

## **DISCURSO DE PABLO BUENO SAINZ INGENIERO LAUREADO RAI. Otoño 2017**

### **CONSIDERACIONES SOBRE MI VIDA PROFESIONAL Y LA APORTACIÓN DE LA INGENIERÍA A LA SOCIEDAD**

Sr. Presidente de la Academia, Sras. y Sres. académicos, queridos amigos:

Hoy, la Real Academia de Ingeniería me designa "INGENIERO LAUREADO". Es para mí un gran honor recibir esta designación. Son los reconocimientos realizados por los compañeros de profesión los que más satisfacción producen. Mi agradecimiento al Presidente Elías Fereres y a todos los ilustres académicos que han decidido este nombramiento, así como a los queridos compañeros y amigos Carlos del Álamo, Juan Lema, Julián García Vargas, Pedro Domingo y Antonio Colino por las cariñosas palabras pronunciadas elogiando mi labor profesional.

A lo largo de este discurso de agradecimiento, y con el objetivo de suscitar la vocación técnica de nuevos profesionales, voy a tratar de glosar en qué ha consistido principalmente mi carrera profesional para acabar señalando lo que creo que la ingeniería aporta a la Sociedad.

Yo me hice ingeniero de caminos porque mi padre lo era, precisamente de la promoción de 1914, cuando sólo terminaban la carrera en España 14 ingenieros de caminos al año. Él inició una tradición familiar que se ha prolongado después conmigo, con mi hijo y con dos de mis nietos, que actualmente son alumnos de la misma prestigiosa escuela, que siempre se ha distinguido por dar formación de excelencia.

Me preparé, para el ingreso en la Escuela, en la Academia Luz, donde recibí las magistrales lecciones del profesor Isidoro Cano de la Torre y donde, además de recibir una sólida formación matemática, nos dotaban con las herramientas y la preparación intelectual, la lógica, el rigor en el análisis y la creatividad necesarias para encontrar soluciones óptimas a los problemas.

Estudí la carrera en la vieja escuela del Retiro, donde tuve la fortuna de aprender con personalidades de la talla de Eduardo Torroja, Clemente Sáenz, Carlos Fernández Casado, Jose Antonio Jiménez Salas, Ramón Iribarren, Jose María Aguirre o Carlos Roa, entre otros muchos prestigiosos ingenieros y profesores, y donde recibí la formación para poder ejercer la profesión con seguridad en mí mismo en cuanto a los conocimientos adquiridos. Era ésta una formación que no tenía nada que envidiar a la que se impartía en las más prestigiosas escuelas de ingeniería europeas o americanas. Aún hoy en día esta escuela de ingeniería civil, sigue gozando de gran prestigio internacional habiendo sido valorada, este mismo año, como la quinta del mundo, según el prestigioso *Academic Ranking of World Universities* por delante de universidades de gran proyección internacional como Berkeley, Lausana o el mismísimo Instituto Tecnológico de Massachusetts, en donde por cierto el profesor estrella durante muchos años fue el ingeniero de caminos José Manuel Roeset, compañero mío de estudios.

Cuando acabé la carrera, en 1960, existía un gran déficit de infraestructuras en España, pero se empezaba a ver la luz al final del túnel. Ya habían pasado los peores años de la posguerra y la inversión en obras públicas empezaba a ser una realidad, impulsada por el plan de estabilización económica de 1959.

Fue precisamente uno de mis grandes profesores, Jose María Aguirre Gonzalo, quien me propuso nada más acabar la carrera, incorporarme a KRONSA, la filial de Agromán especializada en trabajos de cimentaciones especiales. De forma simultánea solicité y recibí una beca de la Fundación March que me permitió desarrollar, antes de que existieran los ordenadores, un procedimiento novedoso de cálculo de estructuras trianguladas espaciales, asimilándolas a placas o láminas continuas, y que apliqué, conjuntamente con mi compañero José Calavera en el proyecto de numerosas estructuras espaciales, la más conocida de ellas, la cubierta del Pabellón de Baloncesto de la Ciudad Deportiva del Real Madrid, que fue record mundial en su momento de luz libre con cubierta plana.

Otro de los profesores de la escuela, Antonio Osuna, me ofreció dos años después, el puesto de jefe de la sección de estructuras y obra civil de LUMMUS Española, filial española, creada por José Lladó, de la multinacional americana, que resultó ser el germen de lo que hoy es Técnicas Reunidas, la gran empresa española de ingeniería industrial, a cuya creación y desarrollo contribuí durante 4 años. Allí aprendí que una empresa de ingeniería, para ser eficiente, a partir de cierto tamaño, debía organizarse de forma matricial eliminando niveles jerárquicos con integración vertical del trabajo.

En 1966 la constructora e inmobiliaria Colomina G. Serrano decidió crear la empresa TYPESA para proporcionar servicios de ingeniería y arquitectura a las empresas de su grupo, así como para acceder al mercado emergente de los contratos de estudios y proyectos que comenzaba a externalizar el Ministerio de Obras Públicas. Yo entonces era un joven ingeniero de 31 años y se me confió, junto al arquitecto José Ignacio Casanova, la Dirección General de la empresa. Dejé LUMMUS pese a que José Lladó trató de retenerme ofreciéndome un atractivo futuro. Podría haberme quedado el resto de mi vida profesional en esa empresa, que operaba en un sector tan prometedor como el del petróleo, pero yo sentía la vocación de ingeniero de caminos y quería contribuir al desarrollo de las infraestructuras y equipamientos.

Efectivamente, ha sido mi dedicación a la empresa que he dirigido durante más de 50 años la que ha marcado mi vida profesional como ingeniero. Cuando aparecieron las empresas de ingeniería, en USA y Europa primero, y después en España, se estaba produciendo un cambio trascendental en la forma de hacer ingeniería, entendiéndose por tal la labor más propia del ingeniero, el proyecto y la dirección de obra. En los años 60, 70 y 80 del siglo pasado yo dirigía, controlaba o supervisaba personalmente casi todos los trabajos de ingeniería que hacía TYPESA pero ya a finales de los 80, se produjo el cambio y hoy, en el siglo XXI, la ingeniería ya no la hacen los ingenieros individualmente, sino equipos pluridisciplinarios altamente especializados, coordinados por generalistas y utilizando procedimientos, sistemas y programas tecnológicamente muy avanzados en las distintas disciplinas. Estos equipos constituyen hoy las empresas de ingeniería.

Desde entonces, la respuesta dada por la ingeniería española, desde las empresas consultoras de ingeniería civil y arquitectura, en paralelo con la labor de las empresas constructoras y las Administraciones Públicas, a los retos que la evolución del país ha presentado, ha sido brillante consiguiendo una profunda transformación de nuestras infraestructuras y equipamientos y desarrollando además un sector tecnológicamente avanzado y competitivo en el mercado global. En los últimos 50 años TYPESA ha desempeñado una función de liderazgo del sector de las empresas españolas consultoras de ingeniería civil que han proyectado y controlado la ejecución de las obras que han

supuesto el enorme cambio experimentado por las infraestructuras españolas de transporte e hidráulicas y por los equipamientos de todo tipo.

En estos años hemos pasado de no tener ni un kilómetro de carreteras de alta capacidad a tener más de 15.000 km de autopistas y autovías y esto ha hecho posible que el parque automovilístico haya pasado de 1 millón de vehículos, uno por cada 30 españoles, a 31,5 millones de vehículos, casi uno por persona, con una notabilísima reducción de los accidentes, que han disminuido a pesar de multiplicarse por 30 el parque.

La red ferroviaria de alta velocidad era inexistente y hemos pasado a tener 2.700 km habiendo disminuido los tiempos de viaje a la cuarta parte. Lo mismo sucedía con la red de cercanías y ahora tenemos 2.200 km en 12 núcleos de población diferentes.

El metro sólo existía en dos ciudades de nuestro país que totalizaban 45 km de red y hemos pasado a disfrutarlo en 7 ciudades con 660 km de red.

El tráfico aéreo en nuestros aeropuertos ha pasado de 3 millones de pasajeros al año a 207 millones de pasajeros.

Hemos pasado de tener 450 grandes presas con una capacidad de 18.000 hm<sup>3</sup> a 1.200 con una capacidad de 56.000 hm<sup>3</sup>

Y así podríamos continuar con los avances en puertos, abastecimiento y depuración de aguas, tratamiento de residuos, etc. y lo mismo podemos decir de los equipamientos sanitarios, educativos, culturales, deportivos, comerciales, etc. Hemos pasado del subdesarrollo a tener un país con unas infraestructuras y equipamientos envidiables que favorecen la competitividad de la sociedad española en el mercado global y que han producido una gran mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Hay que señalar que los ingenieros y arquitectos consultores a través de las empresas de ingeniería hemos jugado un papel protagonista en este espectacular salto.

Como decía, mi trayectoria profesional está íntimamente vinculada a la trayectoria de TYPESA, en su transformación desde ser un grupo de unas 20 personas, en 1966, a convertirse en la empresa consultora española líder en ingeniería civil, edificación, medio ambiente y energías renovables, con gran presencia y proyección internacional, con una plantilla de 2.500 profesionales repartidos por todo el mundo y con el 88% de la producción de 2016 realizada para clientes internacionales.

Durante su primera década, la empresa realizó importantes proyectos vinculados al desarrollo económico de la época de los que son ejemplos representativos las infraestructuras de prolongación de la Línea 4 y de las nuevas Líneas 6 y 7 del Metro de Madrid, el Ferrocarril Málaga - Fuengirola, el aparcamiento en la Plaza de España (Madrid), la depuradora de aguas residuales de Butarque (Madrid) y las carreteras de los Accesos a Galicia.

En 1969 se logró el primer contrato internacional para el proyecto y supervisión de la construcción de escuelas en la República Dominicana, con financiación del Banco Mundial. En 1972 entramos en el mercado de Oriente Medio, que tan propicio ha sido para TYPESA a lo largo de toda su trayectoria, con el contrato para planeamiento, proyecto y supervisión de las obras de saneamiento de la zona comprendida entre el cuarto y sexto cinturón de Kuwait, así como de la depuradora de aguas residuales.

En el año 1976, en plena crisis económica, financiera, política y social de finales de los 70, con 80 profesionales en plantilla, como director general de la empresa capitaneé una operación de *management buy out*, con lo que TYPESA pasó a ser una empresa totalmente independiente al desvincularse del grupo constructor al que pertenecía.

Ante la atonía absoluta del mercado español en aquel momento, impulsamos de forma decidida la actividad internacional, abordando nuevos mercados fuera de España, especialmente en Oriente Medio e Hispanoamérica.

Fruto de ello fue que en 1978, la empresa resultó en primer lugar seleccionada, entre 80 empresas internacionales para competir con otras 7 empresas europeas y americanas y finalmente resultó adjudicataria, para diseñar el nuevo campus de la Universidad Islámica de Riad, en Saudi Arabia, el mayor proyecto conseguido por la ingeniería civil española hasta ese momento y uno de los de mayor envergadura que se estaban realizando en el mundo. En la actualidad, TYPESA sigue trabajando en las sucesivas ampliaciones de este proyecto, una ciudad universitaria de unos 90.000 habitantes, y cuya inversión supera los 4.500 millones de dólares. Cuando Emilio Botín decidió construir la ciudad financiera del Santander le enseñamos lo que TYPESA había hecho en la ciudad universitaria de Riad e inmediatamente decidió encargarnos el proyecto de construcción y la gestión y supervisión de construcción de su ciudad financiera.

En el año 1982, abordamos la expansión territorial de la empresa por todo el territorio español con la creación, primero, de una Delegación Territorial en Andalucía que constituyó la primera de una red que, a lo largo de las décadas de los 80 y de los 90, se extendió a la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas españolas.

Ya en el siglo XXI nos lanzamos a la gran expansión internacional mediante la implantación de filiales o sucursales, en Perú, en Rumania, en Bulgaria, y en Portugal, abriendo o ampliando oficinas en Dubai, Arabia Saudí y en varios países de América Central.

En 2006 abordamos el mercado norteamericano con la compra de Aztec, ingeniería especializada en infraestructuras del transporte, con una red propia de oficinas en Texas, Arizona, California y Nevada. Asimismo, incorporamos al Grupo de empresas la filial brasileña, Engecorps.

A esto siguió la adquisición de la empresa belga AGRER, con la que abordamos los proyectos de cooperación de la UE en África, y el establecimiento de nuevas empresas en Marruecos, Kenia, Colombia, Chile y México. Simultáneamente con nuestra expansión internacional, hemos continuado ampliando el campo de conocimiento y experiencia de nuestro grupo incorporando filiales especializadas como MC2 en edificios en altura y estructuras mixtas o RAUROS en conservación de infraestructuras. Hoy en día, TYPESA es la matriz de un grupo de empresas con más de 100 M€ de fondos propios, con una facturación anual en servicios profesionales cercana a los 250 M€ y 2.500 profesionales de la ingeniería y la arquitectura, 1.000 en España y 1.500 fuera de ella, habiendo mantenido en los años de crisis económica entre 2007 y 2015 un crecimiento medio de la plantilla superior al 5 %.

Con lo que he relatado de forma sucinta, TYPESA ha pasado, de ser una pequeña empresa vinculada a una constructora, a ser una multinacional independiente que trabaja en los cinco continentes y que está posicionada en los *rankings* internacionales del sector como la mayor empresa española, por su cifra de negocio internacional en servicios de ingeniería civil. Nuestros proyectos, están repartidos por todo el mundo, tenemos más de 900 contratos en

marcha en este momento, y me limito a citar solo alguno de los más significativos: los Metros de Riad, Doha, Lima, Quito, Santiago de Chile, Sao Paulo, Estocolmo y Singapur, la red de tranvías de Abu-Dabi y de Phoenix en Arizona USA, la Central Hidroeléctrica de Belo Monte y las Esclusas de Navegación de Tucurui en Brasil, los sistemas de embalses multipropósito de Nandi Forest y Ewaso Ngiro en Kenia, el trasvase del río San Francisco a las cuencas hidrográficas del Nordeste de Brasil, las autopistas South Mountain Freeway en Arizona y las interestatales I15 e I69 en USA, los aeropuertos de Doha en Qatar y de Sao Paulo y Salvador de Bahía en Brasil, la Alta Velocidad Londres-Birmingham en UK, el estudio de viabilidad del ferrocarril de alta velocidad de Denver a las Montañas Rocosas, las ciudades universitarias de Riad y de Al Jouf en Arabia Saudi, la planta solar fotovoltaica Mount Signal Solar Plan de 205 MW en California.

Ni en las Escuelas de Negocio, ni en la literatura técnica se dan directrices sobre cómo se consigue esto. Y es que creo que la única fórmula es trabajar mucho y creer en el proyecto. Lo demás son recetas, que cada uno ponemos en práctica a nuestra medida. Por si sirven para algo, voy a relacionar algunas de las que nosotros hemos utilizado en todos estos años.

- Que la empresa sea para durar, buscando más el crecimiento en capacidad y calidad que el beneficio a corto plazo.
- Búsqueda de los mejores profesionales, en nuestro caso ingenieros y arquitectos principalmente, para integrarlos e incentivarlos en la empresa y constituir una base sólida de conocimiento al nivel del *estado del arte* en cada momento, promoviendo el desarrollo profesional, mediante la organización matricial, tanto de los especialistas en su campo como de los generalistas.
- Servir al cliente y conseguir su fidelización resolviéndole sus problemas reales con conocimiento de los mismos y de sus circunstancias gracias a nuestra presencia local y con soluciones al nivel del estado del arte internacional. Retroalimentación de la experiencia local a los departamentos técnicos centralizados de la empresa. Funcionamiento de todo el Grupo con una sola empresa.
- Promoción continuada de la innovación dentro de la empresa creando desarrollos tecnológicos, procedimientos y sistemas propios, o incorporando aquellos que están en el mercado generando sinergia positiva del grupo, de forma que la capacidad de la empresa sea muy superior a la suma de las capacidades de sus técnicos.
- Audacia en la toma de decisiones, asumiendo riesgos que seamos capaces de controlar, como la apuesta decidida por la expansión internacional, en un ejercicio de confianza en los valores de la ingeniería española, entrando en mercados tan competitivos como el norteamericano o tan exóticos como el de Oriente Medio en los años 70.
- Motivación de los profesionales que trabajan en la empresa, haciéndoles partícipes del devenir de la misma como responsables del trabajo que realizan, incentivando sus propuestas de mejora con reuniones anuales de todos los integrantes de cada área de trabajo con la dirección y con un sistema retributivo que incluye una participación importante en los resultados.

- Programación detallada del trabajo a realizar y del nivel de ocupación del personal en los próximos 6 meses en cada centro de producción, permitiendo y programando el trasvase de trabajo y/o personas para cubrir puntas y valles.
- Participación de los empleados que lo desean en el capital social de la empresa, de forma que, en la actualidad son más de trescientos los accionistas de la misma.
- Transparencia en la gestión, gracias a la cual todo empleado conoce la situación económica y financiera de la empresa y las cantidades que se destinan a retribución variable, a dividendo y a reservas para seguir financiando el crecimiento.
- Riguroso control económico de la actividad de la empresa, con un sistema propio, que permite a los responsables conocer en tiempo real la situación de todos y cada uno de los contratos

Quiero apuntar unas ideas sobre el futuro de la ingeniería civil en España. Es lógico que en estos momentos, en los que venimos de una crisis profunda, en la que se ha desplomado la inversión en infraestructuras, se pueda caer en el pesimismo. Nada más lejos de la realidad, si nos fijamos hacia dónde se dirigen los países del Norte de Europa, en los que TYP SA está presente.

Destaco algunos detalles que conforman ese futuro inmediato que ya estamos experimentando con algunos contratos en países como Reino Unido y Suecia.

Las nuevas tecnologías aplicadas a la ingeniería, como el entorno BIM, nos permiten estudiar mejor la problemática a la que nos enfrentamos y considerar múltiples alternativas hasta encontrar la solución óptima, antes de empezar la construcción. Esto significa mayor inversión en ingeniería y soluciones mejores para la sociedad, más sostenibles y resilientes.

En estos países las fases iniciales del diseño de los contratos de ingeniería no están limitadas por plazos y presupuestos estrictos, sino que se invierte lo necesario para llegar a la mejor solución. Es preciso abandonar sistemas de contratación cerrados cuando no se conoce qué nos podemos encontrar en la búsqueda de la mejor solución y son muchos los factores que influyen en el proyecto, todos los cuales deben de ser analizados. Es un error delimitar a priori el alcance del trabajo de ingeniería en las fases de estudio informativo y proyecto básico. Se debe ir en estas fases al contrato por administración tal como se hace en estos países.

Además conviene utilizar los nuevos procedimientos de contratación con incorporación temprana de potenciales contratistas al diseño pero manteniendo su valor el papel de las ingenierías. Se trata de modelos de contratación colaborativos en los que trabajan juntos cliente, ingeniería y contratista definiendo soluciones optimizadas que minimicen la incertidumbre y los riesgos en fase de construcción.

Las nuevas tecnologías antes mencionadas contemplan esta forma de trabajar para llegar al diseño óptimo desde todos los puntos de vista. Esto será un instrumento para aunar criterios de todos los intervinientes en el desarrollo de una infraestructura, dando como resultado el mejor diseño, en el que habrán intervenido equipos liderados en estas fases por la ingeniería, que mantiene su independencia y carácter de servicio a la sociedad.

La Humanidad ha evolucionado mucho desde Atapuerca. La creación de las Universidades como la de Bolonia en el siglo XI o las nuestras de Palencia y Salamanca ya en el siglo XIII, contribuyó enormemente al desarrollo humanístico y científico del hombre. Pero es a partir de inicios del XIX y, sobre todo, en el XX, con la creación de las Escuelas Técnicas de Ingeniería cuando se mejoraron de forma decidida las condiciones de vida de los ciudadanos, cuando se produce el cambio que supone sacar a la gran masa de la población de la miseria y llevarla a la sociedad de consumo.

Ortega, en su ensayo "Meditación sobre la Técnica", expresa que: "La técnica es lo contrario de la adaptación del sujeto al medio, puesto que es la adaptación del medio al sujeto. Un hombre sin técnica, es decir, sin reacción contra el medio hostil, no es un hombre". Si analizamos nuestros movimientos y actos diarios vemos que nuestro bienestar y la calidad de vida que disfrutamos está basada en la adaptación que ha realizado la ingeniería del medio a nuestra conveniencia. Al despertar tocamos un resorte y se enciende la luz, gracias a la ingeniería, tocamos un segundo resorte y funciona la calefacción, gracias a la ingeniería, vamos al cuarto de baño, abrimos un grifo y sale agua fría o caliente a nuestra elección, gracias a la ingeniería y así sucesivamente en todos nuestros movimientos y actos diarios. La ingeniería forma parte de la cultura de la civilización y los actuales niveles de bienestar, se deben a las aportaciones de la ingeniería en todos los ámbitos de nuestra vida cotidiana.

A partir del momento de la creación de las Escuelas de Ingenieros, del establecimiento de unas enseñanzas regladas de ingeniería y la incorporación de los ingenieros a las organizaciones administrativas y empresariales, se pone en marcha el mayor período histórico de crecimiento económico, y Occidente se distancia del resto de las civilizaciones con un desarrollo de la calidad de vida, desconocido hasta entonces. Este desarrollo ha sido especialmente significativo en los últimos 50 años, desde que se crearon y empezaron a funcionar las empresas consultoras de ingeniería desvinculadas de las constructoras. La medicina ha conseguido el aumento de la esperanza de vida, pero quién ha sacado a la humanidad de la miseria y del régimen de subsistencia ha sido la ingeniería.

La ingeniería tiene una especial vinculación con la economía real, e integra hoy un concepto amplio de la sostenibilidad tal y como lo interpreta Murray Gell-Mann, Premio Nobel de Física en 1969. Hay que conseguir, dice Gell-Mann, un mundo en el que las tecnologías utilizadas para alcanzar la alta calidad de vida de los ciudadanos tengan un impacto ambiental asumible por la naturaleza y no se consuman recursos no renovables, donde la población se haya estabilizado, la pobreza se haya mitigado, las instituciones internacionales sean mucho más fuertes, la democracia y los derechos humanos estén más afianzados y el conflicto violento haya desaparecido.

Para ello los ciudadanos de los países desarrollados tenemos que aceptar que nuestro crecimiento futuro tiene que ser más cualitativo que cuantitativo y tenemos que procurar que aumente la riqueza de los países en desarrollo, y esto está relacionado con la responsabilidad social corporativa de nuestras empresas e instituciones. Sras. y Sres. miembros de la Academia de la Ingeniería, yo he dirigido, coordinado o supervisado numerosos proyectos de carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, presas, canales, abastecimientos, saneamientos, edificación, etc. etc., y me he sentido feliz viendo como esas obras una vez terminadas funcionaban de forma eficiente, resolvían de manera óptima un problema de la sociedad, tal como nos enseñaron en la Escuela, y comprobando como los ciudadanos con su utilización conseguían mejorar su calidad de vida. Pero tengo que

manifestarles que el proyecto del que me siento más satisfecho es el que hemos promovido y desarrollado desde la Fundación TYPESA para Ayuda al Desarrollo. La creación de una Universidad en el corazón del África Subsahariana en la RD del Congo, en la Diócesis de Mahagi, con la creación de la denominada Universidad del Lago Alberto (UNILAC) y con inclusión en la misma de una facultad de ingenieros civiles y otra de ingenieros agrónomos. Este proyecto, ideado hace 10 años por el misionero español Francisco Ostos y por el entonces Obispo de Mahagi y hoy presidente de la Conferencia Episcopal de la RD del Congo, Monseñor Marcelo Utembi es hoy una realidad gracias en gran medida a las aportaciones y al seguimiento de la Fundación TYPESA que además ha conseguido la colaboración de la UPM al desarrollo de estas facultades de ingeniería. TYPESA viene aportando a su Fundación desde hace 10 años el 0,7% de su resultado, unos 70.000 € anuales de media y con este dinero en África se pueden hacer muchas cosas.

Creo que lo mismo que Kant hace 200 años mostró que el sentido del deber en el ser humano era un "factum", hoy en día es también un "factum" que las empresas e instituciones del mundo occidental tienen el deber de ayudar al mundo subdesarrollado a salir de la miseria, y la más eficaz de las ayudas es la que Occidente viene aplicando desde hace 200 años: formar ingenieros y realizar inversiones en infraestructuras y equipamientos. Europa y las empresas europeas tienen el deber de aplicarse en África muy especialmente, pero además en estos momentos no es solo un deber, es también una necesidad urgente.

Con estas consideraciones sobre la importancia de la aportación de la ingeniería a la Sociedad y su necesaria aplicación a los países en vías de desarrollo, termino agradeciendo a todos Vds. la atención que han prestado a mis palabras no sin reiterar mi agradecimiento por este nombramiento a la Academia, a su Presidente y a los académicos que me honran con su presencia en este acto.