo durante seis generaciones, sorteando guerras, crisis económicas, cambios tecnológicos, naufragios y accidentes de mar es, sin duda, un indicador de su éxito empresarial.

Como hemos escuchado, Alejandro es miembro de una saga vinculada históricamente con el mundo marítimo, desde que en 1861 su tatarabuelo D. Eduardo Aznar de la Sota iniciara su contacto con el negocio marítimo, llegando a convertirse en uno de los más importantes navieros de España y del mundo a principios del siglo XX.

Con el padre de Alejandro, D. Eduardo Aznar Coste, miembro de la cuarta generación de la saga marítima, el Grupo experimenta una gran expansión, que lo lleva durante las décadas de los años 50 y 60 a ostentar el liderazgo de los navieros españoles, gestionando en la década de los 70 una flota diversificada, constituida por buques remolcadores, buques tramp, bulkcarriers, ferries, ro-ros, frigoríficos y trasatlánticos de pasaje y carga que realizaban las rutas con Iberoamérica, en



conurrencia con Compañía Trasatlántica Española y la Naviera Ybarra.

El nacimiento y desarrollo del avión civil a reacción a finales de la década de los cincuenta supuso una fuerte competencia a las navieras tradicionales en estos tráficos, afectando de manera creciente y muy negativamente a las mismas

El primer salto brutal del precio del crudo en 1973 y la consecuente crisis económica mundial de los años setenta, encontró a las navieras del Grupo, muy en particular a la Naviera Aznar, con un tonelaje nuevo sin amortizar, con tráficos deprimidos, con bajos fletes y una fuerte competencia, cuyas consecuencias agravaron las dificultades económicas del sector naviero en general y del Grupo en particular.

En el año 1976, Compañía Ybarra y Naviera Aznar negociaron integrar sus flotas de ferries en las líneas de soberanía del Estado, atendidas por la Compañía Trasmediterránea, cuyo Contrato para las denominadas Líneas de Soberanía expiraba en 1977. Los accionistas privados de Trasmediterránea, ante la expiración del Contrato, se habían abstenido en los años precedentes de realizar las inversiones necesarias, por lo que disponía de una flota muy envejecida y de explotación ruinosa, cuyo déficit era cubierto por el Estado. En octubre de 1976 habían llegado a un principio de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

acuerdo en este sentido con el aparente visto bueno de la Administración.

La decisión del Gobierno en marzo de 1977 de prorrogar el contrato con Trasmediterránea hasta el 1 de enero de 1978, para tomar una decisión sobre la Compañía, dio al traste con ese proyecto. El Real Decreto 2866 de 28 de octubre de 1977, publica las bases del Contrato Regulador de los Servicios de Comunicaciones Marítimas de Interés Nacional, adjudicando un nuevo Contrato a TRASMEDITERRANEA por una duración de 20 años.

Por otra parte, el Consejo de Ministros del 21 de diciembre de 1977 acuerda la nacionalización de Trasmediterránea con efectos desde el 1 enero 1978, adjudicándoseme poco después la responsabilidad de la gestión de ese Grupo nacionalizado.

Enseguida de acceder al cargo de Presidente de Compañía Trasmediterránea, tomé contacto por primera vez con el Grupo Aznar a través del hermano mayor de nuestro Académico, Eduardo, para abordar negociaciones con el fin de analizar posibles colaboraciones entre nuestros respectivos Grupos. Fruto de las mismas, que transcurrieron siempre en un clima positivo y muy cordial, dada la caballerosidad de Eduardo, se concluyeron varios acuerdos, como el fletamento en el verano de 1978 de los ferries de Naviera Aznar, Monte Corona, Monte Contés y Monte



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Castillo, siendo los dos primeros adquiridos por Trasmediterránea en noviembre de ese mismo año, por un importe que tenía en cuenta el importante pasivo laboral, que suponía la absorción de sus tripulaciones y relevos que se incorporaban a Trasmediterránea, en unos momentos en los que esta compañía sufría un excedente de personal, ya que contaba con 4.500 trabajadores.

De manera similar Trasmediterránea llegó a un acuerdo con Naviera Ybarra para adquirir en ese mismo año sus dos ferries canguro "Cabo San Sebastián" y "Cabo Son Jorge", con la incorporación también de sus tripulaciones. Ambas navieras con estas ventas abandonaron el transporte de pasajeros.

También en 1978, Trasmediterránea fletó a Naviera de Exportación Agrícola (NEASA), naviera creada por el Grupo Aznar con otros socios en 1942 y especializada en el tráfico frutero, sus buques Benijofar, Benirredra y Benifasar.

Conviene hacer una breve referencia a la política marítima seguida en nuestro país durante las décadas anteriores. En España, la situación de los sectores naviero y de construcción naval parten de cero, una vez que fueron arrasados tras la contienda Civil.

Desde la creación del INI en 1941, constituyó uno de sus objetivos la renovación e incremento de la Marina



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

Mercante española, otorgando a la E.N. ELCANO, creada en 1.947, la consideración de naviero o armador nacional, siendo el "instrumento" para la modernización y expansión de la Construcción Naval y de la Marina Mercante españolas.

La Ley de Protección y Renovación de la Flota Mercante Española (12/05/1956), fijaba un millón de TRB a construir en 10 años y encomendaba a la E.N. Elcano, creada en 1947, garantizar éste objetivo. La E.N. ELCANO distribuyó entre los principales astilleros españoles, los encargos de construcción de buques, que luego explotaba ella misma, vendía, cedía, o arrendaba a los armadores privados. Ello creo fuertes tensiones con el sector naviero privado, como muy acertadamente ha expuesto Alejandro. Esta Ley reservaba el mercado interior de buques para los astilleros nacionales y a cambio concedía a los navieros crédito barato para compensarles por la obligación de construir en España.

La política marítima de entonces privilegió los intereses de los astilleros frente a los de la marina mercante. El Crédito Naval favoreció mucho más a los astilleros, en su actividad exportadora, que a la flota mercante nacional. El sector naviero español no pudo acceder al mercado internacional de buques (nuevos y de segunda mano), disponiendo por tanto de una oferta más restringida (en cantidades y tipos) y a un precio más elevado, que los armadores extranjeros, con los





REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

que competía en los mercados nacionales que se iban liberalizando y en los internacionales.

Este entorno nacional e internacional, difícil para el sector naviero español, se llevó por delante a muchas navieras españolas. Al Grupo Aznar, le coincidió la crisis con una situación de fuerte endeudamiento, derivada de las nuevas construcciones de los ferries de lujo, transformados luego en buques de crucero, los ferries medianos y los ro-ro. Todo ello le originó graves dificultades financieras que obligaron a Naviera Aznar a presentar suspensión de pagos en el verano de 1979. En esos años de crisis económica en España, la situación no mejoró, y otras navieras del Grupo corrieron la misma suerte. Así, NEASA presentaba suspensión de pagos en 1985. Solo logró capear el temporal la Compañía de Remolcadores Ibaizabal, creada en el año 1906 y donde la familia Aznar tenía, aproximadamente, el 50% del capital.

En noviembre de 1981 fallece el padre de Alejandro y su hermano mayor Eduardo asume la Presidencia de la Naviera Aznar, accediendo Alejandro al Consejo de Administración de Ibaizabal, a raíz de lo cual consolida la participación del Grupo en esta última empresa, hasta hacerse con el control de toda la propiedad; renueva su flota de remolcadores con unidades totalmente innovadoras en el mercado español y entra en el mercado de graneles, sólidos primero y petróleo después, para lo que crea en 1990 la compañía



Ibaizabal Management Services, dedicada a la gestión del transporte de crudo y actividades relacionadas con el mismo.

En el pasado año, Alejandro encarga cuatro buques petroleros Suezmax en Navantia, Puerto Real, que comenzarán a operar en el 2018. Tras diez años de “parón” en la construcción naval civil en Navantia, ello supone un acto de confianza en la industria naval española y una muestra de patriotismo, ya que, aunque con el apoyo inicial de los coreanos por problemas de plazos, esto ayudará a Navantia para diseñar un plan, que permita recuperar la base tecnológica y el modelo industrial que nuestro país necesita.

Hoy en día, Alejandro se ha convertido en una de las figuras más destacadas del sector marítimo español y en uno de los empresarios más importantes de nuestro país. Ha sabido mantener las participaciones históricas familiares más significativas en otros sectores empresariales, como Minersa, de la que es consejero y Vinos de los Herederos del Marqués de Riscal, empresa esta última de la que es presidente. Preside el Consejo Asesor Regional BBVA Zona Norte. En el 2006 recibió el premio al Mejor Empresario Vasco, otorgado por la Fundación Empresa y Sociedad.

Me gustaría, pero es imposible por la limitación del tiempo que se me ha concedido, el poder glosar todos los méritos que acumula nuestro Académico a pesar de



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

su juventud, una vida a medio recorrer, pero ya en plenitud de compromisos y actividades. Cuenta con una densa y excepcional biografía intelectual, organizativa, empresarial y humana.

En este último aspecto es de destacar tanto su faceta de deportista, centrada actualmente como jinete, así como su labor de mecenazgo, participando en diversas fundaciones y apoyando actividades artísticas y culturales, como lo demuestra su sensibilidad al encargar a Frank Gehry la construcción del hotel de la bodega Marqués de Riscal en Elciego, única obra con el Guggenheim de este artista en nuestro país o el apoyo dado a la innovación y excelencia culinaria del hoy renombrado premiado Chef, Francis Paniego, encargado de los fogones del citado hotel bodega.

Pero la característica que más destacaría de Alejandro, junto con su excepcional espíritu de trabajo, es su profundo y extraordinario amor a la mar y al sector marítimo, que lleva en la sangre y que le estimuló en junio del año 2009, a aceptar el reto de relanzar la Real Academia del Mar que hoy nos acoge, tras un periodo de mínima actividad y escasa relevancia en los años precedentes y apoyarla con su esfuerzo y con su generosa contribución económica, que todos agradecemos.

Su destacada personalidad me llevó a pensar que era la persona más idónea para sustituirme a finales del



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

2009, en la Presidencia del Clúster Marítimo Español, agrupación que engloba a todo este sector de nuestro país, cuando después de cinco años de ejercer dicho cargo, decidí que era el mejor momento para dar paso a alguien de una generación más joven y renovadora. Por ello, le animé para que se presentara a la elección para esta responsabilidad, aceptando con la sola condición de poder contar con mi ayuda y apoyo, que como es una satisfacción para mí siempre ha tenido.

A raíz de aceptar ambas responsabilidades Alejandro, como nos ha expuesto, se marcó una política de coordinación de todas las agrupaciones que desde distintos enfoques dedican sus mejores esfuerzos al sector marítimo, entre otras, la Real Liga Naval Española, fundada y Presidida por su tatarabuelo. Para esta estrategia consideró conveniente presentarse en junio del 2015 a presidir la Asociación de Navieros Españoles, además de serlo de la Asociación de Navieros Vascos, creada y presidida también por su tatarabuelo

Se dice que junto a un gran hombre tiene que haber una gran mujer. Es el caso de Mónica de Oriol Icaza, espejo de las mejores cualidades de Alejandro. Mónica, descendiente también de una importante saga de empresarios vascos es, como él, una mujer valiente y emprendedora. En el 2008 se le concedió el premio de Empresaria del Año. Como Alejandro, también tiene una gran vocación asociativa, habiendo presidido la más



REAL ACADEMIA  
• DE LA MAR •

prestigiosa entidad empresarial española como es el  
Círculo de Empresarios.

Hoy nos sentimos todos muy felices de reconocer en  
este acto, vuestros respectivos méritos.

En nombre de todos los Académicos y presentes os  
trasmitimos nuestra más efusiva y sincera felicitación

He dicho.