

CAPITAL VASCO E INDUSTRIA ANDALUZA

El astillero Echevarrieta y Larrinaga
de Cádiz (1917-1952)

José Luis Gutiérrez Molina



SERVICIO DE PUBLICACIONES

 UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

CAPITAL VASCO E INDUSTRIA ANDALUZA

**EL ASTILLERO ECHEVARRIETA Y LARRINAGA DE CÁDIZ
(1917 - 1952)**

CAPITAL VASCO E INDUSTRIA ANDALUZA

EL ASTILLERO ECHEVARRIETA Y LARRINAGA DE CÁDIZ
(1917 - 1952)

José Luis Gutiérrez Molina



UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
Servicio de Publicaciones
1996

© Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz

Diseño y Maquetación: CREASUR

Printed in Spain. Impreso en España

I.S.B.N. 84 - 7786 - 364 - 4

Depósito Legal: CA: 420/96

Imprenta Repeto - Cádiz

En memoria de José Luis Millán Chivite

De improviso apareció un nuevo personaje en las cabece-
ras de los periódicos: Horacio Echevarrieta, uno de los magnates
de la minería española. Era amigo de Abd-el-Krim y se ofrecía a ir
a verle en el corazón del Rif y negociar con él el rescate de los pri-
sioneros. Las gentes aclamaban con entusiasmo la idea: Echeva-
rrieta aparecía como un salvador.

Arturo Barea (1897-1957)

La Ruta

Boluiendo los ojos ado me mandaua,
vi mas adentro muy grandes tres ruedas:
las dos eran firmes, ynmotas, e quedas,
mas la de enmedio boltar non cessaua;
e vi que debaxo de todas estaua
cayda por tierra gente ynfinita,
que auia en la fuente cada qual escrita
el nonbre e la suerte por donde passaua

Juan de Mena (1411-456)

Laberinto de fortuna

Índice

Introducción	13
Parte Primera	
Cádiz y Bilbao dos caminos inversos: del mercantilismo a la industrialización	19
Capítulo 1	
De imperio a nación. De ciudad soberana a capital de provincia. Cádiz (1887-1914)	21
1 Comerciantes e industriales: los dos fracasos de la industrialización gaditana	23
2. El proyecto gaditano: de los Veas Murguía a La Constructora Naval	45
3. La crisis de una sociedad	64
Capítulo 2	
Bilbao cuna del gran capital español (1880-1918)	81
1 De mineros, banqueros y navieros a plutócratas	83
2 Del librecambismo al proteccionismo	101
3 Beneficios e inversiones: El negocio del mundo marítimo .	121
Capítulo 3	
El encuentro: Horacio Echevarrieta y el Astillero de Cádiz	139
1 Horacio Echevarrieta: capitán de empresa y hombre público	141
2 Echevarrieta y Larrinaga compra el astillero de Cádiz	175

Parte Segunda

La dolorosa existencia de un proyecto industrial	197
--	-----

Capítulo 4

La larga década de los veinte (1919-1930)	199
1. Las nuevas perspectivas económicas: Primo de Rivera y el gran capital	201
2. Empresario modelo y patrón temido	221
3. Del mito a la realidad: el buque escuela <i>Juan Sebastián Elcano</i>	249

Capítulo 5

Los conflictivos años treinta (1931-1936)	267
1. El liberalismo económico republicano	269
2. Luchas sociales e industria	287
3. La agonía del Astillero Echevarrieta y Larrinaga	305

Capítulo 6

El fin de una etapa (1936-1952)	331
1. Sublevación militar y dictadura franquista. La autarquía económica: el Instituto Nacional de Industria	333
2. El Astillero Echevarrieta de la militarización a la catástrofe de agosto de 1947	351
3. Del Consejo de Incautación a <i>Astilleros de Cádiz</i>	369

Apéndices

1. Obras realizadas en el Astillero Echevarrieta y Larrinaga (1918-1952)	387
--	-----

2. Relación de directores de los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga (1917-1952)	425
3. Relación de empresas en las que tuvo participación Horacio Echevarrieta Maruri	437
4. El Astillero Echevarrieta y Larrinaga en la cultura popular gaditana	501
Fuentes y Bibliografía	547
Indices	575
1. Onomástico (de personas y autores citados)	575
1.1. de personas	575
1.2. de autores citados	592
2. De lugares (ciudades, países y espacios geográficos físicos y urbanos)	598
3. De organizaciones, entidades y empresas	609

Introducción

Distantes más de mil kilómetros Cádiz y Bilbao han tenido rasgos comunes y una relación continuada. Ambas, mercantiles, liberales, diferentes de muchas de las poblaciones que le rodeaban, han tenido un destacado protagonismo en la historia contemporánea española. Cádiz, cuna de *La Pepa*, Bilbao vencedora resistente de los sitios carlistas. Ambas, abanderadas de la Libertad, puntos de referencia de una sociedad mayoritariamente hundida en la obscuridad del antiguo régimen.

Durante los últimos doscientos años sus caminos han sido divergentes. Mientras el esplendor dieciochesco gaditano se iba desvaneciendo, la villa bilbaína se engrandecía a medida que aumentaba la explotación minera, el comercio con el vecino Reino Unido y los altos hornos se encendían a lo largo de la ría del Nervión. Sin embargo continuaron encontrándose. A mediados de la primera década del presente siglo, cuando el viejo *Bocho* había dejado paso a una pujante ciudad en la que se desarrollaba el nuevo capitalismo español y la ciudad andaluza tomaba conciencia de la extrema decadencia en la que se sumergía, un hecho las unió de nuevo: Horacio Echevarrieta Maruri, uno de los representantes de la oligarquía vizcaína, compró las instalaciones de los abandonados astilleros gaditanos que a fines del siglo pasado había creado otra familia de apellido con resonancia vasca, Veá Murguía.

La compra de la factoría gaditana por Echevarrieta tuvo un doble valor simbólico. De un lado representaba el fin del sueño industrializador de Cádiz. El reconocimiento de su incapacidad, como a fines de los setecientos y a mediados de la centuria pasada, de generar una actividad económica ligada a lo que se empezaba a vislumbrar como fuente de riqueza: el nacimiento de la industria y de la banca. De otro, para Bilbao, no era sino una demostración más del papel directivo del mundo económico que había adquirido. Además, la inversión en el astillero andaluz era también ejemplo de la desigual distribución regional de la industrialización española.

Estudiar el astillero durante los treinta y cinco años que perteneció al empresario vasco es también investigar sobre la dualidad presente en Cádiz entre el mundo de la burguesía que le proporciona la mayoría de sus señas de identidad y el de un proletariado, de incipiente presencia pero cada vez más numeroso, que tenía en el funcionamiento de la factoría naval uno de sus principales recursos de subsistencia. Tanto burguesía como proletariado se veían afectados por la cada vez más profunda crisis de la ciudad. Aunque sufrían sus repercusiones de forma diferente, incluso dentro de ellas mismas, la pérdida de pulso de Cádiz les reducía a una mayor dependencia. La liberal y librecambista burguesía gaditana acabará pidiendo su dependencia del Estado. La historia del astillero es una buena muestra. Hasta hoy día.

De la trayectoria de ambas ciudades desde fines del siglo XVIII hasta el momento en el que el astillero gaditano se convirtió en *Astillero Echevarrieta y Larrinaga* trata la primera parte del trabajo. En ella se analiza la presencia en ambas ciudades de grupos de comerciantes e industriales que definen su idiosincracia y tienen un fuerte peso en su devenir. Se recorre tanto el fracaso de los intentos por crear en Cádiz unos astille-

ros adecuados a los nuevos tiempos y su inmersión en una conciencia de crisis, como la aparición de los *capitanes de empresas* bilbaínos, sus negocios y evolución hasta la eclosión de los años de la Primera Guerra Mundial.

El encuentro de ambas se produce en mayo de 1917, cuando Horacio Echevarrieta compra la factoría. El hijo de Cosme Echevarrieta, republicano federal y fundador de la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga, era ya conocido por su fortuna y por haber sido diputado republicano, desde 1910 hasta 1917, por el distrito de Bilbao. He dedicado un capítulo a explicar su personalidad y el mundo de sus empresas, así como el proceso de compra del astillero, porque Echevarrieta fue algo más que un millonario, o un miembro de la oligarquía nacional dotado de ciertas peculiaridades. En su persona, de larga existencia vital, más de noventa años, se concentran una serie de circunstancias que le convierten en una de las figuras más interesantes de la vida pública y económica española de la primera mitad de este siglo.

No se trata sólo del papel que tuvo con su presencia en algunos de los mas importantes negocios del país, también está su actividad en empresas y asuntos de resonancia nacional. Ligados a él encontramos nombres como *Sierra Menera*, *Carbones Asturianos*, *Salto del Duero*, *Sociedad Petrolífera Española*, *Ferrocarril Metropolitano de Barcelona*, *Gran Vía* de Madrid o los propios astilleros de Cádiz. Además, fuera del estricto mundo empresarial, Horacio Echevarrieta fue el hombre que liberó a los prisioneros de Annual, encabezó la oposición a la ley de beneficios empresariales de Santiago Alba, introdujo en España la industria armamentística alemana, estuvo muy relacionado con Alfonso XIII y el general Primo de Rivera, o fue encarcelado por sus implicaciones en el aprovisionamiento de armas a los revolucionarios asturianos en octubre de 1934.

La segunda parte del trabajo se centra en las vicisitudes del astillero gaditano desde su compra por el bilbaíno en 1917 hasta su incautación, y posterior conversión en sociedad anónima, por el INI durante la posguerra española. Período durante el que no sólo la factoría naval andaluza sufrió las consecuencias de su situación periférica, sino que la fortuna del propio Echevarrieta se vio sacudida hasta llegar a su *ejecución financiera* a mediados de la década de los treinta. La inversión gaditana fue la única que sobrevivió al derrumbe económico. Además, en las gradas y talleres gaditanos se realizaron algunos de los más importantes trabajos de la industria alemana apadrinada por Echevarrieta: dirección de tiro del cruce-ro *Blas de Lezo* o montaje del prototipo de submarino *E-1*, sin contar con la inacabada construcción de la Fábrica Nacional de Torpedos.

Junto a la trayectoria de su propietario, estos capítulos pretenden mostrar también la significación que para el mundo obrero gaditano tenía el astillero. En sus conflictos, crisis de trabajo y reivindicaciones encontramos el mundo mental y cultural y las aspiraciones del proletariado gaditano. Su relación con los patronos locales tendrá la figura interpuesta de Echevarrieta como un signo más de la dependencia de una ciudad que, como título de uno de los capítulos del trabajo tomando prestado el afortunado del profesor Ramos Santana, había pasado de ser una ciudad soberana para convertirse en una capital de provincia, y no de las más significativas.

El trabajo se completa con cuatro apéndices que pienso pueden ser de utilidad tanto para el investigador como el simple curioso. Una relación de buques y obras efectuadas en el astillero gaditano completa las ya existentes y proporciona material que puede ser origen de otras publicaciones. La relación de los directores de la factoría muestra su integración total en el mundo empresarial de Echevarrieta. Por primera vez, que co-

nozca, se presenta, en el apéndice 3, una visión completa, aunque sea meramente descriptiva, de las empresas y negocios en los que participó Horacio Echevarrieta. Además de su utilidad para futuros trabajos, completa la visión que del empresario bilbaíno se desarrolla a lo largo de la investigación. Finalmente, como muestra de la dualidad social gaditana se reproducen, con un breve análisis, una selección de coplas del carnaval gaditano que se refieren al astillero. Es la expresión más directa de quienes con su esfuerzo fueron tan protagonistas, como su propietario, de las riquezas y miserias de la factoría naval gaditana.

Parte Primera

Cádiz y Bilbao, dos caminos inversos. Del mercantilismo a la industrialización



Los cascos de los vapores *Arichachu*, *Gaztelu*, *Atalaya*, se alzan en las gradas del astillero de Cádiz en 1921.

Guía de Cádiz, 1922. Archivo Histórico
Municipal de Cádiz.

Capítulo 1

De imperio a nación y de ciudad soberana a capital de provincia.

Cádiz (1887-1914)



El acorazado *Carlos V* navegando. Fue la primera gran construcción del astillero gaditano creado por los Veas Murguía.

Guía de Cádiz, 1922. Archivo Histórico
Municipal de Cádiz.

1. Comerciantes e industriales. Los dos fracasos de la industrialización gaditana

A mediados de 1916 aparecieron en la prensa gaditana unos artículos que historiaban el desarrollo industrial de la ciudad. Para el anónimo cronista la causa de la decadencia de Cádiz había que buscarla en la falta de “una banca local bien organizada”. Carencia que había impedido la consolidación de un fuerte núcleo empresarial asentado en los extramuros de la capital y con la bahía como ámbito ¹. Más allá de los problemas coyunturales que motivaban su aparición, el publicista gaditano de 1916 no hacía sino preguntarse por las causas que habían originado el declive

¹ *Diario de Cádiz* (Edición Mañana) [En adelante DC (em)], 20 y 23 de julio, 1, 8, 17 y 31 de agosto, 1 y 13 de septiembre y 4, 5 y 11 de octubre de 1916. Los artículos aparecieron firmados por “X.X.X.”. La cita pertenece al publicado el 13 de septiembre. En julio de 1916 se cumplía el noveno aniversario de la muerte de Eduardo Benot Rodríguez, sobresaliente político republicano federal, ministro de Fomento durante la I República y destacado matemático y escritor. Benot había desarrollado un proyecto de industrialización de la bahía gaditana basado en la utilización del agua como fuerza motriz. La conmemoración de su muerte dio lugar a la aparición de artículos que abogaban por la “regeneración” industrial de Cádiz (DC (em), 29 de julio de 1916) y el aprovechamiento del caño de Sancti-Petri para suministrar energía a las industrias y ciudades de la “bahía de oro” (DC (em), 30 de septiembre de 1916).

no sólo de una ciudad, sino de toda una región, que hasta fechas relativamente recientes había competido por convertirse en la punta de lanza del desarrollo industrial español. El momento era especialmente significativo por cuanto los años de la Gran Guerra europea fueron los que acabaron por consagrar el desigual desarrollo del capitalismo español en favor de vascos y catalanes y en detrimento de otras posibles alternativas.

No era casual que fueran los sectores generadores de mayores beneficios, ahora casi monopolizados por las oligarquías vascas y catalanas, los que reclamaban los gaditanos para sí: transportes marítimos y terrestres, metalurgia y textiles ². Todos ellos o bien tenían cierta tradición en la comarca, o habían tenido una importante presencia ahora desaparecida. De hecho, algunos autores piensan que la región andaluza, en especial la Baja Andalucía, era la que reunía las mejores condiciones, por tierras, recursos minerales y monopolio del mercado americano durante más de dos siglos, para convertirse en la cuna de la revolución industrial en España ³. Cádiz, a pesar de su escaso término municipal,

² Según los informes de los inspectores de trabajo del Instituto de Reforma Sociales, mediada la guerra mundial, las industrias más beneficiadas eran las de transportes, en especial los marítimos; los trabajos de hierros y metales, sobre todo astilleros, fundiciones y laminados de acero; cueros y pieles y la textil. En Informes (1916). Entre las peticiones que la comisión gaditana elevó a las autoridades de la nación en el verano y otoño de 1916 figuraban el enlace directo Cádiz-Madrid-París, la construcción de un ferrocarril que uniera Cádiz con Algeciras, el impulso de las obras de modernización del puerto de la capital y del depósito franco, la reapertura y construcción de un gran dique seco en los astilleros de Cádiz y el desarrollo de las minas (*DC* (em), 29 y 30 de junio, 2, 4, 8 y 14 de julio, 10 de octubre y 19 y 24 de noviembre de 1916 y *Diario de Cádiz (edición tarde)* [en adelante *DC* (et)], 22 de julio, 23 de agosto de 1916).

³ Nadal (1992).

apenas 10 kilómetros cuadrados, había sido durante los setecientos un centro clave de la economía española. Núcleo que tenía en el comercio su eje central. Por sus muelles, que se situaban a lo largo de toda la bahía, no sólo entraba la riqueza del tráfico colonial sino también las características urbanas, sociales y culturales que distinguirían al Cádiz heroico, sinónimo de *Libertad*, de las Cortes de 1812 ⁴.

Sin embargo las expectativas no se cumplieron. Hoy día sabemos que no fue, única y exclusivamente, el control que ejercieron los comerciantes extranjeros, genoveses u holandeses, sobre los negocios de las Indias los que convirtieron a Sevilla y Cádiz en meras estaciones de paso de la plata americana, y la causa que impidió la aparición del necesario capital financiero y puso la explotación de las materias primas en manos de capitales británicos, franceses o vascos que convirtieron a Andalucía en una colonia. Diversos estudios han puesto de manifiesto que los comerciantes andaluces sí realizaron acumulación de capital e incluso fueron protagonistas de numerosos intentos de industrializar la región a pesar una clara inhibición inversora ⁵. Así, en el último tercio del siglo XVIII, Cádiz fue pionera en la aparición en la península de tres de los elementos que asociamos con la revolución industrial: la aplicación

⁴ Para una detallada descripción y evolución histórica de los muelles gaditanos Torrejón Chaves (1994), págs. 117-145; Barragán (1988) y García Baquero (1976).

⁵ Para esta interpretación y abundante bibliografía, Nadal (1992), págs. 54 y 81-83. Además, habría que poner en cuestión el modelo de industrialización basado únicamente en los sectores tradicionales y poner de manifiesto que en nuestra región junto a núcleos como la bahía gaditana, se desarrolló una industria de transformación alimentaria, por ejemplo, que matiza las contundentes afirmaciones sobre la desindustrialización andaluza.

de la fuerza del vapor, el desarrollo de la industria algodonera y la aparición de altos hornos. Pero la ciudad gaditana no pudo culminar su esfuerzo.

Fue un camino similar al que siguió España en el contexto de los procesos de industrialización que se produjeron en el continente europeo. En su transcurso, el viejo imperio español acabaría desapareciendo convirtiéndose en una nación periférica, cada vez más alejada de los centros de decisión económica y poder político, y con graves problemas por resolver: articulación del estado, nacionalismos centrífugos, desequilibrios sociales y atraso industrializador ⁶. En este punto quisiera hacer una breve acotación sobre la identificación entre revolución industrial, según el modelo inglés, y modernización y progreso social. Hoy día parece evidente que ni la relación entre *modernización capitalista* y bienestar social, ni la conexión entre progreso y *avances científicos* son tan evidentes. Desde esta perspectiva es desde la que se pueden considerar fracaso, abortos las llama Nadal, las tentativas industriales iniciadas a fines de los setecientos.

A comienzos del siglo XIX, Cádiz aventajaba en el número y potencia de máquinas de vapor tanto a su cercana Sevilla, como a Barcelona ⁷. La presencia de estos vapores evidencia la existencia de una men-

⁶ Ver Prados de la Escosura (1988), Palafox (1991) y Tortella (1993).

⁷ Según Nadal (1992), págs. 54 y 55, a Cádiz fueron a parar 2 de los tres construidos en los talleres Boulton & Watt de Birmingham: uno de 55 caballos, en 1789, para la harinera de Pascual Mensa y March y otro de 90 caballos el más potente de los exportados en esas fechas, para el aserradero del arsenal de La Carraca. Además Cádiz fue el destino de otros 3 vapores de los seis construidos sin licencia en 1783 por John Wilkinson. En este sentido el Arsenal de La Carraca, en la bahía gaditana, era uno de los centros industriales más importantes del país que pone en evidencia el papel de la marina de guerra como impulsora de la industrialización española. Ver Torrejón Chaves (1993), págs. 55-79. Este mismo autor tiene otro trabajo esclarecedor sobre el motor de La Carraca. Torrejón Chaves (1994), págs. 179-190.

talidad más innovadora de la que formó parte el desarrollo de una incipiente industria algodonera que tuvo sus plantaciones en las costas malagueñas y granadinas y sus centros fabriles en la bahía gaditana ⁸. No resulta extraño que estas industrias florecieran en el *hinterland* gaditano, en las cercanías de los muelles desde donde se efectuaban las más importantes transacciones mercantiles hacia las colonias americanas aún después de la pérdida del monopolio comercial en 1778 y cerca del importante centro naval de La Carraca ⁹. De otro lado, durante los años ochenta del siglo XVIII, en Jimena de la Frontera, el Estado levantó una fundición destinada a facilitar material a una futura fábrica de cañones y munición que surtiría al ejército destinado en América ¹⁰.

Se trataba de una naciente industrialización, muy débil y proclive a morir de cualquier enfermedad. No fue una, sino varias las que le afectaron durante la última década de siglo. Así, la fundición de Jimena falleció, tras suministrar unas 2.000 toneladas de lingotes al sitio de Gibraltar, tanto por sus altos costes de producción como por su localización. Sin embargo, el factor fundamental que dio el golpe de gracia fue el bloqueo, por la flota inglesa mandada por Nelson, del puerto de Cádiz desde 1796 hasta la firma de la paz de Amiens en 1802 ¹¹. Con la paralización del comercio no sólo cesaron las actividades mercantiles con América y las subsiguientes quiebras y abandonos de comerciantes, sino que

⁸ Nadal (1992), pág. 56, cita, proporcionando fuentes, la fábrica algodonera de Mariano Font de Afortunati en Cádiz, la de González Mena en El Puerto de Santa María y una tercera en Sanlúcar de Barrameda.

⁹ La pérdida del monopolio con América del Consulado gaditano no significó el declive del puerto gaditano. En García Baquero (1972).

¹⁰ Alcalá Zamora (1978).

¹¹ Ramos Santana (1992), págs. 922-93 y 167-169.

también segó en flor unas industrias algodoneras incapaces de subsistir a base de un mercado local que se abastecía principalmente de los mejores y más baratos productos ingleses proporcionados, a través del contrabando, por Gibraltar. La interrupción de las rutas atlánticas hundió la prosperidad económica gaditana. En 1796 abortó su naciente industrialización. Más tarde, en 1826, al término de la emancipación de la práctica totalidad de las colonias americanas, Cádiz terminaba un ciclo y empezaba a cumplir otro. Como, con acierto, ha titulado Alberto Ramos Santana comenzaba el doloroso parto de dejar de ser una *ciudad soberana* para convertirse en una anónima *capital de provincias*.

La primera consecuencia del fracaso de la temprana industrialización gaditana fue que el capital de la ciudad continuó siendo casi exclusivamente mercantil. Así se mantuvo presente entre los comerciantes gaditanos cierto desarraigo inversor derivado de una conciencia de comisionista carente de producción propia. De esta forma, la burguesía gaditana replegada en sus tradicionales negocios marítimos, consignatarias, armadores, pequeño comercio de materias primas o manufacturas de consumo local, fue perdiendo importancia en el conjunto nacional a medida que iban apareciendo otros núcleos, como los vascos y catalanes, de mayor capacidad financiera. Ni siquiera la paulatina normalización de las conexiones con las antiguas colonias, que le permitió recuperar algunas relaciones comerciales, y su transformación en puerto de unión de Europa y América y puerta de entrada y salida de productos andaluces, fue algo más que una sombra de su pasada hegemonía. Sólo durante la década de los cuarenta los negociantes gaditanos consiguieron una posición más desahogada y diversificaron sus inversiones ¹².

¹² Ramos Santana (1992), págs. 98-100.

En ningún campo económico el capital gaditano volvió a adquirir una posición significativa a escala nacional. Salvo la Compañía Marítima Pinillos, ni la de Antonio López, jándalo emigrado a Cuba, que tuvo en Cádiz uno de sus puertos de atraque, paulatinamente sustituido por otros como Alicante o Barcelona, y sobre todo su centro de construcción y reparaciones de buques, ni los posteriores intentos, ya en el siglo XX, de levantar un potente centro constructor naval tuvieron como protagonistas al capital local. Como tampoco tuvo mejor fin el resurgir de la industria algodонера al amparo del arancel aduanero de 1841 que penalizaba a los textiles extranjeros¹³. De esta forma, se colocaban las bases del divorcio entre la burguesía local y los cada vez mayores núcleos proletarios de la ciudad. La mitología gaditana, su personalidad, se asentaría sobre su liberal y emprendedora burguesía. Con su poder económico menguando a medida que avanzaban los ochocientos, su influencia socio-política llegará hasta *La Gloriosa*. En ambos casos, la mitología del trabajo, las principales industrias ligadas a la segunda revolución industrial en el siglo XX, -construcción de automóviles, aeronáutica y naval- siempre tendrán menor importancia en el imaginario colectivo de la ciudad que la de los sectores relacionados con el mundo ligado al siglo XIX. Tendremos ocasión de verlo con mayor detenimiento durante los conflictivos años de 1918-1920.

Ahora, mediados el siglo pasado, la ciudad parecía estabilizarse e incluso nuevamente pensar en un cierto desarrollo industrial y financiero. El comercio con países europeos y la agricultura andaluza, la normalización del tráfico americano y la desamortización eclesíastica parecen estar detrás de este resurgir. Conocemos el despegue de un nuevo brote

¹³ Ramos Santana (1992), págs. 112-114.

de industria textil y la creación de numerosas empresas de transportes terrestres y marítimos. Entre ellas cabe destacar las ferroviarias, buen ejemplo del camino recorrido por la ciudad gaditana durante los últimos doscientos años. En Cádiz, en 1829, tuvo lugar uno de los primeros intentos de crear una línea férrea que uniera Jerez con El Portal para facilitar la salida al mar a sus caldos. Sin embargo todo quedó en proyecto, como el de 1846 de construir una línea Sevilla-Cádiz ¹⁴. No fue hasta 1852 cuando se creó una nueva empresa que afrontó con éxito la construcción de la línea que enlazaba Jerez con El Puerto y los muelles del Trocadero. Creada por destacados burgueses gaditanos y jerezanos, cuando se inauguró en el otoño de 1856 no sólo su accionariado había cambiado entrando capital francés, sino también ya funcionaban otras líneas en el norte, centro y levante de la península. De esta forma se ponía de relieve la falta de impulso del capital gaditano y su cada vez mayor dependencia del exterior para su desarrollo. Hecho al que no fue ajeno la predilección de las clases acomodadas en invertir en los más seguros negocios de compra de fincas rústicas y urbanas ¹⁵. Había sido el Trocadero el lugar elegido para la creación en 1846, por comerciantes locales,

¹⁴ La concesión de construcción del ferrocarril Jerez-El Portal la obtuvo el gaditano, de origen inglés, José Imbrechts en septiembre de 1829 quien, sin posibilidades financieras, la traspasó en 1830 a Manuel (Marcelino) Calero Portacarrero, español residente en Londres. Este último intentó ampliar el proyecto a una línea que recorriera la costa de la bahía gaditana por El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda. Ver Caro Cancela (1990), págs. 174 y 175 y notas 118 y 119, Gómez Mendoza (1989), pág. 33, Mateo del Peral (1978), vol. I, págs. 31-62. Para el proyecto Sevilla-Cádiz, solicitado en 1846 por Carlos Drake del Castillo, Ramos Santana (1992) y Waiss (1974).

¹⁵ En 1855 el Estado decidió intervenir en los ferrocarriles hasta entonces a manos de iniciativas particulares. La Ley de Bases de 3 de junio de ese año adoptaba un plan

de un *carenero de rampa a vapor* y, por esos años, el inglés Thomas Haynes reconvirtió una fundición en astillero para la construcción de vapores de hierro ¹⁶. Tanto la *Empresa gaditana del Trocadero* como la factoría Haynes protagonizaban así la prehistoria de la moderna industria naval gaditana.

La ciudad intentaba recobrar el vigor financiero que le había caracterizado a fines de los setecientos cuando rivalizaban numerosas casas de comercio con la Caja de descuentos de Cádiz abierta por el Banco de San Carlos. Actividad que se hundió por las causas ya citadas más arriba aunque no desapareciera totalmente ¹⁷. En 1846 abrió sus puertas el Banco Español de Cádiz, sucursal del Banco de Isabel II fundado por José de Salamanca, que pronto tuvo la competencia de otro banco emisor, el Banco de Cádiz, promocionado por gaditanos, algunos de origen vasco. Además, un año antes, se había creado una Caja de Ahorros que se unió, al año siguiente, a un nuevo Monte de Piedad con la

general en base a una estructura radial y otorgaba franquicias arancelarias a los inversores extranjeros. Esta última decisión provocó la entrada masiva de capital francés. Ver Ramos Santana (1992), págs. 25-31; Caro Cancela (1990), pág. 175 y Gómez Mendoza (1989), págs. 45 y 53. Sobre las consecuencias de la Ley de Bases de 1855 y la nacionalidad de los capitales invertidos en la construcción de los ferrocarriles españoles, también Gómez Mendoza (1989), págs. 69-78. Para la cuestión de la inversión inmobiliaria Ramos Santana (1987), págs. 114-117 y Caro Cancela (1990), pág. 176.

¹⁶ La figura de la familia Haynes, poco estudiada hasta ahora, es de una gran importancia para la moderna construcción naval en la Bahía de Cádiz. Ver el estudio preliminar de Barragán Muñoz y Torrejón Chaves (1995) a la reedición de la obra de Agustín García Gutiérrez. También Ramos Santana (1992), págs. 115 y 116 y (1987)], págs. 82-85 y Martínez Romero (1991)], págs. 16 y 17.

¹⁷ Tedde de Lorca (1992), págs. 894-897.

finalidad de fomentar el ahorro y realizar ayudas benéficas mediante el sistema de empeños ¹⁸. Esta actividad financiera refleja el interés de la burguesía comercial gaditana, ahora en unión con la agraria jerezana que también intentó la creación de su entidad financiera propia, por contar con créditos y liquidez para sus negocios. Y aunque el Banco de Cádiz, resultante de la fusión del Español de Cádiz y el local del mismo nombre, compitió durante la década siguiente con el Banco de Barcelona acabaría sucumbiendo durante los sesenta. La tradición bancaria del comerciante gaditano, que unía a su negocio mercantil la administración de ciertos fondos depositados por sus clientes, no pudo seguir la cada vez mayor profundidad del mercado y actividad financiera catalana.

Este renacimiento de la economía gaditana que puede caracterizarse como un leve frenazo en la caída, quedó prácticamente barrido durante las décadas siguientes. Las convulsiones de la década de los sesenta acabaron derrumbando al frágil edificio económico gaditano. El repunte textil se esfumó hasta tal punto que de la que era su buque insignia, la *Empresa Gaditana de Hilados y Tejidos de Algodón al Vapor S.A.* con más de 250 trabajadores, una cuarta parte de los textiles de la ciudad, ni siquiera se conoce el momento de su desaparición ¹⁹. Ni la culminación en 1861 de la línea férrea Sevilla-Cádiz estuvo exenta de un final amargo que empañó la alegría de los gaditanos que agitaron banderas y lanzaron vítores cuando llegó el primer convoy a la ciudad. A buen segu-

¹⁸ Ramos Santana (1992), págs. 121 y 122 y Palacios Bañuelos (1977), vol.I, págs. 221 y 222. Un estudio general sobre la actividad bancaria gaditana en Ruiz-Vélez Frías (1977).

¹⁹ Ramos Santana (1992), págs. 113-114, pone en cuestión las afirmaciones de Nadal y Sánchez Albornoaz acerca de su cierre en 1869. Apunta indicios de que este se produjo en 1856.

ro, los canapés se les atragantaron a algunos de los asistentes al ágape conmemorativo conocedores del escandaloso aumento del coste de construcción del ramal Jerez-Trocaadero ²⁰. Pero donde el derrumbe alcanzó la categoría de descalabro fue durante las crisis monetaria y financiera que hundieron hasta su desaparición las entidades bancarias locales ²¹. Antes de que en 1866 se advirtieran las manifestaciones de la primera crisis de crecimiento del sistema capitalista español, tanto el Banco de Cádiz como el Crédito Comercial se encontraban en una difícil situación por haber asumido grandes riesgos crediticios con casas comerciales en comprometida situación financiera ²².

La crisis de los años sesenta no fue exclusiva de Cádiz. Como se sabe fue de alcance nacional y en ellas influyeron diversos factores, entre ellos la transformación de los mercados regionales españoles predominantes hasta entonces en uno nacional. En ese proceso las regiones y comarcas con mayores dificultades, así como los sectores sociales más desfavorecidos, salieron peor parados. La crisis bancaria fue nacional pero en Andalucía tuvo mayor gravedad y en Cádiz, en particular, llevó a la desaparición de las entidades. De esta forma se disipaban quienes hubieran podido convertirse en intermediarios financieros capaces de canalizar el ahorro local y abrir créditos a la industria. Fue el Banco de España, con la escasa competencia de algunos banqueros privados, quien drenó los recursos andaluces para sostener el Estado. Aunque tampoco hay que olvidar el escaso desarrollo en la región de las actitudes empresariales y el

²⁰ Espigado Tocino (1993), págs. 107 y 108 y nota 14.

²¹ Para un relato del descalabro de Cádiz durante la década de los sesenta del siglo pasado Sánchez Albornoz (1970), págs. 80-108.

²² Ramos Santana (1992), págs. 127-129 y Tedde de Lorca (1992), pág. 919-921.

débil mercado que proporcionaba su acentuada desigualdad de la riqueza ²³.

Al marasmo de estos años tampoco escapó la actividad identificativa de la ciudad, el comercio y el espacio en el que se basaba, sus muelles. Durante los dos primeros tercios de los ochocientos los comerciantes gaditanos habían superado, mal que bien, los sucesivos bloqueos ingleses y franceses; las crisis financieras; la independencia de las repúblicas americanas e incluso castigos reales como el que le privó en 1831 de su recién adquirida condición de puerto franco ²⁴.

Entre tantas sombras hubo ciertas bases desde las que, en especial desde mediados los años cuarenta hasta fines de los cincuenta, se arrojó luz sobre Cádiz y proporcionó recursos que invertir o capacidad de atraerlos. Algunas de ellas fueron la recuperación de parte del tráfico con las antiguas colonias y el mantenimiento con las que quedaban, eso sí compartido con Barcelona o Santander; su papel de puerto intermedio entre Europa y América, y la adquisición de nuevos tráficos como el comercio vinatero o de productos abastecedores de la región andaluza. La consecuencia fue que se produjo un cierto resurgir de compañías y sociedades dedicadas a importar mercancías extranjeras. Se trataba de una situación que no podía compararse con la de fines de los setecientos, pero que sí podía proporcionar pingües beneficios a una burguesía mer-

²³ Sobre las crisis de la década de los sesenta se puede consultar Piqueras y Sebastián (1991), págs. 24-52. Otros trabajos, desde diferentes perspectivas y planteamientos, sobre esta cuestión son Tortella (1972) y (1994) y Prados de la Escosura (1988).

²⁴ Torrejón Chaves (1994 a), págs. 134-136 y Ramos Santana (1992), pág. 94.

cantil local. Porque de local no pasó y de débiles bases, como se vio en los tumultuosos años sesenta.

Un buen ejemplo lo tenemos en las empresas dedicadas al mundo marítimo, cuyos propietarios formaban el auténtico cogollo de las clases adineradas gaditanas. A mediados de siglo, aprovechando la bonancible coyuntura, se crearon en Cádiz diversas compañías marítimas dedicadas al transporte de mercancías y pasajeros que lograron sortear situaciones desfavorables, como el inicio del estancamiento o las crisis de subsistencias de la década de los cincuenta. La mayoría de ellas acabaron desapareciendo, pero entre las que lograron subsistir destacan dos que sirvieron de telón tras el que ocultar una cada vez mayor dependencia del capital foráneo, fuera nacional o extranjero: la Pinillos y la de Antonio López, germen de la futura Trasatlántica. De las dos, sólo la primera puede considerarse auténticamente gaditana, mientras que la segunda abandonó la ciudad para trasladarse a Barcelona, quedando Cádiz como puerto de partida y llegada de parte de su flota y astillero de reparaciones y construcción. Dado el gran número de gaditanos ligados a *La Compañía*, tanto por trabajar directamente para ella o depender sus negocios, su influencia en la ciudad era tal que cualquier ataque o conflicto que sufriera era considerado por las fuerzas vivas locales una agresión a la propia ciudad. El conjunto de características que reunía la Trasatlántica explica el papel que llegó a alcanzar en el imaginario colectivo gaditano. Entre ellas caben destacar sus relaciones con América, en especial con Cuba y Puerto Rico; ser la impulsora de unos astilleros, la principal industria de la ciudad; patrona de todo una amplia gama de personas de distintas clases sociales y dinamizadora de los muelles. Para Cádiz la prosperidad de la empresa del marqués de Comillas, aunque sólo revirtie-

ra en ella en muy escasa medida, remontaba a su burguesía a la ciudad de los setecientos. Cuando el nombre de la antigua Gades era sinónimo de riqueza y competía con las más importantes ciudades del mundo ²⁵.

Si en economía los sesenta señalan el paso definitivo de la ciudad soberana a una capital de provincia más, los acontecimientos políticos y sociales de esos años, volvieron a poner en boca de los españoles la pregunta ¿qué pasa en Cádiz? Relacionar de forma exclusiva la sublevación de Prim y Topete en Cádiz, y los acontecimientos posteriores, bien con su pasado liberal o bien con sus dificultades económicas, está justificado pero no es suficiente. No lo es si con ello pretendemos caracterizar los sucesos como una mera lucha entre facciones de una burguesía que, acosada por la crisis económica, necesitaba una nueva política. Tras la superficie se oculta una revolución fracasada. La de unas clases medias, comerciantes en trance de arruinarse y enfiteutas cercados por la voracidad desamortizadora. A ellas les acompañaron artesanos amenazados de proletarización, jornaleros y obreros afectados por el paro, ambos con cada vez mayor capacidad asociativa, y un sector del ejército que lucha por una mayor profesionalización y defiende ideas liberales ²⁶.

Cádiz reunía los requisitos tanto de tipo estructural, existencia de número suficiente de individuos de clases medias y populares, como coyuntural, presencia de la Escuadra y cercanía de Gibraltar, para que el

²⁵ Tanto los Pinillos como Antonio López lograron sus fortunas con el tráfico mercantil en las Antillas españolas. A ambos se les ha relacionado con la trata de esclavos y los dos acabaron teniendo importantes negocios en las islas caribeñas. Sobre el tráfico comercial con las Antillas y su significado en la economía española se puede consultar Piqueras y Sebastián (1991), págs. 51-53. Además, Ramos Santana (1992), págs. 99-101 y Torrejón Chaves (1994 a), pág. 135.

²⁶ Piqueras y Sebastián (1991), págs. 98-111 y Espigado Tocino (1993), págs. 432-436.

movimiento revolucionario comenzara en ella. Además, no se puede olvidar el carácter simbólico de la capital gaditana como sinónimo de libertad. Ciertamente ya no era la que había detenido a las tropas napoleónicas ante sus murallas. Lo había demostrado en 1823 cuando las del duque de Angulema apenas encontraron dificultades para vengar la derrota de hacía una década y dio motivo para que nuestros vecinos erigieran en París un monumento en recuerdo de su victoria en el Trocadero. Pero las imágenes simbólicas perduran en el tiempo mucho más que las condiciones socio-económicas que las crearon. Para los gaditanos, el Sexenio fue la oportunidad de recobrar su protagonismo perdido. No sólo el político, llenando de oriundos las nuevas instituciones, sino el económico al pensar que se podía sustituir el hundimiento de la industria y las finanzas por un rebrote comercial basado en el liberalismo económico republicano que convirtiera a Cádiz en otro Gibraltar. Ni fue así, ni siquiera las condiciones de la ciudad podían augurar otro futuro que no fuera el de una anónima ciudad del cada vez más fuerte Estado español. No era sólo consecuencia de la falta de unos mecanismos financieros, ni de la ausencia casi total de un desarrollo industrial, ni siquiera de una cada vez mas pacata inversión inmobiliaria de unos propietarios que buscaban valores seguros. Además, la ansiada política liberalizadora revolucionaria no fue capaz de satisfacer la aspiración del comercio gaditano de recobrar su pasado esplendor convirtiéndose en intermediario del comercio nacional e internacional. No lo fue porque ni la reducción arancelaria ni el desestanco de productos incidieron en el tráfico de unos muelles dedicados fundamentalmente al trasiego de dos de ellos, vino y sal, primarios cuya capacidad multiplicadora para el comercio local fue muy escasa ²⁷.

²⁷ Espigado Tocino (1993), pág. 434 y Torrejón Chaves (1994 a), págs. 117-145.

Que Cádiz, como ha dicho Nicolás Sánchez Albornoz, había dado unos de sus últimos estertores durante los años del Sexenio lo demuestra fehacientemente su lánguida trayectoria posterior. La imagen de una burguesía local asustadiza, que invierte en valores inmobiliarios o rústicos, acciones del Banco de España o de empresas muy seguras, corresponde a una ciudad que ve como su industria de fines de los setenta distaba mucho de ser la avanzada de fines del siglo XVIII o la que apuntó a mediados del siglo. Los establecimientos fabriles que continúan existiendo eran más manufactureros, panaderías, pasta, fósforos o gaseosas, que industriales y continuaban utilizando en la mayoría de los casos la tracción animal²⁸. No sería hasta 1878 cuando la Trasatlántica, todavía Antonio López y Cía, inauguró el dique de Matagorda inicio del auténtico desarrollo de la industria naval gaditana. Mientras, los muelles gaditanos iban perdiendo la batalla los cambios técnicos y el aumento del tonelaje de los buques. Desde los años cincuenta, en la época de bonanza económica, se estaba pensando en el dragado de la bahía y prolongación de los muelles. Pero no fue hasta los sesenta cuando se realizaron diversos proyectos para la construcción del puerto, con discusión sobre su emplazamiento, y hay que esperar a fines de los setenta para que se pusiera en marcha el proyecto definitivo que no arrancó, finalmente, hasta principios de nuestro siglo. Así, bien entrado el siglo XX, mercancías y pasajeros tenían que ser transportados por gabelas y remolcadores hasta la ribera. Mientras, otros puertos de la península, como Barcelona, Bilbao, Sevilla o Santander, se adelantaban al gaditano en su modernización y le arrebatában gran parte del tráfico²⁹.

²⁸ Ramos Santana (1987), págs. 74-77.

²⁹ Ver Barragán Muñoz (1988) y Torrejón Chaves (1994 a), págs. 117-145. También Ramos Santana (1992), págs.33-35.

Como también ocurrió ante el cambio estructural que suponía el paso de una flota mercante de madera y vela a otra de hierro y vapor necesaria para competir en el comercio internacional. Hecho que supuso la liquidación de buena parte de las compañías gaditanas. Si en los años 1860-1880 España perdió más de un punto en su participación en el tonelaje de las principales flotas mercantes, la matrícula de buques veleeros de altura gaditanos se redujo en más de un 70 por ciento. A mediados de los años ochenta, ni siquiera la compañía Pinillos figuraba entre las empresas españolas más importantes con buques de vapor³⁰. Serán inútiles las protestas de los armadores gaditanos, condenados a desaparecer, quienes en 1883 todavía pensaban que el restablecimiento del derecho preferencial de bandera les permitiera resurgir. Como les respondió la comisión parlamentaria encargada de los temas marítimos “la crisis de la marina mercante española se inserta en una crisis mundial que afecta a todas las flotas mercantes provocada por la sustitución de la vela por el vapor”³¹. Con otras palabras, les venía a decir que como el pasado esplendor de la ciudad ellos también estaban llamados a desaparecer si no estaban más atentos a los cambios de los tiempos. En 1890 la marina mercante española era en casi un 70 por ciento a vapor. Cádiz ocupaba un modesto quinto puesto, en este tipo de tonelaje, entre los ocho puertos españoles más importantes³².

30 El desarrollo de la Pinillos se producirá más tarde, a partir de su fusión en 1884 con la sevillana de Miguel Saénz que sí contaba con buques de vapor. Ramos Santana (1992), pág. 100 y Valdaliso (1991), págs. 115 y 116.

31 Valdaliso (1993), pág. 108.

32 En Cádiz estaban matriculados 11 buques a vapor con un tonelaje total de 20. 651 toneladas de registro bruto. Muy lejos de los 66 y 97.022 de Barcelona, 83 y 78.942 de Bilbao, e incluso por detrás de Sevilla con 32 y 22. 826. Valdaliso (1991), pág. 114.

Además, no era sólo que las más competitivas flotas mercantes británica o francesa realizaran la mayor parte del comercio exterior español, sino que el puerto de Cádiz dependía cada vez más del tráfico colonial con las Antillas y Filipinas, únicas líneas reservadas a los mercantes españoles tras la desaparición del derecho preferencial de bandera en 1868³³. Tráfico por el que debía luchar con Barcelona, sobre todo a partir del establecimiento de la Trasatlántica en la ciudad catalana. Aún más, el comercio colonial fue perdiendo importancia para la navegación mercante española que buscó una nueva salida en el gran cabotaje europeo transportando mineral, carbón o cereales. En consecuencia, el grueso del tonelaje mercante español se instaló en la cornisa Cantábrica, sobre todo en Bilbao, en detrimento de los puertos mediterráneos y atlánticos como Barcelona o Cádiz.

La capital gaditana, con sus exportaciones de vinos, en competencia con el Trocadero, y sal como veinte años antes, languidecía. En los últimos años de siglo, como se verá más adelante, un nuevo tráfico vendría a dar una inusual animación a los muelles gaditanos. Se trataba del trasiego producido tanto por los emigrantes hacia el continente americano, como por las tropas que embarcaban hacia Cuba para reprimir los movimientos insurreccionales cubanos. Muchos de los soldados volverían a Cádiz, repatriados a bordo de buques de la Trasatlántica, tras el desastre colonial.

Durante las últimas décadas de los ochocientos hubo diversos intentos de sacar a la ciudad de la lánguida vida que llevaba. Y tuvieron, al igual que un siglo antes, a la industria como protagonista. La diferen-

³³ Valdaliso (1991), págs. 82-112.

cia era que mientras en el siglo XVII el intento gaditano era un adelantado a su tiempo, ahora se trataba de no acabar de perder el tren. Unidos los gaditanos al mar no es de extrañar que hacia él se dirigieran las miradas. Ya en 1875 una Liga de Contribuyentes convocó un concurso para promover el establecimiento en la ciudad del mayor número posible de industrias, en especial la naval. La respuesta a su llamamiento fue la construcción en terrenos del fuerte de San Lorenzo del Puntal del muelle de hierro Viniegra-Valdés dedicado principalmente al embarque y recepción de carbón. Hay que esperar hasta 1887 para que aparezca una nueva iniciativa: la convocatoria de una Exposición Marítima Internacional. Sus objetivos eran llamar la atención sobre la situación de la ciudad y animar a los capitalistas, gaditanos y foráneos, para que invirtieran. El lugar elegido para su emplazamiento no podía ser más simbólico: la dársena Lacassaigne, muelle de iniciativa francesa hundido durante la crisis de los sesenta, tras apenas cuatro años de funcionamiento.

La idea no surgía en el vacío. Desde hacía unos años, en paralelo a la transformación a vapor de la flota mercante, se había empezado a sentir la necesidad de construir en el propio país los buques que hasta entonces venían adquiriéndose, en especial, a Inglaterra. Fue el propio Estado quien impulsó la creación de la moderna industria naval española contribuyendo así al desarrollo de la nacional, a la vez que se lograba hacer frente a la sobreproducción de un sector siderúrgico, sobre todo vasco, que en los años anteriores había realizado la sustitución de la pequeña fábrica por la gran factoría ³⁴. Esta era la finalidad de la Ley de

³⁴ En los primeros años de la década de los ochenta se crearon algunas de las más importantes siderurgias españolas: Altos Hornos de Bilbao, ligado a intereses bancarios y financieros vascos, catalanes y madrileños; La Vizcaya de Victor Chávarri y la San Francisco de Mudela de los Martínez Rivas. La primera dedicada a surtir el mer-

Escuadra presentada por el ministro de Marina Rodríguez Arias, y aprobada por el parlamento a fines de 1887, que preveía que la maquinaria y los cascos de los buques se realizaran con material nacional. No es de extrañar pues que ya durante ese año empezaran moverse influencias y a movilizarse las fuerzas vivas de las ciudades interesadas. En Cádiz, a principios de año, tenía lugar la primera reunión de la comisión organizadora de la exposición marítima. Con ella, como dijo Cayetano del Toro, se pretendía llamar la atención de las autoridades nacionales sobre la posibilidad de que en Cádiz se construyera parte de la proyectada escuadra ³⁵.

La idea de la exposición cuajó rápidamente. En febrero se aprobaron los planos y comenzaron los trabajos de aplanamiento, relleno y construcción de los pabellones en la dársena de Lacassaigne. Todo estuvo preparado para que el 15 de agosto de 1887, el gaditano Segismundo Moret, ministro de Estado de Alfonso XII, pudiera inaugurarla. Los visitantes que acudieron contemplaron un Salón Náutico en el que se exponía diversa maquinaria y materiales utilizados en la construcción naval; maquetas, inventos e instrumentos náuticos. Además se presentaron diversos proyectos de varaderos y unidades de guerra. La exposición contó con un museo de la pesca y una sección de Bellas Artes en la que se exhibieron 83 marinas pintadas expresamente para la ocasión. Diver-

cado interior y las otras dos que, en su mayor parte, exportaba su producción a Italia, Francia o Bélgica. Las empresas vizcaínas acabaron hundiendo al resto del sector disperso por diversas regiones españolas. Si en 1.884 de las 38 fábricas españolas 7 estaban en Vizcaya, a principios del presente siglo era un tercio del total las que radicaban en la provincia vasca, 5 de 15. Para esta cuestión, que se trata más ampliamente en el capítulo 2, epígrafe 1, González Portilla (1981), vol. I, págs. 147-154 y 186-19 Arana (1988), págs. 80-90 y Montero (1994).

³⁵ Martínez Romero (1991), págs. 21 y 22 y Rétegui (1975), págs. 15 y 16.

sas naciones enviaron buques de sus armadas y levantaron pabellones. Entre los visitantes ilustres estuvieron el duque de Edimburgo y los de Génova ³⁶. Pero el logro más importante del acontecimiento fue que decidió a una serie de capitalistas a pensar en Cádiz como una de las ciudades favorecidas para la construcción de la escuadra. Cuando en septiembre del año siguiente el gobierno sacó a concurso tres cruceros ya se había creado una sociedad formada por destacados miembros de la alta sociedad gaditana, denominada *La Factoría Naval Gaditana*, que pretendía la adjudicación de los cruceros. Otro grupo de empresarios locales, en unión de la empresa catalana *La Maquinista Terrestre y Marítima* que pretendía suministrar la maquinaria de los nuevos navíos, ofreció hacerse cargo, durante 25 años, de las instalaciones de La Carraca, en el fondo de la bahía gaditana, a las que modernizaría y ampliaría, a cambio de que se le concediera un tercio de los más de 200 buques que la Armada pensaba construir ³⁷.

No era la ciudad gaditana la única que pretendía hacerse con la construcción de la flota. El Ferrol y Bilbao también pugnaban por ella. Y fue la capital vizcaína la que se perfilaba como la mayor rival. El enfren-

³⁶ Martínez Romero (1991), pág. 21 y Rétegui (1975), págs. 14-16.

³⁷ Entre los accionistas fundadores se encontraban Manuel Francisco de Paul y Picardo, uno de los más destacados financieros de la localidad y antiguo republicano, Enrique del Toro, alcalde de la ciudad, Manuel Aguirre, la familia Vea Murguía, bajo la presidencia de Manuel Rancés, marqués de Casa Laiglesia. Ramos Santana (1992), págs. 117-118, y (1987), pág. 552; Rétegui (1975), pág. 18; Martínez Romero (1991), pág. 29. La relación completa de los fundadores de la sociedad se puede consultar en cualquiera de los trabajos citados en esta nota. Las gestiones de la empresa catalana no fructificaron y acabó contentándose con la contrata de dos motores de 11.500 caballos para los cruceros. Valdaliso (1991), pág. 289 y Castillo Yurrita (1955), pág. 246-248. Para el arsenal de La Carraca sobre todo Torrejón Chaves (1991) y (1993).

tamiento entre la potencialidad de unas clases en expansión y las esperanzas de resurgimiento de otras en decadencia y retroceso acabó, como por otra parte no cabía menos que esperarse, con el triunfo de la primera. En septiembre de 1888 los cruceros se adjudicaban a la oferta presentada por *Astilleros de Nervión*, un consorcio formado por José Martínez Rivas y la casa inglesa de Charles Palmers³⁸. Las gestiones e influencias movilizadas los meses anteriores no habían dado sus frutos. Seis de los nueve miembros del Consejo de Marina se inclinaron por la capital vasca³⁹. Al conocerse la decisión gubernamental los nervios afloraron en la capital gaditana. Hasta poco antes se había respirado en Cádiz un gran optimismo por una resolución favorable a sus intereses. Sin embargo, todos los sueños se trocaron en pesadilla. Hubo comentarios para todos los gustos, la población amenazó con amotinarse y el gobernador civil dimitió. Los gaditanos no comprendían cómo se había aceptado la proposición más cara y que incluía la presencia de una casa extranjera. Parte de los accionistas decidieron consultar con el abogado y político liberal Silvela las posibilidades de recurrir la resolución. Sin embargo, poco después, en octubre, la sociedad se disolvió. Cádiz, como la nación, comenzaba a saber lo que significaba ser un núcleo de segundo orden. Pronto tendría una nueva prueba.

³⁸ Martínez Romero (1991), pág. 26 y Valdaliso (1991), pág. 288-289. Sobre los *Astilleros del Nervión* ver Arana (1985), págs. 1291-1301.

³⁹ Votaron por Rivas-Palmers Beránger, presidente de la comisión, Navas, Romero, Catalá, Romero Girón y Cañamaque. Por la propuesta gaditana, Feduchy, Barrié y Aranda. En Rétegui (1975), págs. 19 y 20 y Ramírez Gabarrús (1980), pág. 67.

2. El proyecto naval gaditano: de los Vea Murguía a La Constructora Naval

Cuando comenzaba la última década de los ochocientos España era políticamente una potencia de segundo orden y se había distanciado del camino industrializador europeo. Continuaba siendo un país fundamentalmente agrario y su industria dependía de la iniciativa del capital foráneo. Si desde mediados de siglo la red ferroviaria había sido construida por inversores franceses o belgas, ahora la minería, la siderurgia o los transportes marítimos estaban fuertemente influidos por los mercados ingleses ⁴⁰. Además, se había producido un desequilibrio interno con la concentración del crecimiento industrial, en especial de los sectores textil y metalúrgico, en dos zonas de la península: Cataluña y Vizcaya. Esta situación significaba no sólo la colonización del país sino también la frustración de diversos esfuerzos e iniciativas, tanto privadas como estatales. Una de ellas fue el fracaso de la gaditana factoría naval de los Vea Murguía.

Como se ha visto, las nuevas características del comercio internacional y la aparición masiva de los buques a vapor ocasionaron una profunda transformación en el sector marítimo español y la creación de la moderna industria naval. Las vicisitudes de la adjudicación del contrato de las primeras unidades de la ley de Escuadra de 1887 puso de manifiesto la posibilidad de que emergiera un productivo sector. Era evidente que junto al impulso que pudieran proporcionar las construcciones esta-

⁴⁰ Para esta cuestión, entre la numerosa bibliografía existente se pueden consultar Tortella (1993), págs. 65-97.

tales la transformación de la flota mercante española suministraría abundantes contratos. Pero también evidenció el citado desequilibrio regional español.

España contaba con tradición constructora naval. El Ferrol, Cartagena, Santander, Barcelona, la costa vizcaína y la Bahía gaditana figuraban entre sus principales centros. Durante la primera mitad del siglo XIX todos ellos tenían una escasa capacidad productiva y dependían en gran medida de materias primas y materiales elaborados fuera del país. Situación que el Estado pretendió invertir durante los años centrales del siglo mediante medidas arancelarias protectoras que prohibían la importación de buques de madera. Así se produjo una cierta activación de la industria naval sobre todo en Galicia, Bilbao y Barcelona. La bahía gaditana también se benefició de esta revitalización. De esta época es la instalación de un carenero de vapor en el Trocadero, la construcción de los primeros vapores para la Armada en La Carraca, la transformación de la fundición de Puntales en la factoría Haynes y el fallido proyecto de astilleros de Juan Franco ⁴¹. Pero sobre todo destaca la aparición en 1863 de la factoría de *Antonio López y Cía* en Matagorda. Su importancia radica no sólo en su mayor continuidad temporal y capacidad sino que significa la aparición de un centro naval de iniciativa privada.

Se ha discutido si la industria naval española prosperó en base a la cartera de obras estatales o si, por el contrario, fue el sector privado el que proporcionó una demanda sostenida que le permitió desarrollarse.

⁴¹ Para la construcción naval española se puede consultar la amplia y completa bibliografía que facilita Valdaliso (1991). Para la bahía gaditana Torrejón (1991) y Ramírez Gabarrús (1980). También Rétegui (1975), Martínez Romero (1991), Ponce Calvo y Ponce Cordones (1993) y Ramos Santana (1992), págs. 115-118.

En todo caso parece evidente que fueron los proyectos de ampliación de la marina de guerra a fines de los años ochenta los que motivaron la creación en España de astilleros modernos. Pero también es significativo que tanto los bilbaínos *Astilleros del Nervión*, como los posteriores de *Vea Murguía* en Cádiz fueron a la quiebra en el momento en que cesaron las ayudas estatales. El caso de la factoría de Matagorda obliga a detenerse en la iniciativa naval privada. Hasta fines de los sesenta, el marqués de Comillas construía sus barcos en astilleros escoceses e ingleses. Con la expansión de sus negocios pensó en completar los marítimos, basados en el concesión estatal de las comunicaciones con Ultramar, con la propiedad de un centro de reparaciones capaz de albergar sus cada vez mayores vapores. Así nacieron, en 1863, las instalaciones de Matagorda que en 1878 contaban con un gran dique seco donde reparar y, desde fines de los ochenta, comenzó a construir los barcos de la compañía. Además, la factoría gaditana sirvió para que los marqueses de Comillas pusieran en practica sus concepciones sociales católicas construyendo una barriada para sus trabajadores con escuela, asilo y capilla, además de crear una cooperativa ⁴².

Así, la aparición de los primeros astilleros modernos españoles dependió o bien de la iniciativa estatal o bien de las necesidades de grupos financieros que pretendían construir una estructura empresarial vertical. La consecuencia fue que los astilleros se concentraron en unas

⁴² Para la factoría de Matagorda se puede consultar, Martínez Romero (1991), págs. 69-174; Ponce Calvo y Ponce Cordones (1993), págs. 151-161. Para Antonio López y la compañía Trasatlántica, Regatillo (1950); Cossío (1980) y Hernández Sandoica (1987), pág. 982, nota 8, proporcionan una amplia bibliografía sobre los trabajos que versan sobre la personalidad de Antonio López y López y Claudio López Bru, los dos primeros marqueses de Comillas.

pocas unidades de producción. Para Cádiz, con la existencia de dos centros en el marco de la bahía, el estatal de La Carraca y el privado de Matagorda, supuso que la vida de otro, en competencia directa con los anteriores, fuera muy difícil. Ya se había visto en 1888, pocos años después, el intento de los Veá Murguía sucumbiría también. Con él, de forma simbólica, Cádiz daba su último estertor y dejaba a la luz su débil papel en la vida económica nacional y su cada vez más escaso peso político. Cuando tras los fracasos de las últimas décadas del siglo pasado, la construcción naval española despegue durante las primeras del presente, Cádiz no estará en primera línea.

Ahora, las esperanzas volvían a renacer. De los socios fundadores de la empresa que compitió con los Astilleros del Nervión, los tres hermanos Veá Murguía proclamaron que seguían interesados en la construcción de un astillero. Incluso proponían la antigua dársena Lacassaigne, los terrenos donde se había asentado la exposición marítima, como el lugar idóneo. El nuevo intento no nacía en el vacío. El sentimiento de agravio que había dejado en la ciudad gaditana el contrato de los cruceiros, movilizó una corriente de simpatía en los mentideros periodísticos y gubernamentales en los que Cánovas del Castillo y Sagasta, antiguos gobernadores civiles de la ciudad, la miraban con interés. Esta vez, las gestiones de las fuerzas vivas de la ciudad y del agente de los empresarios gaditanos en Madrid, el abogado Agustín Moyano, fructificaron. No sólo seguían contando con el apoyo de marinos como Barrié o Aranda, sino con el de personalidades como Sagasta quien acabó siendo nombrado hijo adoptivo de la ciudad y dando nombre a una de las más importantes calles de la ciudad ⁴³. La Diputación, propietaria de los terrenos, firmó

⁴³ Sobre las gestiones de las autoridades gaditanas se puede consultar la documentación existente en el AHMC, caja 6535. También Villanueva Núñez (1985), págs. 245-286, Torrejón Chaves (1991), págs. 19-99 y (1993), págs. 55-79.

un contrato de arriendo con los Veá Murguía quienes cifraban la esperanza de llevar a cabo su proyecto en la concesión que pensaba hacer el gobierno de un nuevo crucero de siete mil toneladas ⁴⁴. El concurso se falló a principios de 1890 a favor de la empresa gaditana. Un mes después se presentaban en el ministerio de Fomento los planos y memoria de la factoría. En abril de 1891 se firmó el contrato de construcción de un buque de combate de 9.325 toneladas, que contaba con la garantía de una hipoteca sobre la propia factoría, y a fines de julio las principales autoridades de la ciudad, acompañadas de varios miles de invitados, inauguraron las instalaciones de la empresa en la que Cádiz, que había engalanado su caserío para la ocasión, depositaba sus esperanzas de resurgir. Durante los siguientes días, cerca de quince mil gaditanos se acercaron al astillero para contemplar con sus propios ojos la maquinaria y obras por las que se pensaba pasaba la prosperidad de la ciudad ⁴⁵.

Sin embargo, poco duró la alegría. El gobierno escarmentado por el fracaso de los astilleros bilbaínos quiso evitar que se repitiera la historia en Cádiz. No sólo pidió garantías que hasta entonces no habían solicitado, sino que exigió el aval de ingenieros ingleses. La capacidad constructora de la factoría quedó demostrada cuando el crucero *Carlos V*, que así acabaría llamándose el buque, pasó los controles de la Armada, aunque la primera construcción que se alzó en sus gradas y fue botada, el torpedero de 750 toneladas *Filipinas*, no superó las pruebas y terminó

⁴⁴ El arrendamiento subsistió hasta enero de 1893. El día 4 de ese mes la diputación gaditana vendió a los Veá Murguía las dos fincas, una de ellas denominada *La Chica*, de una extensión total de 190 áreas, en las que estaba el astillero. Ignacio Noriega González a Excmo. Alcalde Cádiz, 11 de junio de 1915, AHMC, caja 6.535.

⁴⁵ Ramírez Gabarrús (1980), pág. 67; Rétegui (1975), págs. 29-35; Martínez Romero (1991), págs. 31-34.

vendiéndose, tras numerosas e infructuosas reparaciones, en La Martinica. Cuando el *Filipinas* se botó en julio de 1892, ya se arbolaba a su lado, desde el 4 de marzo, la quilla del *Carlos V*⁴⁶. Sin embargo, el astillero gaditano se encontraría con los mismos problemas que acabarían llevando al cierre a los astilleros bilbaínos: incapacidad para captar demanda privada, falta de financiación y alto coste. Además de no contar con el apoyo de la industria británica.

Entre las razones que habían llevado el gobierno a estimular la construcción naval nacional estaba la de auto-abastecerse de material bélico y proporcionar mercado a la siderurgia. No importaba que los buques alcanzaran precios superiores a los que podían conseguirse en el extranjero. Esta actitud colocó en una difícil situación a los recién creados astilleros puesto que de cesar la demanda estatal quedarían prácticamente abocados a la ruina al no contar con obras privadas ni con la aportación de nuevos capitales. En los años ochenta la navegación bajo pabellón español se hacía en su mayoría con buques de vapor. Vapores que se habían construido básicamente en el extranjero, sobre todo en astilleros ingleses o escoceses. Estimulado por los altos precios de los fletes, el capital había invertido en compañías de navegación, lo que originó una reorganización del sector cuya principal característica fue la sustitución del armador individual por la sociedad mercantil⁴⁷. Otro hecho destacado

⁴⁶ Para las vicisitudes del *Filipinas*, Ramírez Gabarrús (1980), pág. 67 y Rodríguez González (1988), págs. 251, 261 y 282. La arboladura del *Carlos V* en Rétegui (1975), págs. 53-55.

⁴⁷ Valdalisio (1991), págs. 185-186, da, para Vizcaya, unos porcentajes de inversión en empresas navieras del 4,4 %, para el período 1886-1890 y del 18,6 %, para el de 1891-1900. No se puede olvidar que durante esos años la flota vizcaína absorbió el 75 % del incremento nacional.

de los años ochenta y noventa del siglo pasado era que los buques no se habían construido en España sino que eran británicos. Nacionalidad además de quienes prestaron a los navieros españoles el dinero para adquirir esos buques. De esta forma, bajo la fórmula de la hipoteca y la póliza de seguro, el comercio exterior español, incluido el colonial, seguía prácticamente en manos extranjeras.

Si los más importantes navieros españoles de la época no construían sus buques en España, en el caso de Cádiz la situación para el nuevo astillero se agravaba al contar a poca distancia con las instalaciones de Matagorda, el centro de reparaciones y construcción de la Trasatlántica. Durante los años ochenta, Claudio López Bru, heredero de su padre al frente de sus negocios, amplió su compañía o bien a base de buques de sus competidores, como el marqués de Campo o José Antonio Olano, o mediante su construcción en los talleres de Matagorda ⁴⁸. Durante estos años, los astilleros de los Veá Murguía sólo consiguieron la construcción de dos pequeños vapores dedicados al tráfico de la bahía y un yate ⁴⁹. Escasa cartera de pedidos para sostener una factoría que había partido de cero. Antes de que se hubiera acabado de construir el *Carlos V*, la situación de los Veá Murguía era ya difícil. Para afrontar la constitución de la empresa, los trabajos de construcción de la factoría y la fianza de la concesión del crucero habían empeñado todo su capital, unos cinco millones

⁴⁸ Hernández Sandoica (1987), págs.994-999. En el período 1891-1896 se construyeron en Matagorda tres buques para la Trasatlántica, el *Joaquín del Piélagos* de 732 toneladas (1891), el *Isidoro Pons* de 1.027 (1895) y el *Felisa* de 1.007 (1896). Ponce Calvo y Ponce Cordones (1993), págs. 155 y 156.

⁴⁹ Además el astillero gaditano construyó durante 1895 seis lanchas cañoneras de 50 toneladas para la Armada destinadas a las Antillas. Ver Ramírez Gabarrús (1980), pág. 67. También Martínez Romero (1991), pág. 36.

de pesetas. Aunque en su época hubo denuncias sobre la cuantía real que habían desembolsado ⁵⁰. Inversión que no fue suficiente teniendo en cuenta que las condiciones de pago del contrato por el Estado no resultaban ventajosas para una empresa que además tenía su principal activo, el astillero, hipotecado. Era preciso encontrar un inversor. Lo encontrarían, en 1894, en la familia Noriega.

Pero hasta que aparecieron los Noriega, a la falta de pedidos hubo que sumar las dificultades del proceso de construcción, a pesar del asesoramiento técnico de La Carraca. Obstáculos que encarecieron el proyecto y lo retrasaron. Los escollos fueron de dos tipos: internos y externos. De los primeros, quizás el más importante fueron las dificultades que encontró la siderurgia asturiana *La Felguera* para suministrar el material necesario. Entre los exteriores, estuvo la lenta tramitación de la homologación de los blindajes encargados a una firma inglesa ⁵¹. El resultado sería que en marzo de 1895 al botarse el *Carlos V*, quien recibió a los invitados no fueron los Vea Murguía sino Florencio Noriega Noriega, gerente de la factoría desde el año anterior. La nueva firma, a partir de ahora el astillero pasó a denominarse *Vea Murguía, Noriega y Cía*, acabó el montaje final del crucero en 1897 ⁵². Sin trabajos y con unos costes poco competitivos para que los navieros decidieran dejar de comprar sus vapores en las islas británicas, se buscó la aportación de nuevo capital y la concesión gubernamental de unidades de guerra. Y los ojos se volvieron

⁵⁰ Rétegui (1975), pág. 38 y Rodríguez González (1988), págs. 282-283.

⁵¹ Rétegui (1975), pág. 62.

⁵² Ramírez Gabarrús (1980), págs. 67 y 68; Rétegui (1975), pág. 62. Para más información de la botadura y posterior entrega, en 1897, a la Armada Rétegui (1975), págs. 61-67. Sobre la entrada de los Noriega en la empresa de los Vea Murguía se pueden consultar las actas notariales en Museo El Dique, caja Astilleros Cádiz, 1991-1992.

hacia el más importante centro financiero e industrial del mediterráneo, Barcelona, y hacia Inglaterra, cuyos capitalistas estaban interesados en introducirse en un negocio que pensaban podría llegar a ser rentable.

Los astilleros gaditanos habían tenido ya contactos con *La Maquinista Terrestre y Marítima* que se había encargado del suministro y montaje de las dos máquinas de 15.000 caballos que propulsaban al *Carlos V*⁵³. La empresa barcelonesa, dedicada fundamentalmente a la construcción de maquinaria y material ferroviario, se había sentido tentada de mejorar su presencia en la construcción naval cuando la ley de escuadra de 1887. En ese momento, había intentado arrendar el arsenal de La Carraca. Ahora, La Maquinista volvía a intentar aumentar su presencia en el sector aprovechando sus beneficios del año 1895 y las buenas perspectivas que se adivinaban para el comercio marítimo por las necesidades bélicas de la inestable situación en las colonias y la mayor introducción de la marina mercante española en el tráfico europeo. Además, la industria pesada española se veía beneficiada por el creciente proteccionismo gubernamental de Cánovas del Castillo durante los últimos años de siglo⁵⁴. No en balde estos años, como se verá más adelante, serían los de la consolidación del gran capital español, en especial el bilbaíno. El definitivo fracaso de los astilleros gaditanos, en paralelo al nacimiento y expansión de los grandes centros navales vizcaínos de Euskalduna (1900)

⁵³ Ramírez Gabarrús (1980), pág. 53 y Martínez Romero (1991), pág. 35.

⁵⁴ Sobre La Maquinista, Castillo Yurruti (1955), pág. 286. Para la historiografía sobre la situación económica, González Portilla (1981), vol I, págs. 55-73 y 179-219; Valdaliso (1991), págs. 98-99 y 338-339; Palafox (1991), pág. 63 y Torrella (1993), pág. 106.

o la aparición de la *Sociedad Española de Construcción Naval* (1906) serían jalones de este proceso.

Junto con La Maquinista, se buscó el apoyo técnico y financiero que pudiera proporcionar una firma inglesa. Esta fue la *Vickers, Sons and Maxim Company Limited*. Se trataba de una nueva incursión en España de la empresa inglesa que, tras proporcionar la mayor parte del armamento de los primeros buques de la ley de escuadra de 1887, jugaría un papel clave en el desarrollo de la marina. Sobre todo a partir de su participación, junto al capital vasco, en la creación de la empresa naval más importante del país, la *Sociedad Española de Construcción Naval*. Una vez más se dejaba sentir el desequilibrio financiero e industrial de las regiones españolas que a medida que iba consolidándose en unas, abandonaba otras aumentando el escalón entre ellas. A fines de los ochocientos, la Vickers apostaba por la bahía gaditana. Aunque por poco tiempo⁵⁵.

De las conversaciones entre las tres empresas nació, el 24 de noviembre 1898, *La Constructora Naval Española*. Su nacimiento significaba que por vez primera, pero ya de forma definitiva, el control de los astilleros de la ciudad escapaban de manos de su burguesía. El sueño de una industria gaditana propia apenas había durado siete años. Sin embargo, todavía estaba presente una importante participación local que iba a ser la que arrostrara con las pérdidas producidas por el fin de la aventura. De los 10 millones de pesetas que formaba su capital social, La Maqui-

⁵⁵ Sobre la Vickers, Valdalisio cita el trabajo de Davenport-Hines (1986), págs. 43-74. Más asequibles y proporcionando información sobre las actividades de la empresa británica en España, en especial como socio de la *Sociedad Española de Construcción Naval*, Ballester (1993), págs. 29-30; Ramírez Gabarrús (1980), pág. 68 y Martínez Romero (1991), págs. 97-99.

nista suscribió, medio millón en metálico más el pago en acciones liberadas del coste de la maquinaria del crucero que iba a construirse en la factoría y de una grúa de 100 toneladas ⁵⁶. Otro tanto hizo la empresa inglesa que proporcionaría los proyectos, la tecnología y el armamento de las construcciones que se iban a abordar. Sin embargo cuando la empresa ya estaba formada, todos los planes para reforzar la armada española no tenían ya sentido.

El 23 de abril de 1898 los Estados Unidos declaraban la guerra a España y el 4 de julio la escuadra estadounidense destrozaba a la española en Santiago de Cuba, y pocos días después a la de Filipinas en Cavite. En septiembre, la firma del cese de hostilidades no sólo detuvo el programa naval aprobado en 1887, realizado en parte durante la última década de siglo, sino que en medio de la convulsión socio-política provocada por el desastre la marina española vio reducir drásticamente sus presupuestos y plantillas. Era uno de los síntomas que señalaban el paso definitivo, por si quedaba alguna duda, de una España *imperio*, o de lo poco que quedaba de él, a una nación que veía como el expansivo y agresivo imperialismo estadounidense engullía algunas de sus posesiones e infligía a la elitista y orgullosa casta militar española una tremenda humillación ⁵⁷. La consecuencia más inmediata fue el retraso de las obras de reparación y construcción naval. Una de las afectadas fue el crucero *Extremadura* que construía *La Constructora Naval*.

⁵⁶ Castillo Yurrita (1955), págs. 286-287 y Ramírez Gabarrús (1980), pág. 68.

⁵⁷ De la numerosa bibliografía sobre los últimos años del siglo XIX se puede consultar, y encontrar numerosas referencias para los temas que nos interesan Álvarez Junco (1990), págs. 177-224; Rodríguez González (1988), págs. 405-485 y Companys Monclús (1991).

Este buque pertenecía al proyecto de ley de Escuadra de 1887, cuyas más importantes construcciones fueron destruidas en Cuba, salvándose sólo el acorazado *Pelayo* y el crucero *Carlos V*, y su financiación había comenzado con el fervor patriótico que siguió al comienzo de la guerra con los Estados Unidos. Aprovechándolo, los Noriega habían logrado que los españoles residentes en México, realizaran una suscripción de casi cinco millones de pesetas para la construcción del crucero cuyo contrato con el Estado se firmó en abril de 1898. Hasta 1902 no se entregó el buque a la armada. Con su botadura en 1900, *La Constructora Naval* finalizaba su relación con el Estado⁵⁸. A partir de entonces, su cartera se proveería fundamentalmente de pedidos de compañías privadas. Sólo durante la guerra civil volvería a acoger construcciones y reparaciones militares, salvo la anterior construcción, en los años veinte, del buque-escuela de la armada española *Juan Sebastián Elcano* y durante los treinta de un buque para la armada mejicana, *Zacatecas*, que acabó en la escuadra de los militares sublevados el 18 de julio de 1936. Sin una inversión sostenida, tanto La Maquinista como la Vickers-Maxim participaban con sus obras, dependiendo del capital gaditano, *La Constructora Naval* no pudo resistir la lucha que en los primeros años del siglo XX se desató en el sector. Por esas fechas era ya evidente que Bilbao y Barcelona eran las ciudades en las que había arraigado con mayor profundidad la lenta, aunque sostenida, industrialización española. Y fueron las navieras vizcaínas las que proporcionaron trabajo a la factoría gaditana. Si en 1887 los bilbaínos habían arrebatado a Cádiz la iniciativa en el desarrollo

⁵⁸ Los buques previstos eran un total de 171 entre los que destacaban 21 de más de mil toneladas. El *Extremadura* tenía 2.150 toneladas. Ver Ramírez Gabarrús (1980), pág. 68; Martínez Romero (1991), págs. 37 y 38 y Cerezo (1983), vol. I, pág. 99.

del sector naval, ahora lo utilizaban en un momento de febril desarrollo de sus navieras.

Así, compañías bilbaínas, entre ellas la *Aznar* y la *Marítima del Nervión*, mandaron construir algunos de sus buques en Cádiz. Se trataban de empresas surgidas al amparo de los altos precios de los fletes y la fuerte cotización de la libra que convertía en saneados negocios el transporte del mineral de hierro vizcaíno y el retorno a las costas vascas con las bodegas llenas de carbón con el que alimentar la siderurgia. Este proceso originó que las antiguas compañías de un sólo buque se reagruparan en fuertes sociedades anónimas. Fenómeno de concentración que se acrecentó durante los primeros años del presente siglo cuando la crisis hizo su aparición en el sector al producirse una fuerte caída del precio de los fletes y tener las compañías que hacer frente a las onerosas obligaciones financieras contraídas durante los años anteriores. La consecuencia fue que la inversión privada en la construcción cesó al existir un exceso de tonelaje⁵⁹. La escasa demanda que siguió existiendo fue absorbida por la compañía *Euskalduna* creada a principios de 1900 por los más importantes navieros bilbaínos y pequeños capitales, entre ellos algunos gaditanos. Además *Euskalduna* tenía como misión reparar la flota vasca, con lo que absorbía la mayor parte de las reparaciones que, al amparo de la protección arancelaria con la que contaba esta actividad, pudieran realizarse⁶⁰. Cuando en 1908 la industria naval experimentó un nuevo impulso con la Ley de Escuadra de ese año, el astillero gaditano no era más que un recuerdo celosamente guardado por su conservador, Manuel Aguirre uno de los fundadores del astillero Veá Murguía.

⁵⁹ Valdaliso (1991), págs. 217-224 y págs. 231-234.

⁶⁰ Un 1,1 % del capital de *Euskalduna* era gaditano. Los principales accionistas eran vizcaínos, casi el 90 %. Valdaliso (1991), págs. 291-292.

Las aproximadamente ocho mil toneladas de los buques para las compañías norteñas fueron los últimos trabajos de importancia de *La Constructora*⁶¹. Durante el carnaval de 1906, las agrupaciones, siempre atentas al latido de la ciudad, se lamentaban de las telarañas que invadían las instalaciones de los astilleros desde hacía dos años⁶². Durante casi diez años los acreedores de la factoría lucharon por el reconocimiento de sus deudas tras la declaración de quiebra. Resolución que llegó en septiembre de 1914. El porvenir del astillero gaditano no parecía tener una perspectiva halagüeña. En septiembre del año anterior la subasta de sus instalaciones no había logrado consumarse. Nadie parecía dispuesto a desembolsar los cinco millones de pesetas en los que se fijó el tipo de salida a pesar de los rumores que circularon por la capital gaditana sobre el supuesto interés de compañías inglesas, francesas e italianas en la factoría gaditana⁶³. Un primer paso para clarificar su futuro se había dado en la junta de acreedores del astillero celebrada en Madrid en mayo de 1914. En ella se enfrentaron dos propuestas que, a grandes rasgos, representaban los intereses de sendos grupos. Uno partidario de convocar una tercera subasta sin tipo de salida para liquidar el activo existente y satisfa-

⁶¹ Martínez Romero (1991), pág. 38. Los buques fueron según el Registro del Lloyd's el *Udala* de 2.66 toneladas, *Mar Blanco* y *Asón* de 2.084 y el *Pedro Luis Lacare* de 2.129.

⁶² En 1904, el coro "Los Espejos" en un tango dedicado a la agonía de la ciudad, entre las soluciones que levantarían a Cádiz se refería a la reapertura de los astilleros. Dos años después Ricardo Gualda Pueyo, letrista y músico de "Los Brujos" insistió en el tema hablando de las telarañas de la factoría. Agradezco a Marcos Zilbermann Morales que me haya permitido consultar su colección de libretos de agrupaciones carnavalescas. Más sobre esta cuestión en apéndice 4.

⁶³ *El Reformista*, Cádiz, 20 de agosto de 1913 y 14 de mayo de 1914. [En adelante *ER*]. La subasta se fijó para el 22 de septiembre de 1913. Desierto quedó también un segundo intento, con un tipo inicial de 2,5 millones, la mitad que el de la primera.

cer la mayor parte de las obligaciones. Esta propuesta presentada por el destacado abogado y político liberal Germán Valentín Gamazo en nombre de la sindicatura de acreedores, recogía la voluntad de cerrar definitivamente un negocio que a medida que transcurría el tiempo se veía como de más difícil cobro. Frente a este grupo se hizo oír otro, representado por el también abogado y seguidor del reformismo de Melquíades Álvarez, el gaditano Manuel Rodríguez Piñero, en torno al cual se agrupaban los intereses de los acreedores locales entre los que destacaban la casa Tovia y la compañía "Lebón", concesionaria del suministro de gas a la ciudad. La propuesta de Piñero intentaba salvar las instalaciones de la factoría puesto que, según decía, se contaba con la oferta de una casa de capital alemán que estaba dispuesta a abrirla una vez que se hubieran liquidado las deudas pendientes.

La aceptación de los planteamientos de Gamazo representaba la liquidación definitiva de los astilleros y un mayor perjuicio para la mayoría de los acreedores gaditanos, cuyas deudas tenían menor prelación. Frente a los argumentos de Gamazo de una rápida venta que evitara nuevos gastos a los accionistas, el abogado gaditano presentó una solución intermedia que pretendía conciliar los intereses de ambos grupos. Pidió el nombramiento de una comisión administradora, con amplios poderes de gestión y compra-venta, para gestionar el cobro inmediato de las deudas sin que se vendieran los terrenos y las instalaciones de la factoría. El apoyo de Ignacio Noriega González, que fue nombrado miembro de la gestora, resultó decisivo para que la propuesta de los gaditanos fuera aprobada. Tras su interés por salvar el astillero estaba su pretensión de efectuar un buen negocio con la instalación en él de la base naval que la Ley Ferrándiz de 1908 preveía se instalara en Cádiz ⁶⁴. Desde 1902 se

⁶⁴ ER, Cádiz, 14 de mayo de 1914 y 25 de febrero de 1915.

habían sucedido diversos intentos de reconstruir la escuadra española. Los primeros fueron los de los ministros liberales Veragua y Sánchez Toca. En ellos están los gérmenes de los planes que José Ferrándiz llevará a cabo en 1907, durante el “gobierno largo” de Antonio Maura. El ministro de Marina de Maura dio a su proyecto tres líneas de acción dirigidas a proteger la producción naval española (ley de 14 de febrero de 1907), reorganizar la Armada (ley de 7 de enero de 1907) y fomentar las comunicaciones marítimas (ley de 14 de junio de 1909).

Que el núcleo de la industrialización naval gaditana acabara convirtiéndose en un centro oficial no parecía ser sino la lógica continuación de su apuesta por la demanda estatal. Esta actitud refleja la falta en la ciudad de un capital, o de posibilidades financieras, dispuesto a afrontar el gran reto de su despegue industrial. Incluso en el campo de las obras estatales contaría con la competencia no sólo de otras poblaciones sino con la de las demás factorías instaladas en la propia bahía, Matagorda y La Carraca. No son de extrañar pues las lamentaciones de la opinión pública gaditana cuando se falló el concurso de las construcciones navales contempladas por los planes de Ferrándiz que no preveía la reapertura de la cantera gaditana. La subordinación de los intereses navales de Cádiz a los más dinámicos del capital vasco y catalán quedaba de nuevo de manifiesto. De Barcelona y Bilbao procedían los más importantes accionistas del grupo nacional mayoritario en la nueva sociedad naval, la *Sociedad Española de Construcción Naval* (SECN), creada en agosto de 1908. Sus integrantes eran un selecto ramillete de entidades financieras y empresas siderúrgicas que conformaban la plutocracia nacional. El capital local gaditano era un satélite que giraba en torno a ellas y recogía las migas que caían de la mesa. No en vano los intereses que se habían enfrentado para conseguir el contrato de construcción de

la nueva flota superaban los nacionales. La presencia del capital extranjero en la industrialización española se hacía notar una vez más ⁶⁵.

Al concurso se habían presentado empresas con importante participación francesa, italiana, alemana y británica. La lucha se centró entre estos dos últimos grupos representados respectivamente por la *Krupp* y la *Vickers & Maxim, Brown y Armstrong*. La ventaja la tenían los británicos presentes desde hacía ya mucho tiempo en la industria naval española. Consciente de ello la *Krupp* se retiró del concurso y esperó a mejores tiempos. Llegarían durante la dictadura de Primo de Rivera y conviene recordarlo porque afectó a los astilleros de Cádiz en manos ya de Horacio Echevarrieta. Ahora, un viejo conocido de los gaditanos volvía a la bahía. Don Alberto Vickers, el socio de *La Constructora Naval*, era uno de los vicepresidentes de la SECN.

Una vez que la nueva empresa recibió la adjudicación del concurso en abril de 1909 se hizo cargo de las instalaciones de artillería del arsenal de La Carraca. Poco después completaría su control de la industria naval gaditana con la incorporación, en 1914, de la factoría de Matagorda perteneciente a la Trasatlántica. Con este acuerdo no sólo la empresa creada por los López conseguía un beneficioso pacto para sus intereses, sino que para la SECN suponía diversificar su campo de acción e introducirse en la construcción privada. De esta forma se convertía en la principal empresa naval española ⁶⁶. El peso de la industria naval espa-

⁶⁵ Para la creación de la SECN se pueden consultar Cerezo (1983), págs. 102-103 y Valdaliso (1991), págs. 295-296.

⁶⁶ Ver Cerezo (1983), págs. 106-107; Martínez Romero (1991), págs. 94-104 y Ponce Calvo y Ponce Cordones (1993), pág. 153. Para La Carraca y la SECN, Torrejón Chaves (1992).

ñola hacia la costa cantábrica quedó reforzado con la construcción por la SECN de un nuevo astillero en la ría bilbaína y el alquiler primero y compra posterior del *Astillero de Nervión*. Las dos líneas de expansión de la industria naval española quedaban de esta forma en manos de una macro empresa que extendía sus largos brazos por los arsenales del Estado para construir la flota de guerra y por los más importantes establecimientos privados donde navieros vascos y catalanes encargaban sus buques. Pocos resquicios quedaban, en una industria necesitada de grandes inversiones, por los que pudieran introducirse competidores de cierta entidad. Habría que esperar a los años de la Primera Guerra Mundial para que se dieran nuevamente unas condiciones inversoras óptimas.

La aventura industrial comenzada en las últimas décadas del siglo pasado parecía que tocaba fin para la bahía gaditana. Por lo menos en cuanto a lo que respecta a la factoría enclavada en la propia capital. Si en los años noventa del siglo pasado habían fracasado los intentos tanto gaditanos como bilbaínos, la evolución de ambas ciudades no había sido la misma. Mientras que la capital bilbaína se convertía en el centro de la industria española y sede de uno de los más importantes núcleos de presión nacionales, los comerciantes gaditanos debían contentarse con salvar los muebles de unas instalaciones que corrían, incluso, el riesgo de llegar a desaparecer. Si el Estado había generado el desarrollo de la construcción naval española en 1887 y en 1908 creado las bases de su desarrollo definitivo, era también necesaria la participación del capital privado invertido en navieras y que desarrollaba un sector financiero de creciente importancia. No se puede olvidar que aunque durante la segunda mitad del siglo pasado el porcentaje de la producción de buques de guerra había sido del 35 % del total del construido en España, durante el primer tercio del presente apenas llegaba al 25 %. Era pues preciso que existiera una demanda constante de marina mercante. Esta surgió a prin-

cipios de siglo, cuando se consolidó un importante grupo de navieras al amparo de los subsidios estatales de la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909.

En este proceso Cádiz fue perdiendo paulatinamente posiciones. No se trataba sólo de que se hubiera convertido en una capital de provincia más, sino también que no había sabido adecuarse al compás de los nuevos tiempos. Si el cierre de los astilleros suponía la pérdida del tren de la industrialización y la no existencia de un sector financiero, la decadencia de su puerto y la crisis del comercio indicaban que tampoco se habían mantenido las fuentes tradicionales de la economía gaditana. En sus muelles, faltos de instalaciones adecuadas para la revolución técnica que se había producido en el transporte marítimo durante las últimas décadas, apenas detenían su decaimiento las ya clásicas exportaciones de vinos y sal o el nuevo tráfico generado por las oleadas de emigrantes hacia América. Los aprietos comerciales de los que se hacía eco la Cámara de Comercio local reducían el mercado casi al alimentario que aunque tenía una orientación exportadora, se reducía al auto-abastecimiento de una población cada vez más empobrecida. La degeneración de la ciudad se percibía en su caserío que se deterioraba, como lo hacían las defensas de las murallas golpeadas por los continuos azotes del mar, y no lograba expandirse asfixiada por los muros que antes habían defendido sus riquezas⁶⁷.

En su momento, se dijo los Veas Murguía tenían *mala ventura*. Seguramente sin pensar en ello Javier de Burgos Larragoiti, sainetero y director del periódico local *La Palma de Cádiz*, cuando visitó la factoría

⁶⁷ Millán Chivite (1993), págs. 103-115.

de los Veá Murguía no tuvo mejor ocurrencia que componer una petenera en su honor. Las coplas pedían a Dios que la casa Veá Murguía echara más barcos al mar que peces. La *mala ventura* y el *mal fario* parece que se unieron porque, de gran porte, la factoría sólo botó el *Carlos V* y cuando lo hizo fue en medio de una gran tragedia: la desaparición en aguas del estrecho del crucero *Reina Regente*. Durante las primeras décadas del presente siglo parece como si un misterioso fatalismo se hubiera apoderado de los habitantes de Cádiz. La apatía de sus habitantes, incluso de los adinerados, les llevaba a tal grado de indiferencia que hasta les impedía movilizarse en asuntos de su interés ⁶⁸. La ciudad parecía que iba camino de convertirse en un sepulcro como el que eran ya las instalaciones de la factoría de los Veá Murguía.

3. La crisis de una sociedad

La conversión de Cádiz en una anónima capital de provincia que vivía de viejas glorias fue traumática para una sociedad que todavía tenía referencias directas del antiguo esplendor. La evidencia de su decadencia adquirió toda su virulencia a medida que las transformaciones sociales y económicas del país ponían de manifiesto su auténtica situación de ciudad dependiente. El fracaso de la industria naval era una buena muestra de lo que podía significar pertenecer a la periferia de la nación de segundo orden en la que se había convertido España a lo largo del siglo XIX y que había adquirido una dramática presencia con el desastre de fines de siglo.

⁶⁸ Rétegui (1975), págs. 50-51 y *ER*, Cádiz, 5 de marzo y 29 de octubre de 1914.

Para Cádiz, la derrota en el Caribe supuso en primer lugar la aparición de un sentimiento de miedo ante los rumores de que una escuadra norteamericana se dirigía hacia las costas españolas. Las familias gaditanas atestaron los trenes en los que se encaminaban hacia Jerez o Sevilla buscando refugio y el gobernador militar de la ciudad ordenó derribar el faro de San Sebastián para que no orientara los bombardeos enemigos. Tras la tranquilidad que siguió al cese de las hostilidades, las escenas que se sucedieron a la llegada de los primeros repatriados en otoño, sumió a la ciudad en el sombrío espectáculo de la visión de miles de soldados enfermos, hambrientos, mal vestidos que habían sido transportados en los buques de la Trasatlántica que logró pingües beneficios con tales transportes. Más de un año después todavía llegaban a los muelles gaditanos los restos del ejército español en Cuba y Puerto Rico. Sin embargo, para los soldados que regresaban a sus casas el calvario no había finalizado. Para los oriundos de Cádiz y sus alrededores lo que les esperaba era una ciudad cuya economía acusaba el cese de los intercambios con las Antillas y las consecuencias de la epidemia de filoxera en el campo jerezano. La miseria para las clases más populares y la penuria y estrechez para las clases medias. Para algunos de los repatriados el viaje sería de ida y vuelta ya que pasarían a engrosar las estadísticas que cifran en dos millones, el doble que en el mismo período de tiempo en los últimos años del siglo XIX, el número de españoles que emigraron en los trece primeros años del siglo XX ⁶⁹.

Como en el caso de Bilbao, también en Cádiz se habría pasado una sociedad dual. Con contrastes menos acusados en la ciudad andaluza

⁶⁹ Ver Millán Chivite (1993), págs. 17-34. Para las cifras de emigración Tortella (1993), págs. 34-35.

dado su precario estado. Mientras comenzaba a producirse el fenómeno de la mayor concentración de población en centros urbanos, Cádiz no sólo no aumentó el número de sus habitantes sino que los perdió. Mientras otros núcleos cercanos, sobre todo en el Campo de Gibraltar, Algeciras o La Línea, crecieron espectacularmente. No será hasta los años de la Primera Guerra Mundial cuando Cádiz comience a remontar su despague demográfico. Replegada en sí misma los esfuerzos de sus fuerzas vivas se dirigieron hacia la renovación del interior de la ciudad. Aún así, hasta 1906 no empezó el derribo de las murallas que bordeaban la ciudad por la zona por donde se pensaban construir los muelles que dotaran a la ciudad de unas instalaciones portuarias adecuadas. Estas obras, junto a la lucha por conseguir el establecimiento de una Zona Franca, el arreglo de las murallas, la urbanización de los extramuros donde se mezclaban los nuevos núcleos de población obrera, sectores de viviendas unifamiliares para la burguesía que confiaban en planteamientos urbanísticos como los de la *ciudad lineal* de Arturo Soria o la *ciudad jardín* y las escasas industrias de la ciudad, salvo la Fábrica de Tabacos, fueron las que de forma ininterrumpida reclamaron las fuerzas vivas de la ciudad para dinamizar una sociedad que se hundía en la apatía y la indiferencia.

No es de extrañar que en este contexto la clase política de la ciudad gaditana diste mucho de ser la que, todavía durante los años sesenta del siglo pasado, podía dar apoyo, aunque fuera moral, a las tentativas reformadoras del sistema político español. Desde la restauración, el turquismo se asentó con fuerza en Cádiz cuyo distrito electoral, por sí las moscas, incluía además de San Fernando, núcleos agrarios como Chiclana o Conil a los que recurrir en caso de que, por alguna razón, el encasillado viera en peligro los resultados previstos. No por casualidad, en 1931 Cádiz sería una de las escasas capitales de provincia que dio su voto a la candidatura monárquica. Liberales y conservadores se auto-alimenta-

ban de los mismos estamentos sociales y sus diferencias no iban más allá de las coyunturales. Por lo que tampoco extraña que la circunscripción de Cádiz fuera la que registraba la mayor abstención de la provincia con porcentajes que en alguna ocasión sobrepasó el 70 % y sucesivas reelecciones de sus candidatos. Así el jefe de los conservadores en la capital, Rafael de la Viesca Méndez, fue elegido en las elecciones de 1903, 1905 y 1907. A su muerte en 1908, cogió el relevo Luis José Gómez Arámburu que fue diputado nacional por Cádiz en las cuatro legislaturas que se sucedieron hasta 1919, momento en que pasó a ser senador. Trayectoria que le convierte en el político gaditano de mayor continuidad con cargo representativo ⁷⁰.

En esta situación, puede parecer normal que sea su primo, Juan Antonio Arámburu Inda, quien capitaneé las huestes del partido liberal gaditano y sea elegido, desde 1914 hasta 1923, diputado a Cortes por Cádiz, salvo en la legislatura de 1918 en la que, ¡oh casualidad!, lo fue su primo Juan Antonio Gómez Arámburu, hermano del conservador Luis José. Pero no resultará llamativo que se califique de endogámica a la clase política gaditana si se pone de manifiesto que Luis José Gómez Arámburu había sido alcalde de la ciudad desde 1902 hasta 1905, momento en el que le cedió la vara de regidor a Juan Antonio Arámburu. Además, los Arámburu extendieron la influencia familiar en la política gaditana mediante los lazos matrimoniales. Así, Ramón de Carranza y Fernández de la Reguera, el futuro marqués de Villapesadilla desde 1917, senador desde 1907 a 1914 y diputado en 1919, estaba casado con Josefa Gómez Arámburu. La entrada de Carranza, dedicado a lucrativos negocios marí-

⁷⁰ Millán Chivite (1993), págs. 46-48 y Rodríguez Gaytán de Ayala (1990), págs. 265-290.

timos, en la familia de los financieros más poderosos de la ciudad, propietarios de la Banca Arámbaru, es comparable a la “política de familias” realizada por la alta burguesía vasca. Endogamia que se ve reforzada por la permanencia de los políticos en el escaño con independencia de los vaivenes del color del gobierno convocante de las elecciones. Este predominio absoluto de los partidos dinásticos supone la existencia de un caciquismo fuertemente enraizado en la sociedad gaditana que no necesita, salvo contadas ocasiones, recurrir a la violencia para imponerse.

Sólo rompía la monotonía de la representación en el Congreso, la presencia de los republicanos José Marengo Gualter (1903 y 1905) y José Sánchez Robledo (1914). No resulta casual que durante estos primeros años de siglo vayan desapareciendo las grandes figuras del republicanismo histórico gaditano. Entre ellas Eduardo Benot y el mítico Fermín Salvochea que antes de anarquista fue republicano federal. Marengo Gualter logró por vez primera su acta de diputado en 1903 tras la formación de *Unión Republicana*. Aunque la revalidó en 1905, la perdió en las siguientes elecciones y no fue hasta siete años más tarde cuando José Sánchez Robledo, su sucesor al frente de los radicales de Cádiz, volviera a llevar la voz del republicanismo gaditano a las Cortes. A pesar de la tradición republicana de la ciudad y su cierta penetración en el tejido social, los republicanos no consiguieron estructurar una alternativa política a los partidos del turno. Su división entre una mayoría lerrouxista y la presencia de un fuerte grupo, liderado por Manuel Rodríguez Piñero, ligado al reformismo de Melquíades Álvarez, convertía en casi imposible la victoria electoral. A pesar de sus relaciones con el mundo obrero, como lo atestigua la presencia de los republicanos en los centros obreros de la ciudad, estos no acabaron de movilizar políticamente al obrerismo local a pesar de la debilidad del socialismo gaditano.

En una sociedad desmovilizada, con una profunda red de relaciones caciquiles, no es de extrañar las altas tasas abstencionistas y el alejamiento de la clase obrera del tinglado político. Distanciamiento que no sólo se percibe en las actitudes políticas sino también en la propia percepción de la ciudad. Para las clases medias gaditanas, incluyendo a las que giran en torno al republicanismo, era el comercio quien definía a Cádiz. Sólo su cercanía a las preocupaciones de la clase obrera de la ciudad le hacía percibir la importancia que para ella tenía la presencia de un núcleo industrial aunque no fuera más que para subsistir. Porque abogar por el desarrollo de la industria como fuente de prosperidad no significaba la nivelación de las clases sociales gaditanas ni su integración mental en un mismo proyecto. Así, los fracasados intentos de crear un núcleo de industria naval en la ciudad habían asistido a la aparición de la conflictividad social. Ya en 1893, una agrupación carnavalesca hablaba de la explotación, escaso sueldo y malas condiciones de seguridad, a la que estaban sometidos los obreros del astillero de los Veas Murguía ⁷¹.

Cádiz mantenía su carácter preindustrial, sólo roto por la siempre en crisis industria naval, cuya mejor expresión era el anticuado funcionamiento del puerto, auténtico pulmón comercial de la ciudad, sin muelles y carente de medios técnicos. Por lo tanto la clase obrera gaditana sociológicamente no sólo era minoritaria, predominando el sector terciario, sino también heterogénea ⁷². Diversidad en la que coexistían empleados de pequeñas empresas y fábricas con artesanos y un escaso número de obreros ligados a los procesos industriales. Estos eran los afiliados a las sociedades que se reorganizan o crean en este período: típó-

⁷¹ Se trata de un tango de "Los moros babucheros".

⁷² VV. AA. (1986), pág. 29.

grafos (1893), pintores (1897), carpinteros (1899), fogoneros (1898), cocheros (1899), panaderos (1899), plomeros y electricistas (1899), hierro y metales (1897), dependientes de comercio (1899), zapateros (1900) y albañiles (1900). Entidades que funcionaban de forma autónoma con fines de defensa socioprofesional. Autonomía que se patentiza en la ausencia de las sociedades gaditanas en los congresos de esos años tanto de la UGT como de las sociedades no integradas en el sindicato socialista a pesar de la actuación en su seno de activistas ácratas y la existencia de grupos libertarios en la ciudad ⁷³.

Además, todavía se dejaba sentir en la clase obrera gaditana la influencia del republicanismo. Aunque el obrerismo gaditano estaba ya alejado de la política, durante la última década del siglo pasado había sido el periódico del republicano Ramón León Mainez el vocero de los trabajadores. Se puede decir que aunque el proletariado gaditano había prestado oído a las palabras de Salvochea, *no se puede esperar nada de la política*, no había acabado de romper, como quizás no lo haría nunca, los lazos que le ligaban a sus viejos compañeros de luchas. Si a fines del siglo pasado existía en Cádiz un *Centro Obrero de Unión Republicana*, todavía en los años treinta, durante la Segunda República, la Sociedad de Estibadores seguía cotizando al Partido Republicano Radical y un sindicato cenetista, el de la Industria Pesquera, estaba domiciliado en la sede de Unión Republicana ⁷⁴.

⁷³ Uno de los ácratas más destacados de este período era Juan Antonio Santander que, años más tarde, sería dirigente del socialismo gaditano hasta su muerte en 1932 y fundador del periódico *El Pueblo*, portavoz del Partido Socialista en la provincia. Entre los grupos anarquistas que funcionaban a principios de siglo en Cádiz estaban los denominados *Amor y Libertad*, *Jóvenes Libertarios*, *Tierra y Libertad* o *Los enemigos de Montjuich*.

⁷⁴ Este hecho no sólo es extensible a la provincia gaditana sino a toda la región andaluza. Más allá de anécdotas como que quien llegaría a ser uno de los principales diri-

Durante los primeros años del presente siglo el obrerismo gaditano se desarrolló fundamentalmente en base a reivindicaciones estrictamente profesionales. No sólo los conflictos lo fueron por demandas de jornada o aumento de salario, sino que también la propia creación o reorganización de sociedades respondía a una lucha inmediata. Así se encargó de resaltarlo la prensa obrera para fomentar el asociacionismo entre panaderos, tipógrafos o personal de fonda ⁷⁵. Fue en este contexto donde se produjo la propaganda ácrata que pretendía que el ímpetu asociativo que se desarrollaba acabara transformándose en revolucionario. Los anarquistas locales intentaron influir, como miembros de las sociedades obreras, mediante la celebración de actos de protesta contra la represión gubernamental y la creación de centros específicamente libertarios. Los sucesos de Barcelona y La Coruña de 1901 fueron convenientemente

gentes republicanos españoles, Diego Martínez Barrio, comenzara su actividad política primero como asiduo colaborador de la prensa obrera sevillana y después como miembro de un grupo ácrata, a principios de siglo en la capital de la región se repetía el mismo fenómeno registrado en Cádiz: domicilios de sociedades obreras en locales republicanos. En 1910, el Partido Radical en Sevilla mantenía una Casa del Pueblo en la que residían distintas entidades proletarias y en las páginas de su periódico *El Pueblo* aparecían no sólo numerosas noticias obreras, sino que, además, colaboraban destacados libertarios, como Sánchez Rosa.

⁷⁵ Estos son los casos de las huelgas de 1901 en abril, del personal de Matagorda por reducción de jornada laboral y medio de transporte; en mayo en los astilleros de la ciudad; en junio de carboneros por aumento salarial; en julio una de panaderos por aumento de plantilla y salario y otra de tipógrafos por aumentos de tarifas; en agosto otra de panaderos por aumento de plantilla y de carboneros de la Trasatlántica por aumento de jornal. Para el fomento del asociacionismo véase el artículo de Manuel Velasco dirigido a los fogoneros (quienes poco después iniciarían una huelga) en el que ensalzaba a los panaderos por reconstituir su sociedad con lo que habían vuelto a recuperar las condiciones de trabajo y salariales que tenían antes de que se disolviera. Noticiero Obrero [En adelante NO], Sevilla, 21 de septiembre de 1901.

explotados. En un mitin celebrado en Cádiz, hasta diez y siete oradores se sucedieron en la tribuna para pedir la convocatoria de la huelga general, atacar a la guardia civil e instar a los obreros que se instruyeran y abandonaran las tabernas ⁷⁶. La otra línea de expansión de los libertarios fue la creación de entidades culturales, práctica que llegó hasta los años treinta. En Cádiz se presentaron en el gobierno civil, en septiembre de 1901, los estatutos de un denominado *Centro de Estudios Sociales* ⁷⁷.

Pero donde mejor se aprecia el desarrollo del movimiento obrero gaditano es en la aparición de su prensa. Desde la desaparición del periódico de Salvochea *El Socialismo*, las sociedades obreras no habían vuelto a tener periódicos propios. A fines de 1899 apareció *El Trabajo*, editado por los tipógrafos ⁷⁸. Desde sus páginas se lanzó la idea de crear un Centro Obrero no político, en contraposición con el existente de Unión Republicana. Fue un primer intento y fracasó. Hasta que la prensa obrera gaditana volviera a resurgir fue el periódico sevillano *El Noticiero Obrero* el que proporcionó abundantes noticias de las sociedades gaditanas. A la vez que el diario sevillano dejaba de publicarse nacía en Cádiz,

⁷⁶ El acto se celebró el domingo 21 de julio en el Teatro-Circo Gaditano, situado en la plaza Jesús Nazareno. Estuvo rodeado de toda la parafernalia que acompañada este tipo de eventos en la época. Los oradores procedentes de Sevilla y Jerez fueron recibidos en la estación de ferrocarril por un numeroso grupo de obreros que les acompañó por las calles de la ciudad hasta el local de celebración. NO, 25 de julio de 1901 y DC (em), 22 de julio de 1901.

⁷⁷ NO, 6 y 14 de septiembre de 1901. Maurice (1989), págs. 257-278, ha reconstruido la tarea que en Jerez desempeñaron estas entidades.

⁷⁸ Se publicó desde diciembre de 1899 hasta julio de 1900. Se conservan ocho números en el Instituto de Historia Social de Amsterdam y la Hemeroteca Municipal de Madrid. Para una detallada descripción de la prensa obrera gaditana se puede consultar VV.AA. (1986).

en septiembre de 1901, *La Razón Obrera*. Ya en el mitin de protesta de julio se había insistido en la necesidad de que la ciudad contara con un periódico obrero propio. Dos semanas más tarde, las sociedades de hierros y metales y tipógrafos convocaban reuniones para tratar la aparición del semanario que a mediados de septiembre estaba en las calles. Nuevamente se intentó organizar una federación local obrera, lo que indica el desarrollo que estaba alcanzado el societarismo gaditano ⁷⁹. *La Razón Obrera* reflejaba la autonomía que caracterizaba al obrerismo gaditano de este momento al publicar junto a escritos de Bakunin o Kropotkin, otros de Marx, o, difundir noticias del anarquista Centro de Estudios Libertarios y de las sociedades pertenecientes a la UGT.

Resulta llamativo la similitud de los procesos de consolidación de una *sociedad dual* en ciudades tan dispares como el Cádiz en crisis de principios de siglo y otras en plena expansión como Bilbao y Barcelona. Aunque sin parangón posible en sus resultados, los procesos de urbanización y reordenación económica de estas ciudades se desarrollaban en un contexto de desarrollo de lucha de clases en el que la cada vez mayor organización obrera jugaba un papel destacado. La crisis nacional posterior al desastre del noventa y ocho tuvo un significado diferente para burgueses y proletarios. Para los primeros fue un momento de reordenación y punto de partida de innovaciones, mientras que para los segundos significó la intensificación de la crisis de trabajo y el reajuste salarial a la

⁷⁹ El mitin en NO, 25 de julio y 3 de agosto de 1901. El taller colectivo de la Sociedad de Tipógrafos de Cádiz, "La Unión", empezó a funcionar a principios de septiembre de 1901 en la Plaza de San Agustín, 1. (NO, 2, 6 y 14 de septiembre de 1901). De *La Razón Obrera* se conservan 19 de los primeros 21 números en la Hemeroteca Municipal de Madrid.

baja ⁸⁰. Los resultados serán diferentes. Cádiz acabará siendo una ciudad dependiente, en donde su clase obrera sufrirá el peso de una ciudad en continuos aprietos, con una alta burguesía absentista respecto a su ciudad y unas clase medias provincianas. Sin embargo, compartirá con las nuevas metrópolis el temor burgués a la irrupción de los proletarios. La aparición de la revuelta, del trastorno del orden público, la quiebra de la *paz ciudadana* se convirtieron en pesadillas de unos hombres de orden que negaban la guerra social que implicaba la construcción de la ciudad industrial. Todos estos elementos se aprecian tanto en la expansión del anarquismo como en la represión gubernamental y nos han quedado recogidos en el contenido y las preocupaciones de *El Proletario*, el nuevo periódico obrero gaditano ⁸¹.

Su declaración libertaria llenó sus páginas de artículos que polemizaron con socialistas y republicanos, y estuvieron teñidos de un anticlericalismo relacionado con el predominio en la ciudad de la jesuítica compañía *Trasatlántica*. También recogió *El Proletario* el incremento de la presión obrera y la subsiguiente represión gubernamental ⁸². La huelga

⁸⁰ Para esta cuestión en Barcelona, López Sánchez (1993); Romero Maura (1975); Barey (1980) y Alvarez Junco (1990). Para Bilbao De la Hoz, Montón, Pérez y Rufaza (1992), págs. 107-142; Fusi (1975); Pérez Castroviejo (1992); García Merino (1987) y Montero (1994).

⁸¹ El Proletario apareció el 1 de abril de 1901 y desapareció en febrero de 1903. [En adelante EP]. En el IHS de Amsterdam se conservan desde el número 1 al 21, es decir de abril de 1901 a principios de febrero de 1903.

⁸² Por sus informaciones conocemos que en Cádiz, a mediados de 1902, todavía permanecían encarcelados diez panaderos detenidos durante la huelga del gremio de fines del año anterior y que el gobernador civil obstaculizaba las actividades de las sociedades prohibiendo reuniones y mítines, no aprobando sus reglamentos e intentando

general de febrero de 1902 en Barcelona señaló el fin de la expansión obrera. Su fracaso fue el mismo que el de los conflictos de Jerez y el Campo de Gibraltar en la provincia. En Cádiz hubo huelgas de estibadores en mayo y los astilleros en octubre y noviembre con idéntico resultado. Desde julio se sucedieron los artículos sobre la apatía y el retraimiento de los trabajadores y la necesidad de la organización. El fracaso de la tan deseada federación local así lo indica. Impulsada por el ácrata José Jarana, las sociedades de carpinteros, tipógrafos, fogoneros y marineros, estibadores y aguadores decidieron crear una de predominio libertario.

No duró mucho, las tensiones con socialistas y republicanos hicieron germinar la semilla de la desunión. Poco después se disolvió. A fines de 1902 el movimiento obrero gaditano se deslizaba por la senda de la rutina y la apatía. El impulso comenzado con el cambio de siglo se había agotado. Sin embargo, el germen asociativo no desapareció. Los patronos vieron que estaban obligados a aceptar la presencia de un asociacionismo en el que los libertarios eran muy influyentes. En octubre de 1903 la sociedad de Panaderos convocó un mitin en contra del voto en las elecciones municipales y en septiembre de 1904 se inauguraba el Centro Obrero *El Progreso* que venía a suceder al Centro de Estudios Sociales de 1901 y desde el que se realizará la tarea de expandir la necesidad de la organización y las ideas de corte ácrata entre los trabajadores ⁸³.

abortar la gira propagandística que Teresa Claramount y Leopoldo Bonafulla pretendían realizar en el otoño de 1902 por la provincia gaditana. *EP*, 1 de septiembre de 1902. La persecución de la Claramount y Bonafulla en el número de 1 de octubre de 1902.

⁸³ Un año más tarde el Centro convocaba a los dependientes de barberías y peluquerías para que se organizaran. El Centro Obrero *El Progreso* o Centro de Oficios Varios,

Como un símbolo, a la vez que se cerraba *La Constructora Naval* las sociedades obreras gaditanas comenzaron a llevar la sombría calma de los pueblos vencidos⁸⁴. La situación de la ciudad, con sus dos principales fuentes de riqueza, el puerto y la construcción naval, prácticamente paralizadas, agudizó la crisis de trabajo. Parece que el estancamiento de las sociedades obreras no era sólo producto de la represión sino que respondía a una actitud defensiva de los trabajadores en situación de crisis. Las sociedades que subsistieron durante estos años permanecieron en su mayoría desligadas de preocupaciones ideológicas con la finalidad de agrupar al máximo número posible de trabajadores del sector. Los más importantes gremios continuaron organizados, sobre todo los relacionados con el mundo marítimo como fogoneros y marineros, boteros y personal de fonda. De forma significativa, la sociedad metalúrgica desapareció como lo había hecho la industria que le daba vida. El asociacionismo obrero era una realidad que no se disolvía ni siquiera en los peores momentos. Consciente de ello, la Trasatlántica optó por crear sociedades bajo su control. Desde 1901 existía un denominado *Círculo de Empleados y Obreros de la Compañía Trasatlántica* que intentó competir con la sociedad de Fogoneros sin éxito. Ahora, durante los años 1905-1910, ante el retraimiento asociativo, la crisis de trabajo y la decadencia de las socieda-

como también se le conocía, tenía sus local en la Plaza de la Reina (Corralón), n.7. Los republicanos centraban su propaganda entre los obreros por medio de entidades recreativas-culturales como la Agrupación Obrera Republicana creada en 1905 o el Centro Republicano de Instrucción de 1907. Los socialistas tenían cierta influencia en el asociacionismo obrero gaditano. Sobre todo en La Unión del Personal de Fondas de Mar y Tierra, sociedad creada en 1901 que participaba de las instituciones de arbitraje entre obreros y patronos y mantenía estrechas relaciones con la UGT, a la que sin embargo no se adhirió hasta la década de los diez.

⁸⁴ Tribuna Obrera, Cádiz [En adelante TO], n.1, 5 de agosto de 1905.

des existentes, *La Compañía* volvió a intentarlo. En 1907 nació *El Arte Culinario*, Sociedad de Cocineros y Reposteros nutrida por camareros que se dieron de baja de la sociedad socialista *La Unión* tras un desfalco de su secretario⁸⁵. Al año siguiente se fundó la *Asociación Especial del Personal de Máquina de la Compañía Trasatlántica* y, en 1909, la *Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta*⁸⁶.

Sin embargo, junto a la crisis de las sociedades marítimas, dos hechos supusieron un revulsivo en la vida del obrerismo gaditano. El primero fueron los ecos de la revolución de enero en Rusia. A mediados de febrero las sociedades obreras de la ciudad se movilizaron para protestar por el procesamiento de Máximo Gorki y pedir la libertad de los numerosos detenidos en los sucesos. El mitin que se celebró en el Transwaal congregó a unas mil personas y los oradores pidieron la huelga general⁸⁷.

85 El escándalo surgió cuando se tuvo la sospecha de que el secretario de la sociedad Luis Bozano había efectuado distintos desfalcos y estafas con sus ingresos. Se puso el caso en manos de la Federación Marítima, a la que pertenecía la entidad gaditana, que mandó a Valentín Ferrer para zanjar la cuestión. Bozano compró a Ferrer para que dictaminara a su favor. Una nueva inspección, efectuada por un perito mercantil, puso al descubierto los manejos de Bozano-Ferrer. El primero fue expulsado y se pidió la baja en la Federación Nacional del segundo. Al no producirse la sociedad gaditana abandonó la entidad nacional. A consecuencia del escándalo la mayoría de los camareros se dieron de baja, lo que permitió la creación de *El Arte Culinario*. El Socialismo, Cádiz, ns. 55, 56, 66 y 70 [En adelante ES].

86 Según los libros de registros de la asociaciones del gobierno civil de Cádiz *El Arte Culinario* quedó aprobada el 2 de septiembre de 1907, la *Asociación Especial del Personal de Máquina de la Compañía Trasatlántica* el 29 de mayo de 1908 y la *Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta de la Compañía Trasatlántica* el 28 de abril de 1909.

87 La convocatoria la efectuaron todas las sociedades obreras de la ciudad y el Círculo Republicano. El local fue el Corro de Bolos *La Calandria*. Prestaron su adhesión entidades de Grazalema, Aznalcollar, Jerez, Chiclana, Algeciras, Córdoba, San Fernando, Alcalá, La Línea, Benaoján y Málaga. *La Voz del Obrero del Mar*, 15 de febrero de 1905 [En adelante LVOM].

El segundo fue la convocatoria de huelga general mundial por las ocho horas para el uno de mayo de 1906 que habían efectuado los sindicatos franceses. Durante el último trimestre de 1905 los periódicos libertarios de la ciudad iniciaron una campaña en favor de la convocatoria. El Centro de Oficios Varios convocó varios mitines para tratar la propuesta y en las páginas obreras aparecieron artículos significando la necesidad de la conquista de las ocho horas⁸⁸. Aunque ni en uno u otro caso se obtuvieron resultados tangibles, las campañas sí sirvieron para remover las apacibles aguas societarias gaditanas⁸⁹. Así, durante el mes de mayo, los carpinteros, albañiles y pintores y plomeros y electricistas iniciaron gestiones para que se aplicara en su gremio la jornada de ocho horas. Y aunque no está claro que la obtuvieran fue un indicio del nuevo impulso organizativo.

Ya a fines del año anterior había empezado la organización de los obreros del puerto: se había reorganizado la sociedad de Estibadores, como lo harían, más tarde, las de panaderos y dependientes, en marzo de 1906, y salineros y empleados de la Compañía Lebón, concesionaria del servicio de gas a la ciudad. Sin embargo, lo más destacable fueron los intentos por crear una sociedad que agrupara a todos los obreros marítimos de Cádiz. La moribunda sociedad de Fogoneros había dejado de

⁸⁸ El primer mitin convocado por *El Progreso* se celebró el 26 de septiembre. Ante numerosa asistencia hablaron algunos de los más destacados ácratas de la ciudad: Nande, Rioja y Otero (*TO*, n.5, 5 de octubre de 1905). El segundo tuvo lugar el 11 de noviembre. Algunos de los artículos aparecidos fueron Galio, "La lucha electoral y la jornada de ocho horas" (*TO*, n.7, 5 de noviembre de 1905) o "Importante Iniciativa", *LVOM*, n.18, 15 de octubre de 1905.

⁸⁹ La manifestación del Primero de Mayo en Cádiz no respondió a las expectativas desplegadas. *La Voz del Obrero del Mar* (n.25, 15 de mayo de 1906) reconocía que la participación fue menor que "cuando vino Moret" a pesar de los esfuerzos realizados.

existir de hecho a mediados de 1906 como lo demuestra los llamamientos que, desde esa fecha, lanzó *La Unión* pidiendo que se afiliasen los fagoneros. La crisis de la sociedad socialista frustró esos intentos y le llevó, un año más tarde, a idéntica situación. Estos esfuerzos, junto con el lento pero incesante afianzamiento de las sociedades obreras, ocuparon las preocupaciones de los obreros militantes gaditanos hasta 1910.

Pero no fue sólo el asociacionismo obrero el que se desarrolló durante los primeros años del nuevo siglo. La dramática situación de una ciudad que sufría el impacto económico y psicológico de la derrota movilizó a ciertos sectores regeneracionistas agrupados en torno a lo que llegaría ser la Unión Nacional⁹⁰. Estos grupos fueron los que impulsaron los planes de desarrollo del ensanche en Extramuros, el derribo de las murallas, la modernización del puerto, cuyo primer resultado sería la inauguración del muelle Reina Victoria en 1912, la construcción de nuevos edificios y servicios de transportes públicos, como el Tranvía a San Fernando y La Carraca o el Hospital Mora, y el comienzo de la promoción de la ciudad como centro turístico que cristalizó en la construcción del Balneario Victoria y la creación en 1910 de una Sociedad de Turismo⁹¹.

La burguesía gaditana abandonaba cualquier veleidad expansionista o de adaptarse al nuevo desarrollo de un país cada vez más industrializado y con un mayor crecimiento demográfico. Si no se tiene influencia, debieron pensar los rectores de la ciudad, al menos no muros. Cádiz se replegaba sobre sí misma y adoptaba una actitud defensiva

⁹⁰ Para una somera descripción del proceso de constitución y los grupos de “Unión Nacional” se puede consultar Maurice y Serrano (1911).

⁹¹ Millán Chivite (1993), págs. 51-73.

ante lo que consideraba podían ser nuevas agresiones o pérdidas de parcelas que conservaba de su antiguo poder. Un nuevo elemento se añadía al fatalismo que había calado entre sus habitantes: un localismo que hundía sus raíces en la rememoración del antiguo esplendor y servía para agrupar fuerzas. Cádiz dejaba de extenderse por la bahía para encerrarse, paradójicamente cuando derribaba sus murallas, en su isla.

Crisis social, incapacidad financiera, dependencia económica, sociedad dual y caciquil y localismo son los elementos definitorios de una ciudad que se encuentra en la contradicción de que necesitando de libertad de comercio y espíritu abierto, tiene que recurrir a la vez al proteccionismo económico, la especulación y las obras públicas y a un repliegue sobre sí misma. El resultado fue una sociedad desmovilizada que adoptaba una actitud servil. Así fue recibido en Cádiz Horacio Echevarrieta Maruri, el opulento minero y naviero bilbaíno, cuando decidió invertir en la que había sido el buque insignia de la fracasada industrialización de la ciudad: los astilleros.

Capítulo 2

Bilbao cuna del gran capital español (1880-1918)



La familia Echevarrieta durante el homenaje tributado a Horacio Echevarrieta en el *Sporting Club* de Bilbao.
Blanco y Negro, 29 de septiembre de 1929. Hemeroteca Municipal de Sevilla.

1. De mineros, comerciantes y navieros a plutócratas

El abrazo de los generales Espartero y Maroto en Vergara a fines de agosto de 1839 no significó sólo el fin de la primera guerra carlista sino también el dominio sobre la vida de Bilbao de un grupo socio-económico de origen mercantil que poseía además una base industrial. La capital vizcaína había sido el reducto liberal en una zona de amplio predominio rural y carlista, y en su seno se había desarrollado una clase burguesa cuyas casas de comercio mercadeaban con cereales, bacalao, maderas, vino, productos textiles y maquinaria a través de su puerto. Desde sus muelles, en competencia con el de Santander, salían barcos hacia América y Barcelona con cereal y vino castellano, y en ellos se recibían, sobre todo de la Gran Bretaña, manufacturas textiles y bacalao. Comerciantes que también tenían participación en el negocio marítimo que se basaba en la explotación de un buque. Estos burgueses, a la vez, habían emprendido la transformación de los tradicionales regímenes forales de explotación y propiedad de las cercanas minas. El resultado de esta intervención fue la aparición del Reglamento de Minería de 1827 que adaptaba el régimen foral a los conceptos liberales de propiedad y de explotación ¹.

¹ García Merino (1987), Valdaliso (1991)] y Montero (1990), (1994) y (1994b).

Con independencia del debate sobre el grado de participación de la acumulación de capital minero en la industrialización vizcaína, entre los propietarios que en los años sesenta del siglo pasado tenían más de cuatro concesiones figuran propietarios como los Ibarra, Chávarri o Gandarias que ya habían obtenido algunas entre 1827 y 1849. Son apellidos que va a formar parte de la élite capitalista española. Pero antes formaron parte de una fuerte burguesía local que extendió sus empresas al mundo de los negocios marítimos, financieros e industriales y convertirán a la capital vizcaína en una de las más importantes ciudades españolas ². Aunque todavía tenían que transcurrir algunos años para que esto ocurriera. Ahora, la burguesía mercantil bilbaína busca que la tradicional extracción de mineral de hierro siga proveyendo a las ferrerías existentes para que produzcan lingotes que utilizar en el intercambio de los productos castellanos. Son las familias antes citadas las que están detrás de la creación de las fábricas de Santa Ana de Bolueta (1832) y Nuestra Señora de la Merced (1846), los primeros altos hornos destinados a fundir hierro. Sin embargo, a mediados de siglo se produjo un hecho que contribuyó a que Bilbao dejara de ser una pequeña ciudad de escaso impacto regional. Se trata de la adecuación del mineral vizcaíno, bajo en fosfórico, a las necesidades del procedimiento Bessemer que se implantó en la siderurgia inglesa.

Unos años después de que Bessemer patentara su descubrimiento, una vez resueltos los problemas técnicos que presentaba, los siderúrgicos británicos volvieron su vista hacia las costas cantábricas españolas. En

² Sobre la polémica respecto a la validez de la teoría que vincula la industrialización vizcaína con la acumulación de capital producida por la minería se puede consultar Escudero (1988), González Portilla (1981) y Montero (1990) y (1994b).

ellas se encontraban los yacimientos de hierro más adecuados para el nuevo sistema. Las empresas británicas se introdujeron tanto en la explotación de las minas como en el transporte del mineral. Desde 1859 empezaron a adquirir concesiones en las zonas mineras vizcaínas. Distritos que, cuando se empezaron a percibir las posibilidades exportadoras, fueron ocupados en un proceso que en 1868 había delimitado a más de la mitad de las minas que se trabajaban a fines de siglo. Durante la década de los sesenta aparecieron propietarios mineros extranjeros y otros de capital no vizcaíno, como la familia Martínez Rivas. Unos y otros serán los protagonistas de la gran expansión minera que se desarrolló desde mediados los años setenta hasta fines de siglo. En la época de máxima producción, cinco de los diez explotadores y exportadores mineros vizcaínos más importantes eran extranjeros que trabajaban yacimientos propios o arrendados a otros mineros bilbaínos³. Fueron los años de la construcción de los grandes transportes del hierro, lavaderos donde mejorar la calidad del mineral y de los ferrocarriles que acercaban el producto a los puertos de embarque. El de Triano, construido por la Diputación Foral, fue el primero a mediados de la década de los sesenta. En los años siguientes se construirían los restantes. También el puerto bilbaíno empezó a modificarse para adecuar sus instalaciones al tráfico minero⁴.

El engrandecimiento del viejo *Bocho* no se debió únicamente al espectacular desarrollo de la minería. En él tuvieron también una impor-

³ Para la técnica Bessemer Tortella (1994), págs. 85-86. Para la delimitación y ocupación de las minas, Montero (1990), págs. 36-42 y Montero (1994b). Para la presencia extranjera Montero (1990), págs. 140-141 y Escudero (1988), págs. 182-183 y (1990), págs. 39-68. Esas empresas eran la Orconera, Franco-Belga, Mac Lennan, Parcocha y Otto Kreizner.

⁴ Montero (1990), págs. 55-124 y González Portilla (1981), págs. 84-93.

tante participación el capital comercial y financiero, las repatriaciones de capital colonial y el naviero ⁵. En el último caso, Bilbao lideró tanto el proceso de renovación tecnológica de una marina mercante a vela a otra a vapor como la exportación del mineral vizcaíno, en su mayoría en manos de flota inglesa hasta que a fines de siglo su utilización en la guerra del Transwaal permitió que los navieros vascos se hicieran con parte de él. El regreso con carbón británico a las costas vascas proporcionó la fuente de energía que necesitaba su siderurgia que ya poseía gran facilidad para abastecerse de mineral en los yacimientos de sus propietarios. Durante la última década de los ochocientos, la siderurgia vasca había acabado de desbancar el predominio andaluz en el sector y acaparaba la mayor parte de la producción y del número de trabajadores. Son los años de la creación, en 1880, por los Martínez Rivas de los altos hornos de *San Francisco de Mudela*, y de *Altos Hornos de Bilbao*, por los Ibarra, y *La Vizcaya* de los Chávarri, Olano y Gandarias, en 1882. Los tres abastecían al mercado nacional de productos elaborados o semielaborados y servían las demandas exportadoras. Fueron estas empresas las que estuvieron detrás de la polémica concesión de construcción de los buques previstos en la Ley de escuadra de 1887. Fue como sabemos Martínez Rivas, y sus socios ingleses, quienes se beneficiaron del contrato y levantaron las instalaciones de *Astilleros de Nervión* junto a los altos hornos de San Francisco. A pesar del fracaso en que terminó este primer intento de astillero moderno, tuvo unos efectos multiplicadores en la siderurgia vasca. No sólo porque *Altos Hornos de Bilbao* transformara sus instalaciones para

⁵ Escudero (1988), pág. 204.

recibir las innovaciones de la Siemens-Martin, sino porque señaló también la posibilidad de protección estatal a la industria nacional ⁶.

Con ser el desarrollo industrial y minero el que más llama la atención de la prosperidad bilbaína, durante estos años continuaba existiendo una importante actividad mercantil sucesora de la existente desde el siglo XVIII. Importadores de productos alimenticios, coloniales, manufacturas industriales, productos textiles y químicos constituían otro sector de fuerte presencia en la economía de la ciudad. Mineros, comerciantes, industriales que movilizaban un importante volumen patrimonial que tuvo su capitalización en las inversiones realizadas a través de entidades financieras y la bolsa. Al Banco de Bilbao, fundado en 1855, se le sumó el Banco del Comercio (1891) creado por industriales y navieros que consideraban que el primero no cubría las necesidades industriales. Además continuaban existiendo casas de bancas familiares, de comerciantes-banqueros, que realizaban negocios locales basados en su crédito personal, como en Cádiz, que acabarían desapareciendo bajo el desarrollo de la nueva banca de sociedades anónimas. Durante la década de los ochenta, a pesar de las transformaciones económicas, paisajísticas y demográficas, que se estaban produciendo en la ciudad, el capital bilbaíno prefería seguir invirtiendo en deuda pública y obligaciones. En 1891, en la Bolsa de Bilbao sólo cotizaban un reducido número de valores que en su mayoría correspondían a nacionales. Así pues era un mercado dependiente y conservador en el que el capital invertido en renta variable no superaba el 15 % del total. Pero tenía una característica especial: su preferencia por los negocios locales, administrados por capitalistas vizcaí-

⁶ González Portilla (1981), págs. 209-212; Montero (1990), págs. 211-228; Valdaliso (1991), págs. 285-299 y Tortella (1994), págs. 74-84.

nos, cuyas acciones eran las que producían mayor rentabilidad. Estas actividades, en el tránsito de los siglos, acabaron por cuajar una estructura productiva compleja en la que se consolidó la industria pesada, germinó una banca moderna, diversificó sus inversiones hacia nacientes sectores industriales, como las compañías hidroeléctricas, y comenzó a invertir más allá del marco provincial introduciéndose en el mercado nacional español⁷.

Se producía el nacimiento de una nueva sociedad que alteraba profundamente la estructura económica, social y cultural de Bilbao y su ría. Si el mundo mercantil de las *Siete Calles* se alteraba por la presencia de los industriales, el rural de los municipios circundantes terminó barrido. Las anteiglesias de Abando, Begoña o Deusto acabaron integradas en la Villa, mientras Sestao, Baracaldo, Erandio o la zona minera de Somorrostro se convirtieron en núcleos donde se amontonaba la masa de proletarios que trabajaban en minas y fábricas que también ocupaba espacios en la nuez de la ciudad que abandonaba la burguesía para trasladarse a nuevos y más higiénicos núcleos urbanos. En apenas algo más de 20 años, los que van de 1877 a 1890, el naciente emporio vasco triplicó su población. No fue casual que en 1876 se aprobase el plan regulador del Ensanche, zona que a principios de la década de los noventa se había convertido en el distrito residencial preferido por la alta burguesía, navieros, mineros, banqueros y gerentes de empresas, y profesionales como médicos, arquitectos, abogados, agentes de seguros y bolsa y consignatarios⁸.

⁷ Montero (1990) y (1994); González Portilla (1981).

⁸ García Merino (1987), págs. 627-634; Beascochea (1994) y González Portilla/Beascochea (1995).

Pero las transformaciones no se limitaban a modificaciones urbanísticas o demográficas. La vida social también cambió. Es el momento del apogeo de las señas de identidad de una burguesía que encuentra en el Club Náutico, *La Bilbaína* y *El Sitio*, ésta última lugar preferido de las clases medias, sus centros de reunión y en la defensa de la villa del sitio carlista de los años setenta un motivo de fiesta y afirmación de sus valores. Instituciones que buscan imitar a los clubes ingleses. Porque un rasgo definitorio de esta nueva élite va a ser su admiración por la cultura británica de la que no sólo recoge la estructura de sus negocios o el modo de repartir los beneficios, sino de la que también imita aficiones, gustos y en cuyo modelo educa a sus hijos que estudian ingeniería o economía en Inglaterra, Francia o Bélgica. Va a ser también el momento en el que acabe de cuajar lo que se conoce como *política de familias*. Esto es la cada vez mayor tendencia de la alta burguesía vizcaína a formar un grupo cerrado en el que los matrimonios aunaban intereses familiares y económicos. A fines del siglo XIX la época de los primeros industriales, de los grandes comerciantes, ha pasado a la historia. Los gustos de sus hijos han cambiado y ya no se divierten, como sus padres, paseando y haciendo gala de su liberalismo. Prefieren fundar clubes y vivir para trabajar. Además el respeto y veneración por los viejos patriarcas y su paternalismo ha sido sustituido por la lucha de clases. La huelga minera de 1890 fue un buen ejemplo del antagonismo entre quienes cada vez eran más ricos, incluso mucho más de lo que pudieron haber pensado sus antepasados, y un proletariado, creciente en número y de nueva procedencia, que vivía marginado y despreciado ⁹. La imagen de ciudad dual se perfilaba cada vez más.

⁹ Gandra (1984), pág. 131, García Merino (1987), págs. 451-453 y 627-629, y Fusi (1975).

A fines de los ochocientos ya ocupan la cúspide de la sociedad bilbaína las familias que van a convertirse en integrantes de uno de los grupos más importantes del capitalismo español. Son los nombres de la veintena de grandes fortunas bilbaínas: los Aznar, Sota, Martínez Rivas, Chávarri, Epalza, Ibarra, Mac Lennan, Echevarrieta, Larrinaga, Gandarias, Mac Mahón, etc. Nos los encontraremos desde principios del siglo XX al frente de las primeras grandes empresas eléctricas nacionales, como *Hidroeléctrica Ibérica*, del nacimiento de nuevos bancos como *Vizcaya* o *Crédito de la Unión Minera*, de las grandes navieras, como *Sota y Aznar* o *Martínez Rivas*, de la incipiente moderna construcción naval, como *Euskalduna*, de la reciente industria papelera, como *Papelera Española*. Pero son también las mismas que continúan al frente de la minería del hierro y del ya consolidado sector siderúrgico. Pero, sobre todo, son las que extienden su poder e inversiones más allá de las tierras vizcaínas y empiezan a invertir en otras regiones. La Segunda Revolución Industrial en España se va a convertir en cosa de unos pocos. Muy pocos, fundamentalmente vascos, catalanes y madrileños.

Las primeras inversiones se dirigieron hacia unos de los sectores básicos del desarrollo económico bilbaíno, las minas. Yacimientos de mineral de plomo, hierro, cobre, azufre o carbón fueron objetivo de sus inversiones en lugares tan dispares como León, Asturias, Aragón, en Teruel, Andalucía, en Córdoba, Almería o Huelva, Albacete y Murcia. Pero también fueron destino de sus inversiones la expansión de sus casas de seguros, como *La Aurora*, que abrió sucursales en Gijón, Cartagena o Santander, o la participación en empresas de ámbito nacional como *Unión Española de Explosivos*, en compañía de capitalistas alemanes, franceses y belgas, *Unión Resinera Española*, con capitales madrileños, *Papelera Española*, donde el dinero vizcaíno fue mayoritario, o la *Compañía General Azucarera*. De todas ellas destaca la aparición de la compañía

minera *Sierra Menera* considerada la mayor inversión de capital efectuada fuera de Vizcaya. En ella participaron dos de los grupos más fuertes de la plutocracia bilbaína: las casas Sota y Aznar y Echevarrieta ¹⁰.

Desde mediados de la última década del siglo XIX, Cosme Echevarrieta había comprado las minas de hierro sitas en los términos municipales de Ojos Negros (Teruel) y Setiles (Guadalajara). Una veintena larga de explotaciones que en septiembre de 1900 arrendó a Sota y Aznar. *Sierra Menera* llegará a convertirse en una de las más importantes compañías mineras españolas y en el origen de otra serie de empresas ferroviarias y siderúrgicas. Una vez que el ferrocarril que unía las explotaciones con la costa valenciana se puso en funcionamiento, el mineral fue transportado para surtir los mercados alemanes y británicos mediante el convenio firmado con la casa norteamericana Campell en 1905. A pesar de que desde 1917 era deficitaria por la caída de sus ventas, por la guerra y la calidad fosfórica de su mineral, la creación por Sota y Aznar en 1922 de la *Compañía Siderúrgica del Mediterráneo*, a la que suministraba el mineral que necesitaba, le permitió recuperarse ¹¹. *Sierra Menera* situó a los Echevarrieta como uno de los miembros de la élite económica vasca a pesar de ciertas particularidades a las que más adelante me referiré.

A principios de siglo, la crisis bursátil del verano de 1901 eliminó del panorama económico a muchas empresas nacidas en los años

¹⁰ Montero (1990), págs. 298 y 309-317. Para los Echevarrieta véase, más adelante, el epígrafe 3 del presente capítulo.

¹¹ Sobre la compañía minera *Sierra Menera* existe una amplia bibliografía desde los *Anuarios Financieros* hasta la obra de Roldán y García Delgado (1973), pasando por Montero (1990), pág. 298 o los folletos que Echevarrieta y Julián Olave publicaron en 1905 con motivo del pleito que les enfrentó.

anteriores al amparo de la especulación. Pero también fueron años de crisis en otros sectores punteros vizcaínos. Las navieras vieron como las cargas financieras de los buques que habían adquirido a alto precio en los expansivos años anteriores les asfixiaban en un momento en el que los fletes bajaba. Cuarenta y cinco desaparecieron entre 1901 y 1910, en su mayoría al fusionarse con otras casas de mayores recursos. El resultado fue un incremento del grado de concentración de la industria que intentó sobrevivir mediante el crédito bancario o la emisión de obligaciones¹². La principal víctima fue Francisco Martínez Rodas, uno de los fundadores de la *Liga Vizcaína de Productores*, militar y diputado liberal primero, y naviero banquero y minero después. Pero un advenedizo, oscense, llegado a Vizcaya, donde se casó, durante la última guerra carlista, y que basó su espectacular carrera económica en créditos bancarios. Martínez Rodas pasó de ser rival de los Sota y Aznar, a desaparecer de todos los consejos de administración a los que pertenecía y ver quebrar una de sus navieras cuyos barcos acabaron en manos de sus rivales¹³.

El crack bursátil propició la recomposición del grupo rector de la economía bilbaína en torno a una concentración de grandes mineros, siderúrgicos y navieros que se expandían fuera de sus tierras y a otros sectores. Pero sobre todo significó el comienzo del proceso que convertiría a la banca en el eje de la actuación de la oligarquía vizcaína. Además supuso un proceso de integración e interrelación de la plutocracia vasca. En los consejos de administración bancarios nos encontramos a los principales nombres de la siderurgia, los navieros y el comercio. De esta forma se acabó de configurar un sistema de sociabilidad propio en el que eran sig-

¹² Montero (1990), pág. 334 y Montero (1994) págs. 135-155 y Valdaliso (1991), págs. 231-240.

¹³ Montero (1990), págs. 299-300 y 332-333. y Valdaliso (1991), págs. 235-236.

nos identificativos estudiar en Deusto, vivir en Neguri o Las Arenas, ser socio del Club Náutico, o practicar actividades deportivas como la vela, el tenis o el polo. Pero también durante estos años apareció un entramado de asociaciones patronales, como la *Liga Vizcaína de Productores*, la *Asociación de Patronos Mineros*, la *Liga Marítima Vizcaína* o la *Asociación de Navieros de Bilbao* que, más allá de sus diferencias, debían hacer frente al asociacionismo y combatividad obrera.

Junto a la alta burguesía que forma la élite de los negocios, en Bilbao se había asentado un numeroso proletariado formado por inmigrantes, dedicado en especial al trabajo de las minas, y por otra emigración de vizcaínos y guipuzcoanos fundamentalmente, que nutría las fábricas y los oficios más especializados. Sus condiciones de vida solían ser lamentables, comparables a la del obrero de Manchester. Hacinado en pequeñas e insalubres viviendas, mal vestía y estaba peor alimentado. En las minas trabajaba de sol a sol y sólo cobraba el escaso salario que percibía los días en los que lo hacía. La vida del obrero bilbaíno era muy apretada y cualquier contrariedad, como las enfermedades, dejaba reducida a la familia proletaria a la más absoluta de las miserias. A pesar de la fama de su afición a la taberna, las apuestas o los juegos, su salario apenas le permitía sobrevivir. El remedio a tal situación era el endeudamiento o las cartillas de las cantinas de las minas con cuyo sistema las empresas se evitaban pagar en metálico a sus trabajadores hasta que sus sucesivas reivindicaciones lograron establecer el cobro semanal. Fue necesaria una huelga general en 1903 para que el obrero minero lograra que se le abonara su salario con puntualidad, se reconociera su capacidad colectiva para negociar y desaparecieran los retrasos hasta entonces habituales ¹⁴.

¹⁴ García Merino (1987), págs. 631-642, Pérez Castroviejo (1992) y Villota (1984).

En esta situación no es de extrañar que surgieran brotes de descontento y desesperación. Fue el toledano Facundo Perezagua quien en el verano de 1886 creó la *Agrupación Socialista* de Bilbao y desde el año siguiente comenzó a dejarse sentir por las cuencas mineras la propaganda societaria socialista. A fines de siglo el socialismo vizcaíno era de los más fuertes de la península de la mano de líderes como el ya citado Perezagua, Carretero, Merodio o Cerezo mientras las ideas y prácticas libertarias apenas eran algunos núcleos repartidos por Bilbao, Baracaldo o Eibar. En este momento el socialismo vizcaíno era de corte radical, el que había dirigido la huelga minera de mayo de 1890. Poco antes de que la huelga se declarase, en el barrio bilbaíno de Las Cortes, un multitudinario mitin obrero demostraba a los atónitos habitantes de la ciudad, que nunca habían visto nada semejante, la fuerza de la organización obrera. Para conseguir la supresión de la obligatoriedad del alojamiento y la jornada de diez horas, tuvo que dictar un laudo, favorable a las reivindicaciones obreras, el general Loma quien mandaba las fuerzas del ejército enviadas para intervenir en el conflicto. El efecto sobre la organización fue multiplicador, poco importaba que trece años más tarde todavía se denunciaran incumplimientos de los acuerdos.

A pesar de que en épocas posteriores el predominio en Bilbao de Indalecio Prieto nos haga pensar en un partido socialista moderado e inclinado a los pactos con los republicanos, en la última década del siglo pasado las relaciones entre ambos grupos políticos no eran muy cordiales. En 1896, los republicanos locales se negaron a apoyar la candidatura de Pablo Iglesias como diputado por Bilbao. Se rumoreó que este rechazo se debía al apoyo, más o menos encubierto, que el jefe local de los republicanos, Cosme Echevarrieta, había prometido al candidato conservador Martínez Rivas que se presentaba como independiente tras su ruptura con Chávarri y los conservadores. Años después, en 1903, como conse-

cuencia de la negativa del Círculo Minero a comprometerse a que sus socios efectuaran el pago semanal de sus obreros, Pérezagua consideró a los republicanos tan enemigos de los obreros como los tradicionalistas. En mayo, uno de los líderes del socialismo bilbaíno, el concejal Carretero, apoyado por Pérezagua, se opuso a que se rotulara una calle con el nombre del principal líder republicano de la ciudad, Cosme Echevarrieta, fallecido a fines de febrero, por considerar que el patriarca de los Echevarrieta no se había distinguido por sus actividades científicas, ni artísticas, ni literarias, sino que su único mérito había sido labrarse una enorme fortuna, entre otras cosas a base de los elevados alquileres que cobraba a los inquilinos de los inmuebles de su propiedad¹⁵. No fue hasta 1910 cuando las relaciones entre republicanos y socialistas mejoraron. Hasta tal punto que el socialismo vizcaíno sería uno de los primeros núcleos del Partido Socialista en apoyar la creación de la Conjunción Republicano-Socialista. Proceso que, no sin conflictos, culminó en 1915 con la expulsión de Pérezagua y el triunfo de la línea moderada de Indalecio Prieto que sustituyó a la más radical, sindicalista y proclive al enfrentamiento que el socialismo vizcaíno había llevado hasta entonces¹⁶.

Cuando finalizaba la primera década del presente siglo, las élites económicas vizcaínas estaban ya firmemente asentadas y Bilbao, junto con Madrid y Barcelona, no sólo era uno de los centros financieros más importantes de España sino que también contaba con un dinámico empresariado. Pero también se había quebrado su primitiva homogenei-

¹⁵ Sobre la hostilidad socialista-republicana Fusi (1976), págs. 170 y 229. Para la actitud de Carretero ver *EL*, Bilbao, 21 de mayo de 1903.

¹⁶ Sobre las relaciones PSOE-republicanos se puede consultar Solazábal (1975), págs. 182-183 y 186, Eguiguren (1984), págs. 100-110 y Fusi (1975). Una revisión general del republicanismo vizcaíno en Fusi (1979).

dad, basada en su dedicación al mercado exterior, que identificaba a la burguesía vasca con el liberalismo y el librecambismo. A medida que los bilbaínos iban adquiriendo un puesto predominante en la clase dominante española se inclinaron, como en el caso de los siderometalúrgicos, hacia el proteccionismo estatal y la nacionalización de la economía española reduciendo el papel del capital extranjero. Tampoco es de despreciar la influencia que pudo tener la pérdida de las últimas colonias en la adopción de una postura nacionalista del empresariado catalán y vasco que veía la situación secundaria de España en el concierto político y económico europeo un freno a su participación en el comercio internacional. Lo cierto es que desde estos años la economía española recibió un fuerte impulso cuyo resultado, más allá del punto pesimista u optimista con el que se mire, fue la creación de unos centros industriales y financieros concentrados en las regiones vasca y catalana. En este impulso tuvo un papel muy destacado la posición de España durante la Primera Guerra Mundial ¹⁷.

En vísperas de la conflagración los principales sectores del desarrollo económico bilbaíno se habían adecuado a la nueva situación suscitada por su propio crecimiento. Se había producido una concentración y tendía a una estructura de carácter oligopólico. Así fue el caso de la siderurgia. La mayor parte del acero español se producía en la provincia vizcaína y, además, lo hacía una empresa, *Altos Hornos de Vizcaya*, producto de la fusión a principios de siglo de las tres grandes fábricas bilbaínas. La

¹⁷ Sobre las teorías pesimistas y optimistas del proceso industrializador español véase Palafox (1991) y Tortella (1994) respectivamente. Para las élites vascas y el impacto de la guerra de 1914-1918 González Portilla (1981), vol. I, págs. 86-93 y Roldán y García Delgado (1973).

minería lograba superar, sin poder evitar cierto estancamiento, el aumento de sus costos y el descenso de su productividad por la devaluación de la peseta, el alza de los precios, su adecuación al mercado interior y el control de las ya inevitables reclamaciones obreras. Además, la diversificación de sus inversiones en diversas regiones españolas y nuevos sectores le permitió continuar con un creciente nivel de beneficios. Tras las primeras empresas de ámbito nacional con participación bilbaína siguieron otras en los mercados que iban apareciendo. Fueron los casos del cemento, indispensable para el desarrollo de la construcción que acompaña los procesos de urbanización producidos por la industrialización; las químicas, uno de los sectores más característicos de la Segunda revolución industrial, y la eléctrica, de necesario desarrollo para satisfacer las crecientes demandas de consumo. En todas ellas los plutócratas bilbaínos estuvieron presentes. Uno de ellos fue Horacio Echevarrieta¹⁸. Sin entrar en profundidad en la personalidad y los avatares de sus empresas, que veremos más adelante, en su trayectoria podemos seguir la transformación de la élite vasca. El único en el que no participó Echevarrieta, aunque sí el capital vasco de mano del extranjero, fue el químico, auténtico cajón de sastre en el que se puede incluir desde la fabricación de plásticos hasta la perfumería¹⁹.

Quizás la más significativa de todas las industrias citadas, sea la eléctrica. Hacia ella se dirigieron las inversiones de los Echevarrieta que

¹⁸ Echevarrieta fue propietario de la fábrica de cemento portland *Portland Iberia* instalada en la provincia de Toledo. Más sobre este negocio en capítulo 3, epígrafe 1.

¹⁹ Aunque no acabó concretizando ningún proyecto, Echevarrieta, durante los años veinte, pensó en levantar una fábrica de material explosivo en Santander, en Boo de Piélagos. AHNGC, Sección Particular, caja 69 E-L.

habían llegado a un acuerdo financiero con los Larrinaga, bajo la fórmula de una Comunidad de Bienes ²⁰. A pesar de no acomodar su estructura jurídica a los nuevos tiempos, como hicieron los Sota y Aznar o los Martínez Rivas por ejemplo, Echevarrieta y Larrinaga sí añadieron a sus primitivos negocios mineros y navieros, respectivamente, su intervención en la banca mediante su participación en el *Banco de Comercio*. Además, Cosme Echevarrieta había sido de los primeros en invertir fuera de la región vasca y mediante su alianza con los Sota y Aznar en la compañía minera *Sierra Menera* y, más tarde, en la *Siderúrgica del Mediterráneo*, aspiraba a seguir los pasos de los más poderosos miembros de la alta burguesía bilbaína. Fue a la muerte de su padre, cuando Horacio empezó a invertir en nuevos negocios que se adivinaban provechosos. En 1905, participó en la creación de *Salto del Ter*. Seguía los pasos de los Sota y Aznar que habían creado la *Hidroeléctrica Ibérica*, en 1901 aunque perdieron su control en 1905 en favor del grupo del Banco de Vizcaya. La aparición de la Ibérica significaba el paso del capital vasco de la explotación de pequeñas compañías suministradoras de energía a poblaciones, a mayores empresas destinadas preferentemente a la demanda industrial. Con su empresa en el Ter, y la posterior constitución de *Hidroeléctrica de Cataluña*, Horacio Echevarrieta intentaba rentabilizar los saneados negocios que había heredado de su padre. No lo logró y, en 1910, desapareció y con ella el intento de construir una serie de saltos que abastecieran el mercado barcelonés ²¹. Más tarde, durante los años veinte, lo volvería a

²⁰ Para más detalles ver epígrafe 3 del presente capítulo.

²¹ Sobre la accidentada historia del negocio *Salto del Ter* existe una abundante documentación en la documentación de Echevarrieta depositada en el Archivo Histórico Nacional, sección Guerra Civil de Salamanca. En concreto en las cajas 148 y 188 E-L de la Sección Particular. La aventura finalizó con su traspaso, en 1923, a *Catalana de Gas*. Antes, durante los primeros años de siglo, había adquirido una importante participación Rafael Grasset.

intentar mediante el proyecto de *Salto del Duero*, antecedente de *Iberduero*, que nuevamente acabó en las menos ajenas ²².

Mayor éxito tuvo en la creación de la fábrica de cementos Portland en las cercanías de la localidad toledana de Villacañas. Allí, desde 1914, Echevarrieta no sólo conocía, y tenía intereses, las espléndidas perspectivas que proporcionaba el sector de la construcción en unos momentos de amplia expansión urbana, el ensanche bilbaíno era un buen ejemplo, e industrial que requería la edificación de nuevas instalaciones. Fue esta demanda la que exigió la introducción de un elemento constructor de mejor calidad y mayores prestaciones que los que hasta entonces se habían utilizado. Este fue el cemento artificial, o *portland*, que ya se empleaba en Inglaterra desde el siglo pasado. Nuevamente, Echevarrieta quedaría fuera del oligopolio en el que acabó convirtiéndose el sector cementero español aunque a mediados de los años veinte su fábrica toledana facilitó material para las construcciones que el capitalista vasco tenía en la Gran Vía madrileña y la reparación de sus astilleros en Cádiz ²³.

²² Montero (1990), págs. 291 y 302-303, *Banco de Bilbao* (1957) y Maluquer de Motes (1985), págs. 239-253. Para una información general de la problemática del sector eléctrico en España ver Tortella (1994), págs. 300-301. También en él selección bibliográfica. Las acciones en el sector hidroeléctrico de los Sota y Aznar, Martínez Rodas (Hidroeléctrica del Frasser) y Echevarrieta significan el predominio del capital vasco en la explotación comercial eléctrica. Finalmente fueron los grupos del Banco de Vizcaya y, más tarde, del Banco de Bilbao quienes se constituirían en los líderes del sector.

²³ Tortella (1994), págs. 263-265. Para la factoría de Echevarrieta *Anuario Madrid* (1921) y en *EL*, Bilbao 2 de abril de 1926, artículo laudatorio en el que se califica de puesta en práctica de las ideas de Saint Simon y Fourier la organización de la factoría dispuesta por Echevarrieta. Sobre los aprovisionamientos de cemento de la fábrica toledana al astillero, AHNS, DP, caja 38 E-L. Echevarrieta vendió su participación en 1930 al Banco Español de Crédito. AHNS DP, caja 26 E-L.

Durante la segunda década del presente siglo, la oligarquía vasca ocupaba ya un papel hegemónico dentro del capitalismo español junto a catalanes, cerealistas castellanos y terratenientes andaluces. Pero fueron los años de la guerra europea durante los que se produjo el asentamiento definitivo de la gran empresa nacional gracias a los espectaculares beneficios obtenidos. Mineros, comerciantes y navieros habían recorrido un largo camino hasta convertirse en miembros del reducido grupo de financieros y grandes empresarios que controlaban la mayoría de los sectores punta de la economía española. De esta forma la mayor parte del excedente económico español creado desde fines de los ochocientos hasta las vísperas de la conflagración mundial quedó cautivo de un grupo de grandes capitalistas que disponía de una copiosa y barata mano de obra y de la estabilidad política de una Restauración que, preocupada por mantener el orden social, no dudaba en utilizar al ejército contra quienes se atrevían a alterarlo. Además, desde muy pronto se apreciaron las tendencias monopolistas del capital nacional. La consecuencia fue que éste se concentró, de forma progresiva, tanto geográfica como económicamente en unas determinadas regiones y grupos.

De este proceso no salió precisamente perjudicada la élite bilbaína que a estas alturas del siglo XX poco tenía que ver con sus antepasados que habían acumulado sus capitales en los oscuros almacenes y escritorios de las *Siete calles*. Ni con el diletante Bilbao de *La Bilbaina*, *El Sitio* o *La Filarmónica*, donde los Ibarra, Martínez Rivas, Sota y Echevarrietas empezaron a hacerse ricos. A estas alturas de siglo Bilbao se había desmembrado y sus habitantes se repartían por los burgueses barrios del Ensanche, los proletarios de la margen izquierda, mientras que la alta burguesía, cada vez más distante y endogámica, se refugiaba en las selectas urbanizaciones de Guecho, en Las Arenas o Neguri, para dejarse ver con motivo de las regatas veraniegas, los campeonatos de tenis o las gran-

des veladas del Arriaga en compañía de Alfonso XIII que les había honrado con títulos nobiliarios. Pero ya no es el grupo homogéneo de liberales que se opone al ultramontano carlismo. La diversificación de sus intereses creó fracturas en sus planteamientos económicos y políticos. Ya no era posible, quizás no lo había sido nunca, identificar a la oligarquía bilbaína con librecambismo y liberalismo político. Proteccionismo, conservadurismo, lucha social y aparición de unos partidos políticos que respondían a los intereses de los grupos sociales habían provocado su reajuste.

2. Del librecambismo al proteccionismo

La creación de la élite económica bilbaína fue un complejo proceso en el que intervinieron múltiples factores. Se basaba en el librecambismo, tanto para las importaciones de los productos con los que traficaban sus comerciantes como para el desarrollo de su minas cuyo mineral se exportaba en especial al Reino Unido. Tampoco se puede olvidar ni la desaparición de las aduanas interiores desde los años cuarenta del siglo pasado, ni el papel de las compañías marítimas empleadas primero, en el tráfico con América y después en el transporte del mineral vizcaíno a las costas británicas y su retorno con carbón.

Sin embargo, a fines del siglo pasado se va a producir un paulatino abandono de estas posiciones en favor de un creciente proteccionismo. La causa es la cada vez mayor diversidad de sus intereses económicos que suscitará incluso algo parecido a la esquizofrenia al defender un mismo empresario la protección estatal o la liberalización dependiendo

del negocio. Un ejemplo lo tenemos en Ramón de la Sota, naviero librecambista y siderúrgico y constructor naval proteccionista. Esquizofrenia que no indica más que la capacidad de la gran oligarquía española para ponerse al sol que mejor le calentaba. Pragmatismo que será una de las características de la élite española en el que las diferencias se dejan de lado en el plano de los intereses económicos. Si hubo socios conservadores y republicanos, como Horacio Echevarrieta quien, en teoría republicano, no dudó en hacer espléndidos negocios con Alfonso XIII y aristócratas cercanos, no es de extrañar que un plutócrata resolviera con facilidad sus contradicciones entre posiciones librecambistas o proteccionistas²⁴.

Durante el siglo XIX el proteccionismo español se basaba en la política arancelaria que había sido uno de los ejes de su política económica. Aunque parezca paradójico tal actitud puede interpretarse como un viraje hacia el liberalismo si no olvidamos que el punto de partida era una tradición mercantilista prohibicionista y monopolista. En este sentido es muy significativo que la entrada masiva de capital extranjero, a partir de mediados de los cincuenta, para construir las líneas férreas españolas si bien lo hizo favorecido por las medidas liberalizadoras contó con un fuerte proteccionismo estatal. De esta forma la confluencia de intereses entre la burguesía española librecambista y el capital extranjero inversor acabaría configurando el modelo económico español dependiente y periférico. El máximo auge de las políticas librecambistas tuvo lugar tras el triunfo de La Gloriosa en septiembre de 1868. El arancel de Figuerola en 1870 y la política de tratados de comercio con países europeos y ame-

²⁴ Para Ramón de la Sota, Torres Villanueva (1988) y (1990), págs. 191-198. Sobre el pragmatismo de las élites Gortázar (1986), pág. 217.

ricanos fueron la expresión de la nueva política. Consecuencia de ello fue la intensificación de las polémicas entre librecambistas y proteccionistas que venían produciéndose desde las décadas de los cuarenta y cincuenta. A su calor se crearon entidades de ambos signos, entre ellas la que sería la antecedente de la que llegaría a ser la patronal catalana por excelencia: Fomento del Trabajo Nacional ²⁵.

La recuperación del proteccionismo arancelario que acompañó a la Restauración se produjo en el contexto de idéntico signo que se producía en el resto de Europa. En nuestro continente el librecambismo iría desapareciendo en favor del mayor intervencionismo estatal que necesitaba la industria pesada y las corporaciones que protagonizarían la Segunda Revolución Industrial. La burguesía europea, en auge y expansión económica, se dividía entre librecambistas, liberales y partidarios de un imperialismo no formal, y quienes se mostraban a favor del proteccionismo, el antiliberalismo político y el imperialismo. Así durante los años setenta y ochenta Alemania, Francia, Rusia, Italia, Austria y Estados Unidos y Japón adoptaron medidas protectoras. Incluso en Inglaterra, la abanderada del librecambismo, u Holanda, el carretero de los mares, adoptaron medidas proteccionistas. Tras la deflación de 1873-1896, en Europa se fueron originando unas burguesías nacionales conservadoras, ligadas al antiguo régimen supuestamente destruido, imperialistas, y partidarias del rearme. En España durante estos años nació lo que se ha denominado *capitalismo nacional* que comparte la características del europeo y acabará siendo hegemónico en el país ²⁶.

²⁵ Arana Pérez (1988), págs. 53-61; Prados de la Escosura (1988), págs. 177-180 y Palafox (1991), págs. 29-31.

²⁶ Para el *capitalismo nacional* Muñoz, Roldán y Serrano (1973) y González Portilla (1981), vol.II, págs. 59-62 y 84-92. Sobre la pervivencia del *Antiguo Régimen* en la Europa contemporánea se puede ver Mayer (1986).

Hasta fines de siglo las medidas proteccionistas arancelarias coexistieron con otras liberales impulsadas por los gobiernos del partido de igual nombre. Fueron los años durante los que el conservadurismo español se hizo decididamente proteccionista. Será precisamente durante esta década cuando los siderúrgicos vizcaínos se convirtieron en defensores de la protección. En el trasfondo de tal decisión están las modificaciones que sufrió la industria siderometalúrgica europea que dejó de necesitar el mineral de hierro bilbaíno por la difusión de las técnicas Siemens-Martin. La producción siderúrgica española tuvo entonces que reorientarse decididamente hacia el mercado nacional. Fue cuando empezaron a pedir medidas proteccionistas y a organizarse para oponerse a las medidas estatales que les pudieran perjudicar, como podían ser los tratados comerciales. No es casualidad que en 1894 naciera la *Liga Vizcaína de Productores*, organismo de los siderometalúrgicos vizcaínos, que va a encabezar la lucha por un “proteccionismo integral”. Aunque no todos los sectores industriales se convirtieron al proteccionismo. Los navieros, por ejemplo, continuaron siendo librecambistas no sólo porque podían seguir comprando buques no construidos en España y utilizando banderas de conveniencia de matrícula más económica, sino también porque a mayor libertad de comercio mayor sería el volumen de mercancías y de fletes ²⁷.

La política proteccionista acabó siendo adoptada por la práctica totalidad del gran capital bilbaíno que durante estos años efectuó un amplio movimiento inversor que desarrolló nuevos sectores y consolidó otros. Así por ejemplo, la creación en 1900 de *Euskalduna*, de la *Sota* y

²⁷ Arana Pérez (1981), págs. 87-103 y González Portilla (1981), vol. II, págs. 193-1195.

Aznar, aunque con el objetivo de permitir a los navieros reparar y construir sus buques, su finalidad primordial eran las reparaciones que estaban protegidas por unos aranceles que daba a la industria naval española unas ventajas casi insalvables. Como la creación de la *Sociedad Española de Construcción Naval* en 1908 estuvo determinada, como ya se ha visto, por la cartera de pedidos que iba a proporcionar las obras para la Armada. En paralelo a la aparición de estos nuevos sectores la exportación de mineral, la más importante de las fuentes productivas vizcaínas hasta entonces, iba a perder importancia. Los propios mineros desviaban sus inversiones hacia otros sectores, como las navieras y la siderurgia, que irían adquiriendo mayor importancia ²⁸.

Este proceso no se realizó sin tensiones entre los miembros de la alta burguesía vasca y nacional. Incluso dentro del propio sector siderúrgico. Fue el caso de los enfrentamientos entre *Altos Hornos de Bilbao* y *La Vizcaya* por el interés de la segunda en la aprobación de medidas protectoras que salvaguardaran su mercado interior. Mientras que *Altos Hornos*, con los suyos en el extranjero temía represalias. De otro lado, las divergencias de intereses entre los demás asociados a la *Liga Nacional de Productores*, de la que la LVP era el alma, paralizó las actividades del organismo nacional. Pero es que además, a medida que el desarrollo de las nuevas industrias se dirigía hacia la concentración sectorial, el proteccionismo arancelario dio paso a otro de mayores implicaciones. Lo que empezó a reivindicar la alta burguesía era una política estatal de apoyo a la industria nacional. Al conseguirla, lo que acabó extendiéndose fue un crecimiento autárquico y oligárquico que se alejó de la pequeña y mediana burguesía que será la que acabaría configurando, en el País

²⁸ Valdaliso (1991), págs. 292-293.

Vasco, la base social del primer nacionalismo que opondrá Euzkadi al centralismo y españolismo de la gran burguesía.

Las medidas de protección directa a las empresas de la élite vasca no se consiguieron hasta fines de la primera década del siglo XX. Significaba que el estado iba más allá de las barreras arancelarias y desarrollaba una política de fomento y salvaguarda de la industria nacional. Este fue el sentido de leyes como las de protección y fomento de la industria nacional (1907), de funcionamiento de los servicios de la Armada (1908) y de protección a las industrias y comunicaciones marítimas (1909). Todas promulgadas durante el “gobierno largo” de Maura. Que se elaboraran y promulgaran durante un período de estabilidad gubernamental conservadora pone de manifiesto tanto la decidida actitud proteccionista del conservadurismo español como que éste lo considerara un componente regeneracionista necesario para sacar a España de su decadencia. Fue Antonio Maura, el de la *revolución desde arriba*, quien llevará a cabo tales medidas. Sentimiento regeneracionista compartido por sectores de la alta burguesía vasca que consideraba que defender la naciente industria nacional para situarla a parecido nivel que la de otros países, formaba parte de las medidas que salvarían al país de la decadencia. Proteger a la siderurgia, como *grueso del ejército industrial*, era necesario por el efecto multiplicador que tenía sobre otros sectores industriales, como los de transportes, maquinaria o armamento, y sobre el ahorro, el estudio y el trabajo ²⁹.

La oligarquía vasca no fue el único grupo que participó en la configuración del capital nacional español. Junto a ella podemos encon-

²⁹ Arana Pérez (1988), págs. 157-184 y Cabrera (1985), págs.55-70.

trar otros como los industriales catalanes y los cerealistas castellanos. Sobre si formaron o no un bloque de presión hay divergencias. Para unos como Varela Ortega o Arana Pérez no existió, sino que predominaron los intereses individuales y cuando existió una convergencia fue fruto del resultado de arduas y largas negociaciones para conciliar intereses a veces contrapuestos. Por el contrario, Nadal o Fontana han defendido su existencia. Las diferencias entre ambas posiciones se extienden al campo de la actuación política. Para los primeros, el poder político de la Restauración se mantuvo autónomo de los grupos de presión capitalistas. Las medidas favorables, en el caso de la industria vasca, se obtuvieron más por la lucha interna de los partidos, la situación internacional o la presión directa sobre los parlamentarios o ministros que por una actuación de los grupos económicos en la gestación y promulgación de las medidas. Al contrario, para los segundos, el triángulo proteccionista rigió no sólo las finanzas y la industria sino también la política española ³⁰.

Si bien es cierto que no faltaron las tensiones y enfrentamientos entre los grupos de interés españoles también lo es que comprendieron la necesidad de unirse. La creación de entidades como la LVP o el FNT catalán así lo indica. Aliadas en la LNP, fueron los siderúrgicos vascos quienes la impulsaron e intentaron mantener una fachada de unidad a pesar de las dificultades existentes para conciliar los distintos intereses presentes en su seno. Diferencias agravadas por el pragmatismo de quienes podían ser proteccionistas en los sectores en los que estaban presentes y librecambistas en los que consumían. Aun así sí desarrollaron campañas unitarias ante actuaciones gubernamentales que consideraron espe-

³⁰ Para una revisión historiográfica sobre la cuestión el prólogo de Oláberri (1988) al libro de Arana Pérez (1988), págs. 13-16.

cialmente dolosas para sus intereses. Fueron los casos de las campañas de 1893 contra los tratados de comercio o a favor de una reforma arancelaria en 1906³¹. Además, independientemente de la existencia de un sólido frente oligárquico, parece que no hay duda de que a fines de la primera década del presente siglo estaba ya consolidado el modelo de capitalismo nacional presente en España hasta los años cincuenta. Modelo caracterizado en el caso de la oligarquía vasca, a la que se le supone que tuvo un papel primordial, por su concentración sectorial y una acentuada interrelación entre sus componentes por sus intereses financieros y su política matrimonial endogámica.

La alta burguesía vasca actuó en la vida social no sólo a través de sus asociaciones patronales, sino también en la política. Su actuación en este último campo comenzó a medida que ascendía económicamente. Antes, algunos de los que serían miembros más destacados se habían presentado en candidaturas de los partidos turnistas de la Restauración o republicanos, como Cosme Echevarrieta. La participación de las élites vizcaínas en política no fue uniforme sino que, como en los asuntos económicos, reflejó sus diferentes intereses. Hasta el punto que desde la última década del siglo pasado se puede hablar de candidatos *chavarristas*, *martínezrivistas* o *gandaristas*, más que de candidaturas liberales o conservadoras. Un ejemplo lo tenemos en 1891 con el enfrentamiento directo entre José María Martínez Rivas y Victor Chávarri Salazar por el distrito de Valmaseda. Precisamente éste último fue quien en 1897 participó en la fundación de la *Unión Liberal*, más conocida por *La Piña*, que se encargará de organizar las candidaturas de la oligarquía y representará los

³¹ Arana Pérez (1988), págs. 273-327 y 401-495 y González Portilla (1981), vol. II, págs. 84-92 y 196-212.

intereses de la alta burguesía proteccionista. En la Piña de los Chávarri, Aznar, Gandarias o Martínez Rodas, a la muerte del primero, su rival Martínez Rivas no tiene el menor problema para integrarse entre sus dirigentes. También está presente otro grupo, igualmente monárquico, de carácter menos centralista y más religioso, pero aún más conservador: el encabezado por Adolfo Urquijo, y apoyado por los Ibarra, Alzola o Allendesalazar. De él surgirá, liderado por Fernando María de Ibarra, el grupo maurista del conservadurismo vizcaíno ³². Pero además existieron otros sectores, que no se integraron en el sistema político de la Restauración, en los que también estuvieron presentes miembros de la oligarquía bilbaína: nacionalistas y republicanos. Aunque es preciso recordar que ambos grupos no desdijeron en ningún momento utilizar las mismas armas caciquiles que caracterizaban la actuación de la Piña o la de los conservadores de Urquijo e Ibarra.

La abolición de los restos forales por Cánovas del Castillo en 1876 convirtió a la cuestión foral en un punto crucial de la actividad política en el País Vasco. Castigo por el apoyo prestado al carlismo o pretensión de modificar una situación que no encajaba en la *unidad constitucional* del Estado español, lo cierto es que el fuero acabará convirtiéndose en un instrumento simbólico que según sea quien lo interprete tendrá distinta explicación y será utilizado como elemento de legitimación, o deslegitimación, política. Su corolario fue que los conciertos econó-

³² En agosto de 1881 Echevarrieta, quien había sido diputado durante la I República, encabezó la candidatura que se enfrentó al liberal Eduardo Aguirre. También en 1891 fue derrotado en las elecciones al distrito de Durango por el conservador marqués de casa Torre. Ybarra Bergé (1957), págs. 78 y 201. De la Hoz, Montón, Pérez y Ruzafa (1992), págs. 107-142 y Arana (1982), págs. 21-23.

micos de las provincias vascas con el Estado, sobre todo en el momento de su renovación, se convirtieron en objeto de los programas electorales. En un principio todos los grupos lamentaron la pérdida de los fueros. Incluyendo a la liberal burguesía bilbaína que tendía a inclinarse por un modelo centralista que facilitara la expansión nacional de su capital. El fuerismo vasco se convirtió en uno más de los movimientos regionalistas que se generaron a fines del siglo XIX fundamentados en la tradición, la historia y la juridicidad del derecho consuetudinario. De él surgirán las ideas nacionalistas formuladas por Sabino Arana. Antes, en Bilbao, la Unión Vascongada recogió en su seno a quienes estaban dispuestos a recobrar los fueros perdidos por el camino de la legalidad ³³. Pero el fuerismo no pudo resistir la competencia del carlismo y acabó siendo utilizado como etiqueta por diversos grupos.

La aparición del nacionalismo está ligado también a los procesos de industrialización de esos años en Vizcaya y a la aparición de la oligarquía. En la burguesía y clases medias que quedaron marginadas de esa ascensión y en la destrucción de la cultura propia, simbolizada por la desaparición del idioma vasco a pasos agigantados, que acompaña la industrialización es donde van a encontrar las formulaciones nacionalistas su primera base social. Además hay que tener en cuenta también la ocupación militar del País Vasco que siguió la finalización de la última guerra carlista con suspensión de las garantías constitucionales y represión de la libertad de prensa. El resultado fue que germinó la contraposición entre la política vasca y la española y la aparición del sentimiento nacional vasco basado en una lengua, instituciones y cultura propias. Para que apareciera la formulación nacionalista sólo faltaba la adecuación

³³ Castells (1987), págs. 373-410 e Ybarra Bergé (1957), págs. 67-73.

de estos planteamientos a unos intereses sociales. Sabino Arana será quien vertebrará las propuestas que incluyen la independencia. En 1895 ya se había formado el *Partido Nacionalista* en Vizcaya que fue rápidamente perseguido por Silvela que lo veía como un peligro para el sentimiento de patria común española.

De la plutocracia vasca sería Ramón de la Sota Llano la figura más destacada que abrazó la causa nacionalista. Otra fue Pedro Chalbaud Errazquin, ingeniero ligado a *Unión Española de Explosivos* que llegó al consejo de administración de esta empresa, miembro fundador del periódico bilbaíno *La Gaceta del Norte*, vocal de la Junta de Obras del Puerto y presidente de la Cámara de Comercio³⁴. Dos de las causas que acabaron por inclinar al minero, naviero y siderúrgico Sota a abrazar el nacionalismo fueron su tradición fuerista y las diferencias que mantenía con los grandes empresarios bilbaínos sobre la necesidad de crear un partido político apartado del sistema caciquil de la Restauración. Representaba dentro del nacionalismo vasco su rama más moderada y laica, con la *Lliga* de Cambó como modelo, que se enfrentó durante el primer tercio del presente siglo con la radical e integrista por el control del partido.

Algunos autores han hablado de la existencia de *otra burguesía* refiriéndose a la que criticó al sistema monárquico de la Restauración, se enfrentó con él y, aunque no logró ostentarlo, aspiró al poder político. Cuando Tuñón de Lara habla de ella no pensaba en las clases profesionales, ni siquiera en los pertenecientes a las más altas. Se refería a un sector de la gran burguesía formado por empresarios relacionados con los nuevos sectores industriales, con poder inversor, pero que no estaba integra-

³⁴ Para Chalbaud, *Nacionalistas* (1985).

do en el *bloque de poder*. Parece que Tuñón, a pesar de referirse a Asturias y Cataluña, además del País Vasco, estaba pensando en los Echevarrieta, a quienes se refiere a continuación con cierta extensión ³⁵. En efecto, la trayectoria de los Echevarrieta parece abonar la idea de que podía existir otra burguesía diferente a la que habitaba en los partidos turnistas o nacionalista. Que fuera en realidad una alta burguesía diferente es otra cuestión a pesar de las vicisitudes vitales de los dos miembros de la saga. Porque así podemos denominar el relato de la trayectoria de las dos generaciones de Echevarrietas que durante más de ochenta años, el período comprendido entre las dos experiencias republicanas, tuvieron un destacado protagonismo en la vida pública y económica no sólo de Bilbao sino también nacional.

Ya se ha visto como Cosme Echevarrieta Lascurrain había sido uno de los más importantes mineros vizcaínos durante la última década de los ochocientos. Las más del millón y cuarto de toneladas que produjeron sus minas durante esos años le situaban en el sexto lugar entre los grandes mineros de Vizcaya. Lo que significa que formaba parte del grupo de quince que absorbía el 60 por ciento de los beneficios del sector. Por ese entonces Cosme Echevarrieta ya había abandonado su militancia en el federalismo, grupo por la que había sido elegido diputado nacional en las elecciones de 1873. Por él tuvo que exiliarse a Francia tras el derrumbe del régimen republicano. Ahora, se moderaba hasta acabar en las filas del republicanismo centralista de Nicolás Salmerón. No era ajena esta evolución política el nuevo status económico y social que había adquirido. Atrás quedaban las aventuras con Ruiz Zorrilla en París y la propuesta de apoyar al movimiento fuerista con vistas a desencade-

³⁵ Tuñón de Lara (1971), págs. 181 y 183.

nar una sublevación militar republicana ³⁶. Como también habían quedado atrás sus intentos de volver a ocupar un escaño en Madrid. En 1879 tuvo que retirarse ante la oposición del grupo bilbaíno de Fidel Sagarmí-naga, elegido diputado por Durango en esas elecciones. Entre los seguidores del líder foralista se encontraban dos antiguos compañeros en el Partido Demócrata de Cosme Echevarrieta: Leguina, otra de las figuras importantes del republicanismo bilbaíno, y Bernabé Larrinaga Aránsolo. Será con este último, familiar lejano de los Sota, con el que se unirá para crear, mediante convenio verbal, la *Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga* (E. y L.) a la que cada socio aportó sus negocios. En el otoño de 1884, desde las primitivas oficinas de la casa en la calle del Banco de Bilbao, empezaron a gestionarse las minas de Sopuerta.

Echevarrieta y Larrinaga eran explotadores de minas que arrendaban. La primera, ese año de 1884, fue la mina Inocencia, propiedad de Juan Aburto familiar de la esposa de Bernabé Larrinaga. Diez años más tarde eran ya seis las que le pertenecían: Inocencia (1884), Catalina y Safo (1894), Malaespera y Milagros (1895) y Magdalena (1898 ?) ³⁷. Arrendamientos mineros que a mediados de los años noventa se van a extender fuera de Vizcaya. En 1895 Horacio Echevarrieta, junto a Julián Olave, viajó a Asturias para hacerse cargo de los yacimientos carboníferos de la zona de Langreo que iba a explotar la sociedad Carbones Asturianos. Al año siguiente, fueron los yacimientos de Ojos Negros, en Teruel, los que pasaron a formar parte de E. y L. Primero fue la mina La Pilarica (1896), en los años siguientes serán otras siete de la zona las que se inte-

³⁶ Corcuera Atienza (1979), pág. 112. Una breve reseña biográfica de Cosme Echevarrieta en *Diccionario* (1993), págs. 323-325.

³⁷ *Escrito E. y L.* (1905), págs. 24-27.

grarán. Como también lo harán, ya a fines de la década, ocho en Guadaluajara, en la zona de Setiles. Estas minas tardarían años en ponerse en funcionamiento como compañía minera *Sierra Menera*, que se creó en 1900 en asociación con los Sota y Aznar. Sin embargo, las asturianas comenzaron su producción inmediatamente suministrando carbón a *Altos Hornos* de Vizcaya. Como también otras propiedades mineras en Murcia y Andalucía. En la zona murciana de Mazarrón, E. y L. participó en la compañía Fortuna aportando el subarriendo de la mina *Paciencia*. Mientras que en la región andaluza durante la década de los veinte, Echevarrieta tuvo participación en prospecciones mineras, de hulla y petróleo en las provincias de Sevilla y Cádiz y, mediante una comunidad de bienes con el empresario escocés John Campbell, en Almería. Antes, en 1909, había comprado minas en la zona de La Carolina ³⁸. A principios del presente siglo E. y L. era una casa saneada que gestionaba negocios mineros en Vizcaya, Aragón y Levante, un ferrocarril en Aragón y una naviera y negocios inmobiliarios en Bilbao.

Estos últimos habían comenzado a la par que la creación de la Comunidad de Bienes. Ya en marzo de 1882 Cosme Echevarrieta era propietario de cerca de dos mil metros cuadrados de terreno en Guecho, donde años más tarde Horacio construiría la casa familiar ³⁹. A fines de la

³⁸ Las minas de Ojos Negros perteneciente a E. y L. se bautizaron con nombres de miembros de las familias Echevarrieta y Larrinaga: Adelaida, Isidoro, Horacio, Isabel, Teresa Jacinta y Amalia. Las minas de Setiles se adquirieron en 1898 y 1899. En Escrito E. y L. (1905), págs. 24-27 y 70. Para los intereses mineros en Murcia y Andalucía, AHNS, DP, cajas 187 y 188 E-L. Más información sobre las empresas mineras de Echevarrieta en apéndice 3.

³⁹ La información sobre los terrenos y la casa de los Echevarrieta en Atxekolandeta, en Guecho, me la ha proporcionado José María Beascochea a quien agradezco su amabilidad.

década se citaban como pertenecientes a E. y L. terrenos en Abando y en la calle de los Heros que se vieron incrementados en los años siguientes por otros en la Alameda de Mazarredo y la calle Colón de Larreategui. Fueron inversiones realizadas al amparo de las perspectivas que se abrían en el municipio de Abando incorporado por esas fechas al de Bilbao y donde se iba a aplicar el proyecto de ensanche de la ciudad. Zona hacia la que paulatinamente se desplazaban las áreas de prestigio. Estas actividades inmobiliarias serían una constante en los negocios de E. y L. En 1923, Horacio Echevarrieta se hizo cargo de la concesión de la reforma y urbanización de la Gran Vía madrileña de las que se ocupaba desde años antes, en 1910, el banquero francés Martín Albert Silver ⁴⁰.

Menor importancia en los negocios de la comunidad de bienes tuvo la compra de la compañía que explotaba el ferrocarril de Cortes a Borja. Situado en los límites de las provincias de Zaragoza y Navarra, la ejecutó, en 1890, una sociedad anónima en la que participaba E y L. Era un ferrocarril de vía estrecha, de los denominados estratégicos, que fueron promovidos durante el último tercio del siglo pasado por la industria nacional. Desconozco cual era el interés concreto de E. y L. en esta empresa, pero pudo ser una operación financiera al amparo de las que experimentaron los ferrocarriles mineros vizcaínos durante la primera mitad de los años noventa y el auge bursátil de las acciones y obligacio-

⁴⁰ Eran, además de los que había aportado Bernabé Larrinaga en 1889 en Abando y la calle de los Heros, otros en esas mismas zonas: Punta de la Perla (1890) y Caserío Estrada (1892), en Abando, y nuevos solares en las calles de los Heros (1892), Colón de Larreategui (1892) y Alameda de Mazarredo, el caserío Arbolancha (1894). En Escrito E. y L. (1905). También los cita *Escrito Olave*, (1905), págs. 45 y 50. Para la caracterización del Ensanche durante estos años Beascochea (1994). Sobre la Gran Vía madrileña, véase más adelante el epígrafe 3 de este capítulo. También COAM (1987), págs. 59-62 y González Portilla y Beascochea (1995).

nes ferroviarias en la bolsa bilbaína ⁴¹. Como en el caso de los negocios inmobiliarios Horacio Echevarrieta continuaría la tradición familiar y participaría en otros negocios ferroviarios de distinto tipo. Así, en 1914 fue uno de los fundadores del funicular a Archanda que unía a la ciudad con el cercano monte, paraje de esparcimiento de los bilbaínos. También, el año anterior, estaba entre los promotores de la Niagara Spanish Aerocard Company Ltd., empresa que tendió el teleférico ideado por el ingeniero Torres Quevedo para atravesar las famosas cataratas ⁴².

La otra actividad básica de E. y L. eran los negocios navieros aportados por Bernabé Larrinaga. Su incorporación a la comunidad debe haber sido posterior al comienzo de su funcionamiento puesto que no he encontrado ninguna referencia a ella en estos primeros tiempos. Aunque también puede deberse a que fueron los Echevarrieta a quienes se les identificó primordialmente con las actividades de la sociedad. Parece evidente que el vínculo de los negocios mineros y la naviera se debe a la exportación de la producción de los yacimientos y al paulatino incremento de la participación de las navieras vizcaínas en un tráfico que hasta la década de los noventa había estado en manos de compañías británicas. A fines de 1900 la compañía Larrinaga y Cía era una de las veinte navieras más importantes de España cuyo origen se remontaba, sin

⁴¹ Montero (1990), págs. 55-106 y 249-253 y Montero (1994)..

⁴² La empresa que gestionó el Funicular de Archanda se creó en 1914 para construir y explotar un funicular, casino y diversas atracciones en el monte Archanda, lugar tradicional de esparcimiento de los bilbaínos. Tras la guerra civil fue donado por sus accionistas al ayuntamiento de la ciudad. En Anuario Bilbao (1942). Muchas informaciones aparecieron en el periódico *El Liberal*, sobre todo durante los años 1914-1918. Echevarrieta apoyó el proyecto de Torres Quevedo en las cataratas americanas suscribiendo acciones de la empresa.

carácter de sociedad anónima sino como flota del armador, a mediados de la década de los setenta. Su actividad la había realizado en común con Olano y tenía fijada su residencia en la ciudad inglesa de Liverpool. Del tráfico español que realizaba la línea más importante que tenía era la que unía a Barcelona con Manila. Los barcos de la Olano, Larrinaga y Cía transportaban el correo hasta Filipinas aunque no tenía el carácter de transporte oficial. Tráfico que acabaría perdiendo en 1880 cuando la concesión le fue otorgada oficialmente a la empresa de Antonio López ⁴³.

También tenían importancia los viajes a las Antillas que eran rentables no tanto por la carga española sino por el comercio que efectuaban en el viaje de retorno con el azúcar cubano, en puertos norteamericanos, y los cereales y algodón estadounidense que traían a Europa. Los buques de Olano y Larrinaga eran en realidad de capital inglés, aunque con bandera española, que operaban desde Liverpool ⁴⁴. De estos negocios nació la naviera Larrinaga que, sin abandonarlos, a la vez que la todopoderosa Trasatlántica monopolizaba el tráfico español con las colonias, fijó sus ojos en la creciente siderurgia vizcaína. En 1882 encontramos a Larrinaga como uno de los más importantes accionistas de La Vizcaya en calidad de miembro de la compañía mercantil colectiva fundada en 1880 en Liverpool con Olano. Lo que provocó que la flota se dedicara al transporte del mineral a Inglaterra y su retorno con carbón. Hasta 1917 la flota formará parte de E. y L. Ese año, tras sufrir diversos hundimientos durante la guerra mundial, serán vendidos sus cinco buques a la naviera Palma por más de quince millones de pesetas. A partir de ese

⁴³ Hernández Sandoica (1987), págs. 977-979.

⁴⁴ Valdaliso (1991), págs. 106-107 y 204-206. Los vapores que realizaban este tráfico eran los llamados Cádiz, Alava, Emiliano y Buenaventura.

momento, aunque Echevarrieta seguirá siendo considerado un naviero, su presencia en el sector se limitará a un petrolero, el *Tiflis*, que había adquirido al gobierno británico ⁴⁵.

A fines del siglo pasado Cosme Echevarrieta estaba integrado en la alta burguesía bilbaína. A la muerte de Bernabé Larrinaga en 1892, la comunidad subsistió con su hijo Isidoro Larrinaga Aburto. Doce años después de la muerte de Cosme, en febrero de 1903, sus hijos Horacio y Amalia acordaron dar un carácter jurídico a una entidad que hasta entonces se había basado en un acuerdo verbal aunque moviera grandes capitales. Un laudo de Gumersindo Azcárate y Manuel Unzuurrungaga en enero de 1914 acordaba la constitución mercantil de la *Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga* por un período de diez años. Más adelante se verán las vicisitudes que llevaron a su disolución en 1929 y las consecuencias económicas que tuvo para Horacio Echevarrieta. Ahora a fines de los ochocientos era una de las más importantes entidades de la élite bilbaína. Y como tal actuaba.

El prestigio de Cosme sobrepasaba los medios financieros para empezar a participar en las entidades ligadas al mundo social y cultural, además del económico, de la plutocracia. El fue quien convocó en noviembre de 1886 la reunión fundacional del *Círculo Minero*. En un principio esta entidad no era estrictamente una patronal. Hasta 1903 no surgiría una moderna del sector cuando los incumplimientos del pacto del general Loma suscitó una huelga general en las minas vizcaínas. En realidad era una asociación que tuvo las características de un club social

⁴⁵ Valdaliso (1990), pág. 241. Sobre el *Tiflis* ver, más adelante, el apartado 3 de este capítulo.

más que una patronal hasta por lo menos la huelga de 1890 cuando debió asumir funciones de velar por la paz social en la minería y preocuparse por los intereses generales de sus socios cada vez más preocupados por la paulatina intervención estatal que perjudicaba las ideas librecambistas que tenían la mayoría de ellos. Así, en 1891, una comisión suya fue a Madrid para impedir que el gobierno de Cánovas pusiera en vigor un impuesto de un 5% sobre el mineral exportado para reducir el déficit presupuestario ⁴⁶. El Círculo en sus primeros momentos respondía todavía a la mentalidad paternalista de los grandes mineros que no tardarían en comprender la convulsión social que se producía a la par que la industrialización. Como estaba cambiando la fisonomía de la ciudad también lo estaba la de sus gentes. Quizás sin darse cuenta Cosme Echevarrieta cambiaba también. Daba lo mismo que en la asamblea nacional republicana de 1903, Morayta se refiriera a él como un hombre generoso, cumplido caballero y creyente republicano ⁴⁷. A fines de siglo era un destacado miembro de la oligarquía y participaba de prácticamente todos sus rasgos. De su destacado papel da buena muestra su nombramiento, en 1901, como vocal de las Junta de Obras del Puerto en representación del Círculo. Su evolución política fue en consonancia con la posición económica y social que había adquirido.

Durante estos años finales del siglo pasado los republicanos vizcaínos, en palabras del dirigente socialista Juan José Morato, no eran más que un puñado de amigos personales de Cosme Echevarrieta ⁴⁸. De un

⁴⁶ Para la participación de Cosme Echevarrieta en el *Círculo Minero* de Bilbao ver Villota Ejalde (1984), págs. 58, 86 y 295. Para las características de la entidad ver Escudero (1990), págs. 39-68.

⁴⁷ [PRR] (1934), pág. 36.

⁴⁸ Fusi (1976), pág. 72.

Echevarrieta que había pasado del federalismo del Sexenio a unas posiciones mucho más moderadas cercanas al posibilismo salmeroniano. Posibilista fue en 1896 cuando apoyó la candidatura de Martínez Rivas frente a la de Pablo Iglesias ⁴⁹. Si ya en la época de la Asociación Internacional de Trabajadores, en las actas del Consejo Federal, aparecen quejas de los trabajadores contra los métodos y comportamientos de Echevarrieta ⁵⁰, ahora los socialistas dudan de las ideas socializantes de quien es uno de los plutócratas de la ciudad. No hay que extrañarse de tales recelos, puesto que las empresas del minero están presentes en las principales entidades que intentan influir sobre el destino de la vida económica del país. Así en 1901, su asociación con los Sota en *Sierra Menera*, le hizo formar parte de la *Liga de Sociedades Anónimas* o apoyar la creación de la *Liga Vizcaína de Productores*. De esta última se retiraría dos años más tarde de su creación cuando empezaba a dejarse sentir el predominio del proteccionismo de los siderúrgicos.

El 28 de febrero de 1903 moría en su casa de la calle Gardoqui de Bilbao. Tenía 60 años y continuaba siendo la máxima figura del republicanismo local a la vez que un acaudalado minero, con intereses en el mundo inmobiliario, marítimo y ferroviario. Era uno de los *capitanes de empresa* que habían sentado las bases a partir de las que las élites bilbaínas iban a situarse en la cúspide por poder en España. Su hijo Horacio seguiría sus pasos y se convertiría en una personalidad que por su inter-

⁴⁹ Para apoyo a Martínez Rivas ver Eguiguren (1984), pág. 100

⁵⁰ Las quejas las formuló la sección de Bilbao de la AIT en septiembre de 1873. Según los *internacionalistas*, Cosme Echevarrieta les amenazó con *llevarlos presos* si insistían en sus trabajos de propaganda. En AIT (1969), vol. II, pág. 23. AIT, *Actas de los Consejos y Comisión Federal de la región española (1870-1874)*, Barcelona, Cátedra de Historia General de España, 1969, 3 vols.

vención en los asuntos políticos, sociales y económicos es objeto de numerosas referencias en la historiografía que se ocupa del presente siglo. Hasta el punto que algún autor se ha lamentado de la ausencia de una biografía suya. Aquí no la voy a hacer, pero sí interesa dar unos apuntes sobre la personalidad y actividades de quien al comprar los astilleros de Cádiz resumía, seguramente sin darse cuenta, la trayectoria de dos territorios de singular importancia en la historia del estado español.

3. Beneficios e inversiones: el negocio del mundo marítimo

Cierta intranquilidad recorrió los medios financieros e industriales españoles cuando las tropas austríacas invadieron Serbia a fines de julio de 1914. Pocos días después las más conocidas personalidades bilbaínas creaban una junta para socorrer a los repatriados, llegados de Francia y otros países, a causa del conflicto que ya registraba los primeros enfrentamientos entre Alemania y Francia e Inglaterra. A la vez, las retiradas de fondos bancarios se sucedían dificultando las operaciones. La bolsa advertía los seguros obstáculos en el pago de obligaciones y comenzaban las dificultades en los abastecimientos y algunas industrias. Terminando agosto eran públicos los apuros de las empresas mineras cuyos propietarios habían comenzado a cerrar las explotaciones. Con su cese, el número de obreros vizcaínos en paro aumentó vertiginosamente elevando la tensión social. La primera medida en la que pensaron las autoridades locales fue en la intensificación de las obras públicas. Mientras se discutía lo acertado o no de la propuesta, en la prensa empezaron a aparecer informaciones que hablaban sobre el egoísmo que levantaba cabeza en tan difícil situación.

Al parecer las empresas proponían al Estado trabajos a cambio de ciertas concesiones y una fuerte subvención. Comenzaba un período a cuyo término la economía vasca, y nacional, habían experimentado un cambio radical ⁵¹.

La declaración de neutralidad española convirtió al país en un enorme mercado en donde las empresas contrataban a buen precio los pedidos que les llegaban de los países beligerantes. La inseguridad de los primeros meses se transformó en una desorbitada euforia ante la perspectiva de provechosos beneficios. La bolsa empezó a generar una gran actividad y la banca se transformó en el motor financiero de las numerosas empresas que se creaban o reconvertían para sustituir los productos de importación y servir los que solicitaban desde el extranjero. Las metalurgias vascas no daban abasto para enviar a Francia material de ferretería o granadas de mano y las siderurgias vendían, tanto en el interior como el exterior, todos los laminados que podían producir. También los textiles catalanes conocieron unos años que han sido descritos como fantásticos: los negocios prosperaron y hubo una *auténtica orgía de ganancias*. Incluso el capital belga y francés transformó sus instalaciones de *La Asturiana* para afinar el cinc que antes se hacía en Auby, ahora en manos alemanas, y creó plantas de ácido sulfúrico necesario para las fábricas de explosivos francesas. Semejante auge, como se verá más adelante, tuvieron los nego-

⁵¹ Para estos años se pueden consultar, con dos perspectivas distintas, Tortella (1994), págs. 255-257 y Palafox (1991), págs. 72-78. Ambos facilitan numerosa bibliografía. También Roldán y García Delgado (1973), vol I, págs. 34-99. Para los primeros momentos de la guerra en Bilbao *EL*, Bilbao, 29 de julio, 3, 5, 14, 18, 22, 23 y 25 de agosto de 1914. También, Ossa Echaburu (1969), págs. 77-96 y Valdaliso (1991), págs. 128-140 y 240-250. Este último ofrece igualmente una amplia bibliografía.

cios marítimos. Tanto la navieras, por la gran expansión y subida del precio de los fletes, como las constructoras por la demanda de buques ⁵².

Aunque también hubo sectores que se vieron perjudicados. Como el ya citado de las minas, el parón que sufrieron las eléctricas o la construcción urbana que paralizó sus obras o, como la industria papelera, que vio aumentar del precio de las materias primas. En términos generales fueron más los sectores beneficiados que los perjudicados. En cambio, también sufrieron negativamente la extraordinarias condiciones de la guerra los precios que experimentaron un espectacular aumento durante esos años. No sólo por la escalada del costo de las materias primas e importaciones, sino también por la falta de medios de transportes y de productos nacionales dedicados preferentemente a la exportación. Fue lo que se conoció como el problema de las subsistencias que ocasionó numerosas algaradas y absorbió la mayor parte de los aumentos salariales que los trabajadores consiguieron ante la actitud de los patronos de satisfacer las peticiones obreras antes que interrumpir la producción por una huelga. De tal forma que la clase obrera vio disminuir su poder adquisitivo. Pérdida que alcanzó también a las clases medias, sobre todo al mal pagado funcionariado.

El principal beneficiario de los cambios económicos que se estaban produciendo fue el empresariado español, en especial las oligarquías vascas y catalanas que de esta forma se convirtieron en hegemónicas dentro del capitalismo español. De 1915 a 1917 los beneficios obtenidos fueron preparando la inusitada actividad empresarial de 1918. No sólo

⁵² Sobre estas cuestiones *Informe (1915)* y Roldán y García Delgado (1973), vol I, págs. 37-48. La cita de Gual Villalbí en Palafox (1991), pág. 73, nota 5. La cuestión de La Asturiana en Nadal (1992), págs. 197-201.

porque la acumulación de capital fuera ya suficiente, sino también porque habían desaparecido del horizonte los negros nubarrones que podía haber supuesto la ley de beneficios extraordinarios de Santiago Alba. La oposición de la oligarquía nacional fue absoluta ante una ley que pretendía, en palabras de Madariaga, cometer el crimen de que el Estado participara en los benéficos que proporcionaba la guerra. Apenas conocidas las intenciones del ministro de Hacienda de Romanones comenzó a urdirse una cerrada oposición encabezada por los industriales vascos y catalanes. La campaña contra la ley de Alba ha sido objeto del interés de diversos investigadores. Sus trabajos han puesto de manifiesto la alianza que se produjo en su transcurso entre las élites vascas y catalanas, con la ayuda de madrileños, asturianos, valencianos y entidades de otras regiones. En suma toda la clase patronal española. Sobre ella, el político vallsolletano dijo posteriormente que había sido una demostración de la miopía de las clases conservadoras españolas que no supieron realizar un sacrificio soportable que podría haberles dado una *prima de seguridad* para el futuro ⁵³.

En ella tuvo una especial importancia el diputado por la Conjuración republicano-socialista, Horacio Echevarrieta. En un momento de clara definición se inclinó hacia sus compañeros de fortuna. Y eso que los planteamientos de Alba no iban más allá de los que se estaban aplicando en la mayoría de los países europeos implicados en el conflicto. Suponía una medida fiscal de carácter progresivo moderado que habría atemperado las posteriores tensiones económicas y luchas sociales. Su actitud puso de manifiesto cómo en las élites las diferencias ideológicas

⁵³ Para la campaña contra la ley de beneficios de Alba ver Roldán y García Delgado (1973), vol. I, págs. 256-321 y Marín Arce (1991), págs. 43-62.

se dejaban de lado ante las cuestiones económicas. Incluso se ha dicho que sus gestiones con Moya para la compra de *El Liberal*, iniciadas precisamente durante el fragor de la campaña contra Alba, respondía al interés de disponer de un medio de opinión con el que reforzarla. Desde que se conocieron las intenciones de Alba, Echevarrieta participó activamente, como presidente de la Cámara de Comercio bilbaína, en las primeras reuniones de *fuerzas vivas* que se celebraron para organizar la resistencia. El nueve de junio presidió la asamblea celebrada en Bilbao con la asistencia de las principales figuras y entidades patronales. En ella expuso su convencimiento que la ley de beneficios paralizaría la inversión y provocaría una enorme fuga de capitales. Así se convertía en portavoz de las amenazas de inhibición económica que se sucederían durante los seis meses que duró la batalla, hasta principios de 1917⁵⁴.

Como diputado Echevarrieta presentó, o se adhirió, a las numerosas enmiendas, más de 130, presentadas al proyecto redactado por Flores de Lemus y Chapaprieta. En el congreso, a fines de junio, respondiendo a Alba volvió a amenazar con la inhibición inversora del capital vasco de seguir adelante el proyecto. Por esos días, en el hotel Palace, se celebró la primera reunión nacional de entidades patronales. Encabezados por vascos, Ramón de la Sota, y catalanes, Emilio Vidal Rivas, numerosos empresarios y empresas de toda España decidieron constituir una comisión nacional que con los diputados impulsarían la campaña contra la ley. Esta comenzó obstruyendo los debates parlamentarios. *El Liberal* bilbaíno, que había adoptado una actitud favorable a Alba, tituló el ocho de julio, "Empiezan las obstrucciones con alusiones al Pentateuco

⁵⁴ Ver Roldán y García Delgado (1973), págs. 256-260 y Martín Arce (1991), págs. 43-50. La asamblea en *EL*, Bilbao, 9 de junio de 1916.

y atracándose de agua el señor Ferrer y Vidal". Además, los diputados vizcaínos y catalanes decidieron defender sus numerosas enmiendas presentadas, pedir votaciones nominales y que estuvieran presentes en el hemicycleo ocho o nueve de ellos. Se trataba de prolongar los debates de un proyecto que no contaba siquiera con el apoyo de la mayoría gubernamental. No duró mucho la actividad parlamentaria, ante el anuncio de la huelga general ferroviaria las Cortes se cerraron hasta el otoño.

Mientras, el ministro de Hacienda intentó negociar. Pero no obtuvo éxito ni durante sus conversaciones de julio con navieros y banqueros, ni las posteriores con el *Fomento del Trabajo Nacional* barcelonés o la Cámara de Comercio bilbaína. La cerrada oposición empresarial se plasmó en las más de setenta alegaciones presentadas por entidades de todo el país durante el período de información pública de la ley. Ni siquiera cesó ante las sucesivas modificaciones de la ley que redujo el tipo impositivo y creó una Junta de Agravios. Aunque Alba hizo de la ley una cuestión de gabinete, sus días estaban contados. En octubre Cambó ofreció al gobierno apoyar sus restantes proyectos a cambio de aplazar la discusión de la ley de beneficios. El ministro hizo un último intento a principios de diciembre. Modificó otra vez el texto recogiendo las sugerencias de los navieros de Bilbao y el *Fomento* catalán. Todo inútil, el proyecto quedó enterrado bajo las discusiones de los presupuestos. Nunca más se volverá a hablar de él. Para festejarlo catalanes y bilbaínos se reunieron en la capital vizcaína. A fines de enero de 1917 una amplia representación de la alta burguesía catalana, presidida por Cambó, se desplazó a Bilbao. Echevarrieta estaba, junto a Ramón de la Sota, en los andenes de la estación de Abando para recibirla. Por la tarde, ante un abarrotado teatro Albia, presentó la conferencia del líder de la Lliga. El diputado por Bilbao tras alabar la personalidad y conocimientos del catalán se extendió en la desorientación de los gobiernos en cuestiones económicas. Criticó

la falta de una economía nacional, en manos de las compañías extranjeras, y la política de los partidos turnistas que nunca llevaban a cabo los proyectos de ley que presentaban. Acusó a Alba de dividir a los empresarios con su ley de beneficios y defendió el acercamiento al regionalismo catalán. Al día siguiente flanqueaba, con Sota, a Cambó en el banquete celebrado en el Club Marítimo del Abra ⁵⁵.

Los actos de Bilbao pusieron de manifiesto el acercamiento de las burguesías catalana y vasca. El fracaso de Alba fragmentó al liberalismo español, demostró la capacidad de movilización del empresariado y probó su oposición a medidas modernizadoras del aparato fiscal y productivo del país. La oportunidad que representaba la particular coyuntura económica española durante la Primera Guerra Mundial se perdió en unas inversiones predominantemente especulativas, antes que productivas. Como tampoco fue capaz de aprovecharse para aumentar la capacidad adquisitiva de amplios sectores de los españoles que por el contrario menguó. Además, supuso un terrible desgaste del sistema político de la Restauración que no fue capaz de responder a los cambios que el desarrollo industrial había provocado en la sociedad española. Los acontecimientos del verano de 1917 fueron una buena demostración. Después, la tensión social, la contracción de posguerra y la quiebra del sistema político acabarían confluyendo para que se abriera paso la solución de fuerza de Primo de Rivera.

⁵⁵ La intervenciones de Echevarrieta en el congreso en *EL*, Bilbao, 27 de junio de 1916. La Asamblea del Palace en *EL*, Bilbao, 29 de junio de 1916. Sobre la obstrucción parlamentaria *EL*, Bilbao, 8 de julio de 1916. Sobre el apoyo político a Alba, Marín Arce (1991), pág. 50. La conferencia de Cambó en el coliseo Albia en *EL*, Bilbao, 27 de enero de 1917.

La existencia de enormes beneficios, durante estos años, no fue ocultada. Durante 1918, por ejemplo, el capital vasco tuvo una extraordinaria expansión. La Bolsa volvió a ser tema de conversación, fuente de leyendas y objeto de visitas ⁵⁶. Ciertamente es que junto a la especulación también existió una inversión productiva que modernizó algunas industrias y creó otras nuevas, pero en conjunto sólo sirvió para consolidar los desequilibrios regionales. La concentración impidió un mayor dinamismo de la industria española que quedó en manos de unos cuantos oligopolios, como el siderúrgico vasco o textil catalán. Hoy se discuten las líneas generales de la economía española de los dos últimos siglos. Frente a las teorías de su crecimiento asistido y su fracaso, hay otras que prefieren hablar de retraso, dentro de un crecimiento continuo, y de una mayor autonomía de la industrialización española respecto a la política económica de los gobiernos. Aunque en las grandes magnitudes hay argumentos a favor de una y otra posición, no podemos olvidar una serie de elementos que, sin ser estrictamente cuantitativos, sí tuvieron una importante incidencia en el desarrollo económico, político y social español. Entre ellos se podrían destacar el desequilibrio ya citado, la oposición a medidas fiscales como la descrita en el caso de la ley de beneficios de Alba y la incierta modernización del equipamiento industrial español que sustituyera al débil crecimiento de un mercado depauperado por la inflación. Además habría que tener en cuenta la utilización de parte de los beneficios obtenidos en la especulación bursátil y en proyectos cuya productividad se adivinaba lejana.

⁵⁶ Sobre la especulación bursátil y el ambiente desatado en tono a ella ver *EL*, Bilbao, 21 de septiembre de 1917.

Así, si tomamos las empresas de las industrias pesadas vemos que su desarrollo estuvo muy ligado a las medidas proteccionistas. Fue el caso de la siderurgia o la construcción naval. Los propios defensores de la autonomía industrial reconocen que no se sabe en el caso español qué hubiera ocurrido si no hubiera existido el intervencionismo. Pero el hecho es que existió y además fue demandado por los propios empresarios. Así lograron consumir un proceso de concentración que empezado con la creación de *Altos Hornos de Vizcaya* a principios de siglo acabó convirtiéndose en un oligopolio que basaba sus beneficios más en el aumento de los precios que en el de la producción. Lo que significa que la renovación de su utillaje no fue la impulsora de un cambio que le situara en una posición competitiva ante la nueva situación que se iba a crear durante la posguerra. En otro caso significativo como el de la construcción, si bien es cierto que durante estos años empezó a utilizarse de forma primordial nuevos materiales como el cemento artificial, también lo es que esta industria sufrió una paralización en muchas zonas del país, salvo aquellas que se veían directamente beneficiadas por las inversiones de la oligarquía. Sólo tuvo un gran desarrollo durante los años de la Dictadura de Primo de Rivera y su política de obras públicas⁵⁷.

Como tampoco tuvo una importante expansión el consumo interno. Los mercados que provocaron la expansión industrial y los beneficios consecuentes fue el exterior. El interior, no sólo fue protegido de cualquier competencia, sino que sufrió las consecuencias del interés de los industriales por los más rentables negocios que les proporcionaban los países en conflicto. Una de sus consecuencias fue el desabastecimiento

⁵⁷ Para estas cuestiones ver Tortella (1994), págs. 255-267 y Palafox

crónico que afectó al país durante esos años y la inflación galopante que desató. De esta forma el nivel adquisitivo de amplias capas de la población española no sólo no aumentó, con el resultado de la expansión de los mercados y los productos de consumo, sino que amplió las diferencias sociales del país y con ellas el clima de conflictividad. Esta, aunque ya se había dejado sentir durante los años de la guerra, estalló en lo que se conoce por el trienio bolchevique y los años del pistolero cuando el ajuste económico se hizo sentir con toda su virulencia. En este contexto si hubo un negocio boyante esos años, a pesar del riesgo que entrañaba, fue el marítimo.

La guerra mundial provocó la expansión de fletes más importante registrada por la marina mercante española. No fue un hecho aislado sino de alcance mundial. El conflicto originó una escasez de buques y un aumento en los costes cuya consecuencia fue la espectacular subida de los fletes. Con ellos los beneficios de las compañías marítimas ascendieron geoméricamente. La principal beneficiada fue la capital vizcaína cuya matrícula era aproximadamente el cincuenta por ciento de la nacional. Las cotizaciones de las acciones de las navieras bilbaínas se dispararon hasta el 200 por ciento, en algún caso hasta un 1.500, y sus dividendos pudieron llegar hasta el 520 por ciento, sobre su capital desembolsado, repartido por Marítima del Nervión en 1918. Pero no sólo subieron los fletes sino también el precio de los barcos. El negocio marítimo resultaba boyante en todos sus sectores, no sólo el de transportes sino también el de la construcción. Incluso la tripulación, además del sueldo, llegó a percibir un pequeño porcentaje sobre los beneficios.

El negocio no estaba exento de riesgos. No se trataba de los que para los buques causaban las órdenes de los almirantazgos de las naciones en conflicto de apagar las luces de las costas. Ni de las molestias que ori-

ginaban los registros que realizaban los buques de guerra. A mediados de 1915 un submarino alemán torpedeó, a 28 millas de las costas británicas, al mercante español *Isidoro* de la E. y L. Acciones que desde 1917 se intensificaron hasta el punto que durante los dos últimos años de guerra entre el 80 y el 90 por ciento del total del tonelaje mundial hundido tuvo su origen en las hostilidades. La flota española contribuyó con un porcentaje nada despreciable, sobre todo la bilbaína, que tributó con casi un 80 % del total nacional. Los relatos de los ataques o apresamientos de barcos españoles constituyeron una sección habitual en la prensa de esos años. Sobre todo a partir del hundimiento en abril de 1916 del vapor *Santanderino*, el de mayor tonelaje, que levantó una ola de protestas ⁵⁸.

Las asociaciones de navieros pidieron acciones de represalia conjuntas con otros países afectados como la incautación de buques alemanes inmovilizados en puertos españoles. Sin embargo, hasta finalizar la guerra no se procedió de esta manera con siete barcos a los que se les llamó *España* seguidos de la numeración del uno al siete. Echevarrieta no sólo sufrió la pérdida del *Isidoro* en 1915. En enero de 1917 su vapor *Manuel* fue torpedeado cuando transportaba mineral hacia Glasgow. Quizás esta fuera una de las causas de la venta, en el transcurso de ese año, de los cinco barcos que le quedaban a la comunidad. Aunque también hay que tener en cuenta que si esos meses fueron los de mayores beneficios para las navieras, a la vez lo fueron para la venta de buques. La flota de E. y L. fue vendida a la naviera *Palma* en más de quince millones

⁵⁸ Noticias sobre los primeros incidentes en *EL*, Bilbao, 6 de agosto de 1914 y 21 de febrero y 23 de mayo de 1915. El hundimiento del *Isidoro* en *EL*, Bilbao, 26 de agosto de 1915. También Valdalisó (1991), págs. 128-129 y Ossa (1969), págs. 77-96. El ataque al *Santanderino* en Ossa (1969) pág. 83.

de pesetas. Por esas fechas, Echevarrieta estaba ya en tratos para la compra de los astilleros gaditanos. Negocio para el que se auguraban las mejores perspectivas en unos momentos en los que las factorías españolas estaban trabajando al máximo de su capacidad. Incluso se pensaba que una vez acabada la guerra todavía seguiría siendo una saneada actividad para reparar y construir el tonelaje perdido durante el conflicto ⁵⁹.

La expansión naviera se tradujo en la aparición de nuevas empresas y en la ampliación de capital de las ya existentes. La particularidad de las inversiones de estos años es que se introducen grupos de comerciantes o altos profesionales que buscan los rápidos beneficios que podían proporcionar la compra de buques en situación de navegar. Nuevos grupos que no se limitan a invertir en el negocio marítimo, sino que también se dedican a la exportación e importación, la industria pesada, como químicas, e incluso al mundo financiero. El resultado fue que el sector sufrió una profunda reorganización. No sólo por la aparición de nuevos capitales sino por las condiciones especiales de la guerra que ocasionaron la desaparición de algunas empresas por el hundimiento de sus buques o por la liquidación de las flotas ante los peligros y el alto precio de los barcos. Son los años de la aparición de la *Transmediterránea* (1916) que copó el cabotaje, o de la expansión de la *Sota y Aznar*. Pero también son los años de la compra de acciones navieras por pequeños inversores que con sus capitales ayudaron a financiar la ampliación de capital de esas empresas. A ellos es a quienes se refería Echevarrieta cuando en el alboroto de la campaña contra la ley de beneficios replicó en el

⁵⁹ Las protestas de los navieros en Ossa (1969), pág. 83. El hundimiento del *Manuel* en *EL*, Bilbao, 19 y 20 de enero de 1917. La venta a la naviera *Palma* en Valdaliso (1991), pág. 241.

Congreso al ministro de Hacienda que los accionistas de las navieras no eran gente adinerada sino humilde⁶⁰.

La prosperidad del sector naviero tuvo su otra cara en los problemas de desabastecimiento que surgieron en el país. El período de la guerra mundial supuso la escasez de productos básicos que sufrieron un encarecimiento brutal. En el origen estaba tanto el uso prioritario de la flota a los más lucrativos negocios exteriores como el alza de los fletes. Los motines que se sucedieron por distintas ciudades hicieron adoptar a los gobiernos de Dato y Romanones diversas medidas que resultaron poco eficaces. No sólo por la falta de mecanismos para aplicarlas sino también por la presión de los grupos económicos a quienes perjudicaba. Como el de los navieros.

En la conocida como ley Bugallal de febrero de 1915 se contemplaban una serie de medidas de tipo arancelario para los productos de primera necesidad. Pero también facultaba a las autoridades a intervenir en el mercado comprando productos o suspendiendo la ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 que reservaba el tráfico de cabotaje al pabellón nacional. Estas primeras medidas, en lo que respecta al mundo marítimo, apenas tuvieron eficacia. Mayor preocupación levantó entre los empresarios la prohibición de vender buques al extranjero de principios de 1916. Rápidamente los navieros bilbaínos comenzaron una campaña para su derogación. Una comisión, encabezada por Echevarrieta, se desplazó a Madrid para entrevistarse con Romanones. Sus reivindicaciones se concentraron en la prohibición de sustituir el tonelaje antiguo por

⁶⁰ Valdaliso (1991), págs. 242-243. Las palabras de Echevarrieta en *EL*, Bilbao, 27 de junio de 1916.

otro construido en el extranjero. A cambio se comprometían a facilitar importaciones de productos de primera necesidad a bajo precio. Aunque no consideraban subsistencia el carbón.

En realidad, como confesó Sota al presidente del gobierno, los buques que querían vender ya lo habían hecho y lo que les afectaba era la obligación de que los nuevos que adquirieran fueran construidos en astilleros nacionales y que la navegación libre se viera obligada a tocar en sus viajes algún puerto español. Acabaron llegando a un compromiso que se puso en cuestión cuando en marzo el gobierno, al continuar agravándose la carestía, pensó en incautar el 10% del tonelaje nacional para dedicarlo al transporte de productos de primera necesidad. Nuevamente el agua no llegó al río como meses después cuando Alba quiso aprobar su ley de beneficios. La ineficacia de las sucesivas medidas llevó al propio Alba a la elaboración de una nueva ley de subsistencias que sustituyera la de Bugallal. En noviembre se promulgó la ley General de Subsistencias que autorizaba al gobierno a fijar el precio de los fletes y el transporte ferroviario, intervenir en la distribución y precios de los productos, e incautar buques, fábricas y materias primas. Además creaba una Junta Central de Subsistencias que puso en funcionamiento la tasa de los productos básicos. Sus efectos, como los de las anteriores medidas, fueron muy limitados⁶¹.

La construcción naval había resurgido desde que en 1909 el Estado acordara la construcción de nuevas unidades de guerra. Ahora,

⁶¹ Las medidas para solventar el problema de las subsistencias en Roldán García Delgado (1973), vol.I, págs. 144-176 y Marín Arce (1991), págs. 38-41. Para el decreto prohibiendo venta de buques en *EL*, Bilbao, 15, 16, 19, 21 y 23 de enero de 1916. Para la incautación del 10 % del tonelaje *EL*, Bilbao, 3 de marzo de 1916. También Marín Arce (1991), págs. 38-41 y Roldán-García Delgado (1973), págs. 144-176.

durante el conflicto mundial los astilleros españoles entraron en una actividad sin parangón. Hasta el punto de que se invirtió la relación entre el tonelaje construido en España y el importado que siempre había sido superior. Entre las razones invocadas por los navieros para rechazar la prohibición gubernamental de venta de buques al extranjero estuvo la de la incapacidad de los astilleros nacionales para poder servir el número de barcos que necesitaban. Un año antes, Horacio Echevarrieta había intentado sustraer algunas construcciones de buques de guerra del contrato que tenía la SECN con el Estado. A la petición de construcciones para Bilbao se sumaron los propietarios de *Astilleros del Nervión y Euskalduna*. Esta última construyó dos nuevas gradas a principios del conflicto y otras tres en 1918. La cuestión de fondo era el modelo de la expansión industrial naval: o bien mediante la intervención estatal o bien por medio de la demanda privada. Para esto último se necesitaban unas instalaciones a las que podían hacer resurgir las construcciones estatales. De ahí la petición de Echevarrieta que supuso el nacimiento de los enfrentamientos entre la SECN y el futuro propietario de los astilleros de Cádiz.⁶²

Al olor de los beneficios de la guerra la industria privada reclamaba su puesto en la construcción naval hasta entonces monopolizada por la SECN. Los intereses siderúrgicos presentes en el sector se negaron a apoyar los planteamientos liberalizadores de Echevarrieta y una gran parte de la Cámara de Comercio de la ciudad que apoyó de forma entusiasta la idea. Era normal el choque entre los intereses del sector más proteccionista de la economía española, el siderúrgico, y el naviero partidario de una política económica más liberal. Sería una lucha que se agudi-

⁶² Valdaliso (1991), págs. 285-287 y 293-294. Sobre las razones de los navieros *EL*, Bilbao, 16 de enero de 1916.

zaría cuando las condiciones económicas de la posguerra redujeran drásticamente la demanda y produjera un exceso de oferta que hizo bajar los fletes y disminuir la construcción naval. No fue un fenómeno que se notara de manera inmediata a la finalización de la guerra, como en otros casos, sino que comenzó a principios de los años veinte mediante una larga y dolorosa recesión que a duras penas suavizaron las construcciones ferroviarias o metálicas para obras públicas.

La construcción naval tuvo un ciclo expansivo más corto que el naviero. Además se encontró con que en el punto de partida estaba menos preparada para afrontar no sólo una rápida expansión sino su consolidación. En manos de un oligopolio, con una importante participación británica que controlaba los aspectos técnicos, la iniciativa privada quedó subordinada al empuje de la todopoderosa SECN. En 1916 levantó la factoría de Sestao y en 1920 arrendó los *Astilleros del Nervión* que pasaron a su propiedad en 1924. *Euskalduna* sustituyó la falta de pedidos navales con la construcción y reparación de material ferroviario. Otros, como el astillero de Cádiz, pasarían un largo calvario hasta fines de la década o los años treinta ⁶³.

La entrada de Echevarrieta en el sector naval convirtió lo que eran disputas teóricas en rivalidad empresarial. Detrás de su petición de construcciones de la armada para los astilleros privados quizás pueda encontrarse una acción táctica que le desbrozara el camino de la inversión que iba a realizar, pero también tocaba el núcleo central de las actividades de la SECN, los pedidos de la Armada. Sea o no así lo cierto es que sus diferencias con la SECN llegaron hasta 1952 año en el que la

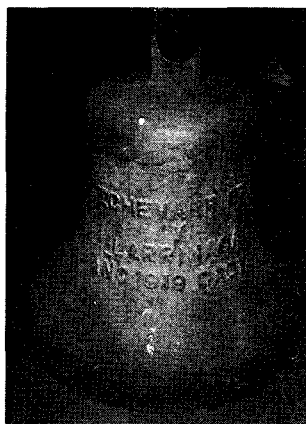
⁶³ Ver Valdaliso (1991), págs. 291-299 y Roldán-García Delgado (1973), págs. 46-49.

factoría gaditana dejó de pertenecer definitivamente al bilbaíno. Desde su compra en 1917, Horacio Echevarrieta quedaría unido a la trayectoria del astillero andaluz. Ahora, en un momento de consolidación del capital vasco, la entrada de la E. y L. adquiría todo un carácter simbólico. No se trataba de una pequeña industria manufacturera o la compra de unas tierras.

La construcción naval era un sector pesado símbolo de la nueva industrialización que se estaba produciendo en toda Europa. Como se diría ahora se trataba de un sector punta. El capital bilbaíno *colonizaba* Cádiz. Quien financiaba el proyecto era uno de los miembros de la oligarquía vasca, diputado republicano de la nación, opulento naviero y minero.

Capítulo 3

El encuentro: Horacio Echevarrieta y el astillero de Cádiz



Campana que regulaba los horarios en el Astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz..

Museo El Dique, Factoría Astilleros Españoles (Puerto Real).

1. Horacio Echevarrieta: capitán de empresa y hombre público

Que naciera durante los agitados años del exilio de Isabel II, cuando se buscaba una nueva dinastía en la persona de Amadeo de Saboya puede que fuera un guiño de los astros hacia Segundo Horacio Echevarrieta Maruri, bilbaíno, gran magnate y una de las figuras de la vida pública española de mayor presencia del presente siglo. Hasta el punto que no hay prácticamente acontecimiento con el que no estuviera relacionado. Su dilatada vida, noventa y dos años, sintetiza el tránsito de nuestro siglo. Como miembro de la oligarquía industrial y financiera nacida a fines del siglo pasado, resume las transformaciones socio-económicas que han sacudido España desde su definitiva conversión en nación, una vez liquidados en 1898 los restos de su imperio, hasta la implantación del régimen franquista arrasadas a sangre y fuego, no sólo las expectativas revolucionarias de una parte del pueblo español, sino también las esperanzas reformistas de la burguesía republicana. Minero y naviero por herencia, al compás de las transformaciones que acompañan la aparición de la industria pesada y el desarrollo de otras nuevas como la química o la hidroeléctrica, su presencia representa la ascensión de la alta burguesía vizcaína hasta convertirse en el nuevo grupo dominante en el estado español, aunque finalmente él mismo quedara excluido. Su declive económico simboliza el agotamiento de las potencialidades revolucionarias

de la burguesía nacional para llevar a cabo las transformaciones políticas, sociales y económicas que la sociedad española reclamaba. El simbolismo que encarna la persona de Horacio Echevarrieta se refuerza cuando vemos que no fue hasta los treinta y dos años, edad parecida a la de otras figuras señeras de la mitología cultural judeo-cristiana, el momento en el que irrumpió en la vida pública.

A la muerte de su padre en 1903, Horacio Echevarrieta era un miembro más de la plutocracia bilbaína que a pesar de su peculiaridad republicana, futura amistad con el socialista Indalecio Prieto o rechazo a aceptar ningún título nobiliario, aunque no la amistad de Alfonso XIII, no vacilaba en participar en negocios con éste. Tampoco dudaba en compartir sus espacios de sociabilidad: residir en el Ensanche y Las Arenas, o ser miembro de la directiva del Club Marítimo de Bilbao. Con seguridad, don Cosme hubiera alzado las cejas al contemplar como sus nietos Cosme y Rafael entretenían sus ocios veraniegos jugando al polo en la campa de *Lamiaco*, mientras que sus hermanos José María y Amalia alcanzaban la final del campeonato de tenis organizado en Neguri por el club *Jolaseta*¹. Pero no sólo compartió espacios y aficiones, como los deportes náuticos, de la oligarquía industrial y financiera sino que colaboró de forma destacada con sus estrategias empresariales: rechazo del proyecto de Código Minero, oposición al desarrollo del asociacionismo obrero, o campaña contra la Ley de beneficios extraordinarios de Santiago Alba, por citar sólo algunos ejemplos significativos. Así, Horacio

¹ Referencias similares se pueden encontrar durante varios años en el periódico bilbaíno, propiedad de Horacio Echevarrieta desde 1917, *El Liberal*. He utilizado las referencias de 1928. *EL*, Bilbao, 14 de agosto; 1, 4, 5 y 9 de septiembre y 6 de noviembre de 1928.

Echevarrieta encarna también sus limitaciones como alternativa política y social de una burguesía que va integrándose en el mundo de valores y prioridades característico del *Antiguo Régimen* de la Restauración española.

El republicanismo de Horacio parece deber más a la herencia familiar que le obliga a prometer ser un *fiel continuador de los sentimientos políticos del autor de sus días* y al tejido de relaciones y colaboradores de su padre, como Rafael Ferrer su administrador y representante, que a un convencimiento adquirido por sí mismo. Por ello está más dispuesto a pagar el champán de los postres de los banquetes republicanos bilbaínos o a ser el protagonista de las serenatas conmemorativas de los aniversarios de la Primera República que a participar en la creación del nuevo republicanismo que va gestándose a lo largo de las primeras décadas este siglo. Su acta de diputado por el distrito de Bilbao, desde 1910 a 1917, responde más a un pragmatismo de viejo cuño, ligado a una política partidaria de notables, que a la acción de una figura impulsora de una nueva forma de hacer política. Son las agrupaciones republicanas del distrito bilbaíno quienes, en el más rancio estilo, proponen y piden suplicantes, avalando las gestiones personales de conocidos y amigos, destacados miembros del republicanismo local, su candidatura. No extraña por lo tanto que únicamente aparezca por el Casino Republicano de Bilbao las vísperas de la jornada electoral o, que su primera entrevista a la prensa como diputado de la Conjunción republicano-socialista la conceda en los salones del Club de Regatas, donde acostumbraba a reunirse con sus amigos o, que tras presidir las manifestaciones en apoyo a la política religiosa de Canalejas, volviera a Biarritz, uno de los lugares tradicionales de veraneo de la plutocracia vasca².

² Todas los acontecimientos citados recogidos, respectivamente, en *EL*, Bilbao, 19 de marzo, 9 y 10 de mayo de 1903; 11 de febrero de 1908; 5 y 13 de mayo, 4 de julio y 6 y 7 de agosto de 1910.

Muchas de estas imágenes debieron pasar por la mente del ya anciano Horacio Echevarrieta cuando, un frío día de enero de 1951, se sentó en su domicilio de Madrid para agradecer al alcalde de Cádiz, José León de Carranza, su nombramiento como hijo adoptivo de la ciudad y el apoyo que le había prestado *durante el largo y desdichado proceso que va desde el 18 de agosto de 1947 hasta la fecha en medio de infinitas amarguras, nacidas de la incomprensión tanto para un problema como para una conducta*. Se refería el empresario vasco a las largas negociaciones que habían concluido pocos días antes con la incautación de los astilleros de la ciudad propiedad suya desde hacía más de treinta años ³. De esta forma finalizaba un dilatado período de especial significación e importancia tanto para la vida personal del industrial vizcaíno como para la de Cádiz. Para Echevarrieta era la culminación de toda una vida dedicada a los negocios, aunque todavía viviera doce años más.

En vida de su padre, Horacio había recorrido, en compañía de apoderados y técnicos, los negocios que por diversas zonas había empezado a crear. No le tembló el pulso, cuando desaparecido Cosme, un antiguo colaborador, Julián Olave, le exigió que le fuera reconocido su carácter de miembro de la E. y L. No sólo Horacio Echevarrieta rechazó la pretensión de Olave, y la ganó ante los tribunales, sino que no dudó en adoptar una actitud de *agresivo desprecio* con quien había sido asiduo compañero de viajes unos años antes. Que el hijo del venerable Echevarrieta iba a ser un firme capitán de empresa estaba fuera de toda duda ⁴.

³ Carra de Horacio Echevarrieta Maruri a José León de Carranza, Madrid, 24 de enero de 1951, AHMC, caja 6595, expediente 81. Más información en el capítulo 6, epígrafe 3.

⁴ Olave reclamaba la condición de comunero de la E. y L. y pedía la parte proporcional de beneficios desde 1896 hasta la muerte de Cosme Echevarrieta. *Escrito Olave*, (1905) y *Escrito Echevarrieta*, (1905).

Como también iba a continuar cultivando su adscripción política republicana. Pocos días después de la muerte de su padre, acudió a las sesiones de la asamblea republicana de Bilbao donde tras agradecer los testimonios de homenaje a su padre prometió continuar defendiendo sus sentimientos políticos ⁵. Sin embargo no sería hasta siete años más tarde cuando los propósitos de 1903 se concretaron con su presentación a las elecciones a diputado por el distrito de Bilbao.

La presencia en la capital bilbaína de los distintos grupos políticos de la Restauración y la influencia clientelar de los grandes oligarcas, hacía que su distrito electoral fuera móvil y cambiara con cierta frecuencia de propietario. En el período de siglo que va hasta 1917 fueron cinco, de distinta adscripciones, los diputados que lo ocuparon: Tomás Zubiría, perteneciente al grupo de los Ibarra, el independiente José María Urquijo, el maurista Fernando María de Ibarra y los republicanos Federico de Solaegui y Horacio Echevarrieta. Fue este último quien lo ocupó durante más tiempo: tres legislaturas ⁶. Ya en 1907 los círculos republicanos bilbaínos pensaron en Horacio Echevarrieta como candidato. En negociaciones con los socialistas desde marzo habían decidido apoyar al candidato de éstos, Pablo Iglesias, a cambio de su retirada en Madrid. Cuando las conversaciones se rompieron, los republicanos ofrecieron a Echevarrieta encabezar su candidatura. Este se negó y el candidato acabó siendo Emilio Menéndez Pallarés que fue derrotado por Fernando María Ibarra Revilla ⁷.

⁵ *EL*, Bilbao, 19 de marzo de 1903

⁶ Los diputados de Bilbao en Arana (1982), págs. 21-23.

⁷ Fusi (1975), pág. 284, nota 120 y *EL*, Bilbao, 1, 8, 19 y 26 de abril de 1907.

La actividad política de Horacio Echevarrieta tiene todos los elementos de una concepción paternalista de la representación pública. Su poder económico, sus relaciones sociales y su adscripción al republicanismo, casi por vía de herencia, le aupaban en el liderazgo de un grupo que todavía estaba lejos de transformarse en un partido político tal como hoy lo concebimos. Podría decirse que Echevarrieta era el jefe *natural* del republicanismo bilbaíno y como tal las aspiraciones parlamentarias de los antidinásticos debían pasar por él. Hasta 1910 su actividad pública no había pasado de apoyar las iniciativas locales de contar con un ferrocarril directo con Madrid o de intervenir en la gestiones patronales en asuntos relacionados con sus negocios. Sin embargo este año su acción política aumentó y la prensa local comenzó a elucubrar sobre la posible candidatura de Echevarrieta. En febrero apoyó el mitin que el líder del republicanismo nacional Alvaro de Albornoz celebró en Bilbao, y en abril las agrupaciones republicanas y socialistas de distintas poblaciones vizcaínas hicieron públicas sus preferencias por él. Suponía la superación del alejamiento que hasta entonces habían mantenido republicanos y socialistas. El apoyo de los republicanos moderados a la Conjunción republicano-socialista, lo que significaba su alejamiento de los liberales, redujo las reticencias socialistas. En Bilbao las tradicionales críticas a los republicanos se moderaron. Aunque tuvo que intervenir el comité nacional del Partido Socialista para que la agrupación local, liderada por Perezagua, aceptara apoyar a un candidato conocido por sus vinculaciones con los círculos financieros. El peso de las agrupaciones socialistas de Baracaldo, La Arboleda, Begoña o Erandio, y el apoyo de los liberales fueron dos hechos decisivos para este cambio de actitud.

A fines de abril parecía que Echevarrieta iba a optar por el escaño del distrito de Baracaldo, mientras que Pablo Iglesias lo haría por el de la capital. Finalmente fue el opulento naviero quien se presentaría y

ganaría, en Bilbao. Su designación siguió los pasos de los tradicionales prohombres de la política nacional. Tras las peticiones de los centros republicanos y socialistas para que se presentara a las elecciones, incluso *suplicándole*, la víspera de las votaciones Horacio Echevarrieta se desplazó desde su casa de Biarritz, en compañía de su hombre de confianza y suegro José Madaleno, para seguir desde el Casino Republicano de la calle Jardines, los últimos preparativos electorales. La jornada del domingo 8 de mayo fue triunfal. El candidato de la Conjunción, único que logró vencer en el País Vasco, dobló en votos a su principal oponente el católico Pedro Chalbaud Errazquin, presidente de la Cámara de Comercio. Obtuvo la mayoría de sus votos en los distritos obreros de Bilbao La Vieja, San Francisco y Cortes. Por la tarde, los enfrentamientos entre jóvenes republicanos y nacionalistas no empañaron la celebración del triunfo que llevó a una banda de música hasta el domicilio del vencedor para dedicarle una serenata en la que se interpretó La Marsellesa y La Internacional. En el calor de la victoria, Horacio Echevarrieta pronunció los que quizás fueran sus primeros discursos políticos. Primero en el Círculo Republicano donde, subido en una mesa, se dirigió a sus seguidores afirmando que no había invertido ni una peseta en la compra de votos. Tras recordar a su padre, cuya bandera recogía, hizo fe de españolismo y de su intención de apoyar todas las iniciativas parlamentarias que menguaran la influencia del Vaticano, desarrollaran la democracia y tendieran a la mejora de las condiciones de vida obrera. Su conducta política, dijo, estaría inspirada por el programa de Clemenceau en Francia. Más tarde también se dirigió a los miembros del Partido Radical. Allí, a tono con el ambiente más extremista que se respiraba, rechazó las acusaciones de clerical y aseguró que era un furioso anticlerical ⁸.

⁸ Para la gestación de la candidatura y las elecciones ver Fusi (1975), págs. 292-296 y *EL*, Bilbao, 15 de enero, 20 de febrero, 11, 20, 21, 22, 23 y 25 de abril, 3, 5, 7 y 9 de

Las líneas de su actividad política eran una incógnita. Aunque en el fragor del día de la victoria se hubiera declarado anticlerical y partidario del obrerismo, no serán éstas las acciones que mejor definan su mandato parlamentario. Más cierta puede ser considerada su identificación con el republicanismo radical francés de Clemenceau que junto a la rehabilitación de Dreyfus no dudó en autorizar la intervención del ejército para acabar con los conflictos obreros y se mostró partidario de la política de rearme. Una semana después, el recién elegido diputado de la conjunción republicano-socialista concedió una entrevista. Por ella se pueden seguir algunas de las actitudes que definirían su labor como político. El lugar elegido era el selecto Club de Regatas, poco antes de partir para su casa de Las Arenas. Que era casi un desconocido para sus votantes lo refleja el periodista al escribir que las palabras en los casinos republicanos la noche del triunfo electoral, causaron una gran satisfacción entre sus socios que temían que Echevarrieta no estuviera en consonancia con el nuevo republicanismo que hacía de la lucha contra la influencia clerical y la emancipación del proletariado dos de sus señas de identidad⁹. Se confesó inexperto en las lides políticas y poco dado a la participación en mitines y manifestaciones. Actitud que mantuvo durante los seis años que fue parlamentario. Su concepción patrimonialista de la política le hacía ver como normal que un partido nombrara sus candidatos por la insistencia de comisiones y la buena disposición del elegido a aceptar, a

mayo de 1910. Para la Conjunción republicano-socialista ver Eguiguren (1984), págs. 123-170 y 322-334 y Suárez (1986), págs. 43-100. En Towson (1994), se ofrece una visión muy general de su desarrollo (págs. 149-155) pero abundante bibliografía. Para un esbozo biográfico de Pedro Chalbaud, *Nacionalistas* (1985), págs. 43 y 44.

⁹ La entrevista en *EL*, Bilbao, 13 de mayo de 1910.

no saber decir que no. Incluso, mientras explicaba el proceso por el que aceptó presentarse, afirmó que no fue él quien buscó *su encasillamiento* ya que sabía que era Pablo Iglesias el candidato propuesto para la circunscripción bilbaína.

Ante uno de los temas centrales de la política española del momento, la cuestión religiosa, su furibundo anticlericalismo se reducía a la necesidad de la separación iglesia-estado y la secularización de la enseñanza. A la vez afirmaba su respeto por las ideas de quienes fueran clericales. Al igual que exigía respeto para sus ideas, respetaba las de los demás. Era ante todo un enemigo del desorden. Acusado de plutócrata, no negó su poder económico, *¿acaso puede odiarse a un hombre solamente por la circunstancia de ser rico y pasear en automóvil?* afirmó, pero rechazó que fuera un patrón cruel con sus obreros. Se definió como un liberal que creyendo en la iniciativa individual como base del progreso, lo creía compatible con el mejoramiento moral y material de los obreros. No era un socialista, pero defendería con ardor las reformas y la intervención del estado en las cuestiones sociales. Además, se definió como españolista y republicano, desmintiendo ciertos rumores sobre su afinidad con el nacionalismo. Su relación con los bizcaitarras se limitaba a la amistad que tenía con algunos de sus dirigentes desde la infancia. El último aspecto en el que incidió fue en los asuntos locales. Como es natural el engrandecimiento de la ciudad era una de sus mayores preocupaciones. Sobre todo la definitiva aprobación de una exposición Ibero-americana en 1912 que reportaría grandes beneficios a la villa. A la vez que pensaba que el distrito de Bilbao no estaba lo suficientemente representado por una división electoral que daba el mismo número de diputados a Marquina que a la capital. La consecuencia era el excesivo ruralismo de la representación vizcaína. En el fondo de los planteamientos de Echeva-

rieta estaba la realidad de que era en el mundo agrario donde tenían su mayor influencia católicos y nacionalistas.

Estas cuatro líneas, moderantismo religioso y reformismo social, republicanismo españolista y preocupación por los problemas locales serían las que mantendría durante su actividad política. Sin que faltaran las contradicciones en quien aunaba su condición de miembro de la oligarquía bilbaína con la de diputado apoyado por una alianza en la que participaba un grupo obrero. Era el estar más allá de las luchas partidarias, de ser el representante en exclusiva de un grupo determinado, el que le daba a Echevarrieta la posibilidad de ser votado por amplios sectores de la sociedad bilbaína. En 1910 reconoció que incluso sectores de la caciquil *Piña* le habían votado. El multimillonario no despertaba desconfianza entre los miembros de los grandes grupos de presión, a los que pertenecía, ni en la clase media dinástica que veía en su riqueza la demostración de que su militancia republicana era quizás el mejor dique a una posible radicalización hacia la izquierda.

Fue esta posición moderada la que guió los primeros pasos de su actuación como diputado y ante el primer problema de envergadura con el que tuvo que enfrentarse: la huelga minera del verano de 1910. Durante ella Horacio Echevarrieta tuvo el doble y contradictorio papel de ser a la vez patrón y diputado de los huelguistas. Antes, su primera acción parlamentaria, fue la presentación de una proposición de ley por la que se pedía la declaración de utilidad pública del abastecimiento de aguas a la ciudad. Como cualquier otro diputado de la Restauración iniciaba su andadura parlamentaria agradeciendo los votos mediante la petición de una obra pública, que solía ser una carretera, de especial importancia para su distrito ¹⁰.

¹⁰ Diario de sesiones de Cortes [en adelante *DSC*], 1 de julio de 1910, apéndice 17.

Desde principios de año la *Federación de Obreros Mineros* de la UGT pensaba plantear a los patronos la reducción de la jornada laboral. Durante el congreso que celebró en marzo las opiniones de las secciones se dividieron entre quienes pensaban que las peticiones, que con seguridad llevarían a la batalla, se hicieran en verano cuando la presión de los mineros podía ser mayor, o en octubre con las Cortes abiertas. Aunque Perezagua era partidario de retrasar el conflicto hasta el otoño, a mediados de julio en Ortuella estalló la huelga general por las nueve horas que en los días siguientes se extendió por el resto de las cuencas mineras vizcaínas. La patronal consideró el conflicto político y parte de un plan revolucionario de la Conjunción republicano-socialista que había celebrado, pocos días antes en Bilbao y San Sebastián dos numerosas manifestaciones, encabezadas por Rodrigo Soriano y Echevarrieta, para pedir la separación Iglesia-Estado. La huelga, a pesar de la ocupación por el ejército de las minas, continuó y a principios de agosto no se vislumbraba su solución. La actitud intransigente de la patronal, el acuerdo entre Canalejas y la Conjunción para que interviniera el Instituto de Reformas Sociales y las conmovedoras escenas de los hijos de miles de huelguistas acogidos por particulares para que no murieran de hambre, granjeó a los obreros la simpatía de la opinión pública que se aprestó a llenar las páginas de los periódicos de izquierdas con miles de donativos.

Echevarrieta que se encontraba en Biarritz de vacaciones se trasladó a la capital para mediar. Primero envió una carta a la Asociación Patronal, en calidad de compañero, en la que le pedía que reconsiderara su actitud por el interés de una ciudad cada vez más tensa. Después apoyó la propuesta de los delegados de Reforma Sociales, uno de los cuales era su amigo Gumersindo Azcárate, que ofrecieron la solución intermedia de rebajar la jornada de once a diez horas hasta que el gobierno aprobara en los próximos meses, como tenía previsto, la de ocho horas.

En tercer lugar anunció que sus minas empezarían a aplicar esa jornada, como esperaba que también lo hiciera Martínez Rivas. La llegada del ministro de Gobernación de Canalejas se interpretó como la decisión del gobierno de llegar a una rápida solución. Sin embargo la huelga duraría aún más de un mes. Hasta principios de septiembre Echevarrieta y Martínez Rivas no redujeron la jornada en sus explotaciones. Aunque sólo era media hora su actitud rompió la unidad de los patronos. Poco a poco los pequeños mineros la secundaron con lo que finalmente la huelga se consumió. Precisamente este conflicto fue el origen de su primera intervención en el hemiciclo de la carrera de San Jerónimo el 18 de octubre ¹¹. También a fines de año el nuevo diputado por Bilbao intervenía en su primer gran mitin público: el celebrado el 4 de diciembre en el frontón Euskalduna por la Conjunción republicano-socialista en el que intervinieron además Francisco Pi y Arsuaga, Rodrigo Soriano, Pablo Iglesias y Gumersindo Azcárate. Se trataba de un acto con el que los máximos dirigentes de las fuerzas presentes en la alianza intentaban desmentir los rumores que circulaban de desavenencias internas. Ante miles de personas que abarrotaban el recinto y calles adyacentes, Horacio Echevarrieta se limitó a agradecer la masiva asistencia y proclamar su lealtad a Gumersindo Azcárate. Ruptura del sector republicano de la Conjunción que se consumará en diciembre con la salida de los radicales de Lerroux del grupo parlamentario del congreso ¹².

¹¹ Sobre la huelga minera Fusi (1975), págs. 304-309 y la prensa bilbaína de esos meses. Para la actitud de Echevarrieta *EL*, Bilbao, 5, 6 y 7 de agosto y 4, 7, 8, 10, 13, 20, 21 y 24 de septiembre de 1910. La intervención parlamentaria en *EL*, Bilbao, 19 y 20 de octubre de 1910.

¹² *EL*, Bilbao, 5 de diciembre de 1910. Sobre el republicanismo español de estos años y su ruptura en 1910 se pueden consultar Suárez (1994), págs. 150-152 y (1986), págs. 22-59. Suárez (1986) y (1994), págs. 139-164.

Durante su primera legislatura como diputado la actividad parlamentaria de Echevarrieta estuvo marcada por el moderantismo manifestado durante la huelga minera del verano y su dedicación a temas locales. Así actuó cuando apoyó las gestiones de los navieros en el tema de las primas a la navegación o sostuvo a los candidatos conjuncionistas en las elecciones provinciales. Como también intervino en los principales acontecimientos de la vida de Bilbao de esos años: intento de organizar una exposición ibero-americana en 1912, huelga del puerto de septiembre de 1911, renovación del censo de la capital en 1912, y catástrofe del *Teatro Circo Ensanche* ese mismo año ¹³. Son los años en los que se acercó a las filas del *Partido Reformista* de Melquíades Álvarez. En mayo de 1912, durante la campaña que el político asturiano realizó por diversas zonas del país para organizar el partido, Echevarrieta le acompañó en los mitines de Baracaldo y el teatro Arriaga de Bilbao. A principios del año siguiente la prensa reformista situaba al político como miembro de la Junta Central de su partido. Sin embargo, no acompañó a los reformistas en su salida de la conjunción, en junio de 1913, cuando Melquíades Álvarez proclamó la accidentalidad de las formas de gobierno ¹⁴. Se inclinó por la postura de la mayoría de los republicanos bilbaínos que preferían mantener su independencia e incluso llegar a un acuerdo con los nacionalistas de izquierdas para intentar compaginar la autonomía de la región y la unidad del Estado.

¹³ Por orden de asuntos citados *EL*, Bilbao, 5 de mayo de 1911; 11 de marzo de 1911 y 7 de marzo de 1913; 10 de junio de 1911; 12 de octubre de 1911; 25 de mayo de 1912; 27 y 30 de noviembre de 1912;

¹⁴ *EL*, Bilbao, 8 de abril de 1912. La pertenencia de Echevarrieta a la Junta central del Partido Reformista en *ER*, Cádiz, 20 de enero de 1913. Sobre el reformismo de Melquíades Álvarez ver Suárez (1986).

Desde mediados de 1912 se sucedieron los rumores sobre una posible alianza entre bizcaitarras y republicanos. El diario *El Liberal* informó sobre las conversaciones mantenidas entre el líder reformista y destacados nacionalistas bilbaínos. Echevarrieta, aunque asistió a ellas y fue informado de sus proyectos por Melquiades Alvarez, se mantuvo en un prudente segundo plano y llegó a afirmar que no era una cuestión de los republicanos sino entre el reformismo y los nacionalistas. Aunque declaró que una alianza de tal tipo pondría en grave aprieto a la monarquía y reintegraría los fueros vascos dentro de una república democrática y descentralizada. Pero dudaba que llegara a consumarse por la influencia en las altas esferas nacionalistas de plutócratas que eran a la vez muy conservadores. Fue en este contexto en el que el diputado bilbaíno lanzó en Eibar lo que se ha denominado el llamamiento por la república y los fueros. La propuesta no tuvo mayores consecuencias que servir de precedente para que los republicanos vascos mostraran sus inclinaciones autonomistas con la creación, en 1913, del Partido Republicano Autónomo que posteriormente se integró en la Federación Vasco-Navarra núcleo de un proyecto de crear una federación republicana nacional en la que las organizaciones provinciales conservarían su autonomía. Pero más importante para el futuro político de Echevarrieta fue uno de los participantes en el mitin de Eibar, el joven líder socialista Indalecio Prieto que disputaba la dirección del socialismo vizcaíno al histórico Perezagua ¹⁵.

¹⁵ *EL*, Bilbao, 7, 8, 10, 12, 14, 15 y 17 de mayo; 3 de junio y 3 y 5 de noviembre de 1912. Para la creación del Partido Republicano Autónomo de Vizcaya y la Federación Vasco Navarra ver *EL*, Bilbao, 21 de abril, 13 y 16 de junio, 28 de noviembre de 1913, y 12 de febrero de 1914. También Fusi (1975), págs. 340-343.

A principios de siglo, el ovetense, bilbaíno de adopción, había comenzado a trabajar de taquígrafo en *La Voz de Vizcaya* y a publicar artículos en *La Lucha de Clases*. Cuando Miguel Moya fundó *El Liberal* en 1901 le reclamó, pues le habían dicho que era el mejor tipógrafo de la ciudad. Su relación con el que sería años más tarde el periódico de Echevarrieta, iba a durar ya hasta la guerra de 1936. Por esos años Prieto era ya su propietario. Poco a poco comenzó a destacar en el socialismo local. En 1903 había sido uno de los fundadores de la *Juventud Socialista* de Bilbao, la primera entidad juvenil de lo que serían las Juventudes Socialistas. Desde ella comenzará la colaboración socialista con los republicanos que acabará en la creación de la Conjunción. Prieto era uno de sus impulsores y el rival más peligroso para el liderazgo del histórico Perezagua. El triunfo de la candidatura de Echevarrieta en 1910 reforzó las tesis moderadas de Prieto que al año siguiente era elegido diputado provincial dentro de una candidatura con los republicanos. Está a punto de desplazar el núcleo dirigente histórico del socialismo bilbaíno. La inclinación de Pablo Iglesias al mantenimiento de la alianza con los republicanos será el acontecimiento definitivo. El momento, la elaboración de candidaturas para diputados a Cortes en 1914 ¹⁶.

Los republicanos adelantaron a primeros de año el nombramiento de su candidato. Su asamblea local decidió a mediados de enero que fuera Horacio Echevarrieta. Su prestigio, pensaba *El Liberal*, haría que todos los demás partidos retirarían sus candidatos para que no sufrieran la vergüenza de una derrota segura. En ese caso se aplicaría el artículo 29 de la ley electoral que proclamaba automáticamente como vencedora a la única candidatura presentada. Sin embargo, nacionalistas y el sector de

¹⁶ Para Indalecio Prieto se puede consultar Saiz Valdivieso (1984).

Perezagua no estaban por la labor. Los primeros intentaron abrir una cuña entre socialistas y republicanos publicando artículos sobre la pertenencia de Echevarrieta a la plutocracia que invertía sus capitales en unas industrias cuya base era la explotación de los trabajadores. Los segundos impulsaron una candidatura propia con el pretexto de que los republicanos habían proclamado unilateralmente la suya. Durante el mes de febrero se produjeron fuertes enfrentamientos entre los seguidores de Perezagua y los de Prieto, partidarios de apoyar a los republicanos en Bilbao a cambio de que éstos hicieran lo mismo con una candidatura socialista en Baracaldo. La victoria fue para los seguidores de Prieto quienes vieron cómo se aprobaba su candidatura por el distrito de Baracaldo. Los *perezaguistas* denunciaron a Prieto como instrumento de la política caciquil de Echevarrieta de quien se rumoreaba que había llegado a un acuerdo con nacionalistas y dinásticos para que presentaran candidaturas rivales. Las cartas que Perezagua envió a la prensa nacionalista fueron utilizadas por Prieto para debilitar a su rival. La derrota definitiva del histórico socialista se producirá en 1915 con su expulsión y posterior militancia comunista ¹⁷.

La victoria de Echevarrieta el 8 de marzo fue comparable a la anterior. Dobló en votos al nacionalista Ramón Vicuña y demostró que la Conjunción republicano-socialista podía aglutinar a amplios sectores de la población. Como en 1910, a los pocos días de su reelección tuvo que enfrentarse a un conflicto en el que se mezclaban sus intereses como empresario y diputado obrero: la huelga de la marina mercante. Desde

¹⁷ Ver *EL*, Bilbao, 19 y 31 de enero, 3, 12 y 22 de marzo de 1914. También Fusi (1975), págs. 351 y 357, Saiz Valdivieso (1984), págs. 38-40 y Eguiguren (1984), págs. 322-334.

enero, las tripulaciones de los navieros bilbaínos habían iniciado una campaña en demanda de aumentos salariales y otras mejoras laborales y sociales. Martínez Rivas y E. y L. estaban dispuestos a concederlas, no así la Asociación de Navieros que aunque había llegado a un acuerdo en febrero no lo cumplió. En mayo la huelga estalló. Los buques de bandera española quedaron amarrados en los puertos y las tripulaciones que estaban en el extranjero fueron repatriadas. A pesar de sus declaraciones de apoyo a los marinos, E. y L., como las demás navieras, intentó romper la huelga contratando oficialidad de otras nacionalidades¹⁸. Como también concurrieron sus intereses en la paralización de las minas que se vieron afectadas por el cierre de los mercados a consecuencia de la guerra mundial. Ante la incertidumbre de los mercados las empresas comenzaron a cerrar explotaciones ocasionando un considerable aumento del paro entre los trabajadores y una grave situación social que intentó solucionarse mediante la intensificación de las obras públicas. Echevarrieta propuso que interviniera el Estado, exigiendo a las empresas la justificación de los cierres, para moderar las consecuencias y el malestar que ocasionaba la pérdida de miles de puestos de trabajo¹⁹.

Sin embargo, el asunto de mayor relevancia en el que intervino Echevarrieta fue la resolución de la crisis de uno de los principales bancos bilbaínos: el *Crédito de la Unión Minera* (CUM). El conflicto europeo había creado cierta inestabilidad en los mercados financieros que afectó al banco más relacionado con la minería que no pudo hacer frente a las obligaciones de 16.000 acreedores y mil accionistas. El uno de sep-

¹⁸ *EL*, Bilbao, 25 de febrero, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 16, 17, 20, 22 y 26 de mayo de 1914.

¹⁹ *EL*, Bilbao, 22, 23, 25 y 26 de agosto de 1914. También Fusi (1975), Villota Ejalde (1984), págs. 289-290 y 361.

tiembre presentó suspensión de pagos tras fracasar las gestiones con el Banco de España que exigía el aval particular de su consejo de administración para intervenir. El escándalo fue mayúsculo porque entre los dirigentes del CUM se encontraban algunos de los mayores acaudalados bilbaínos y la suspensión restaba credibilidad financiera a los bancos bilbaínos que se vieron acosados por una multitud de personas que se personaron en las oficinas para retirar sus imposiciones. La Cámara de Comercio hizo público un comunicado pidiendo calma y asegurando que no se perdería uno sólo de los depósitos del CUM. Inmediatamente una comisión de fuerzas vivas de la ciudad se desplazó a Madrid para solicitar del gobierno medidas que pusieran fin al pánico creado. La intervención de Echevarrieta comenzó, como la de otras personalidades, avalando con su fortuna personal las operaciones bancarias que se realizaran en los bancos locales. Poco a poco la tranquilidad renació y empezaron a movilizarse ante el rey, el gobierno y el Banco de España para lograr una solución, como podría ser la de establecer un convenio de pagos aplazados. Las gestiones se encargaron a la Cámara de Comercio que pasó a ser presidida por Echevarrieta. Durante todo el otoño y parte del invierno de 1915 continuaron unas largas negociaciones que se prolongaron hasta principios de febrero de 1915 ²⁰.

La intervención de Echevarrieta en el caso del CUM dejó en segundo plano otras actuaciones parlamentarias, coincidentes en el tiempo, como la del rechazo a la supresión de los consumos o la petición de construcciones navales para los astilleros locales. Esta segunda enfrentó al diputado bilbaíno con los empresarios siderúrgicos. En enero de 1915

²⁰ Montero (1990), págs. 392-395, Ossa Echaburu (1969), págs. 161-169 y Villota Ejalde (1984), págs. 289-290. Además la prensa local de esos meses.

pidió en el congreso que parte de los barcos previstos para la Armada se concedieran a astilleros privados. Aprobada su enmienda comenzó una campaña para conseguir que esos buques se construyeran en Bilbao y la alcaldía pidió que se expresara públicamente el agradecimiento de la ciudad a Echevarrieta. Sin embargo su propuesta chocaba con los intereses de la *Sociedad Española de Construcción Naval*, hasta entonces encargada de la construcción de la escuadra. Además Echevarrieta, durante la defensa de su enmienda había acusado a los interés siderúrgicos de apropiarse en exclusiva de las subvenciones estatales impidiendo el desarrollo de la industria. Las diferencias quedaron plasmadas en la oposición de la *Liga Vizcaína de Productores* y del *Centro Industrial* al homenaje al diputado. Aún así éste siguió adelante apoyado por la Cámara de Comercio, el *Círculo de la Unión Mercantil* y otras asociaciones sociales y empresariales de la ciudad. Sólo que el motivo primero por el que había sido convocado, el de las construcciones navales, pasó a un segundo plano sustituido por el éxito de las gestiones para solucionar la suspensión de pagos del CUM ²¹.

El primer acto tuvo lugar al regreso de la comisión ciudadana que había ido a Madrid a solucionar la cuestión del CUM. En las estaciones del recorrido del tren en el que regresaban, numerosas personas vitoreaban a los comisionados encabezados por Echevarrieta. A su llegada a la estación de Abando, el diputado fue paseado a hombros por la plaza Circular donde centenares de personas le aclamaban. El segundo se desa-

²¹ La cuestión de los consumos en *EL*, Bilbao, 19 y 21 de noviembre de 1914. La de las construcciones navales en *EL*, Bilbao, 27 de noviembre de 1914 y 1, 17, 28, 29, 30, 31 de enero y 1 y 2 de febrero de 1915; *DSC*, Madrid, 22, 25 y 30 de enero y 14, 16 de febrero de 1915.

rolló en el teatro de los Campos Elíseos. A petición del propio Echevarrieta se homenajeó también al presidente del gobierno Eduardo Dato. La estrella de Echevarrieta empezaba a alzarse en el firmamento de la vida pública española. A pesar de las críticas que recibió, desde las filas republicanas, por las palabras de agradecimiento que dedicó a Alfonso XIII en su discurso a los postres del banquete de los Campos Elíseos. Las suspicacias se desvanecieron por el apoyo que prestó a los candidatos republicanos y socialistas en las elecciones provinciales. Aún así, Echevarrieta acudió personalmente al acto de homenaje que en agosto la Cámara de Comercio tributó al rey. Sus mutuos intereses económicos limaban las divergencias, y la guerra mundial estaba proporcionando al empresario español muy buenos negocios ²².

La independencia de la actuación pública de Echevarrieta tuvo una nueva muestra cuando ante los problemas que estaba creando la guerra en Vizcaya propuso la creación de una plataforma ciudadana, por encima de los partidos políticos, para llevar al ayuntamiento de Bilbao, próximo a renovarse, a personas que se preocuparan por remediar la situación que se padecía ²³. Sin embargo parecía más lógico en quien se estaba enriqueciendo aún más con la guerra que su mayor preocupación fuera salvaguardar sus intereses. No extraña por lo tanto que su actividad parlamentaria se encaminara o bien a derogar el decreto de prohibición de venta de buques al extranjero que dejaba desabastecido el mercado

²² El recibimiento y los actos de homenaje en *EL*, Bilbao, 8, 12, 19 de febrero y 17 de marzo de 1915. El apoyo a los candidatos de la Conjunción en las elecciones provinciales *EL*, 14 y 17 de marzo de 1915. El homenaje al rey en *EL*, Bilbao, 28 de agosto. Para la faceta financiera del rey Gortazar (1986).

²³ La propuesta de Echevarrieta en *EL*, Bilbao, 16 de septiembre y 12 de octubre de 1915.

interior, o participar desde posiciones de primera fila en la campaña que la plutocracia nacional desató contra el proyecto de Ley de beneficios extraordinarios de la guerra de Santiago Alba. Empresa que unió a los principales grupos financieros e industriales del país, en especial vascos y catalanes. Pero antes, en abril, por tercera vez, Echevarrieta fue reelegido diputado. Sería la última y no llegaría a completar la legislatura. Su reelección fue la más avasalladora de las tres. Sin rival, aunque no se aplicó el artículo 29 porque la retirada de su oponente se efectuó tras la proclamación de las candidaturas, obtuvo cerca de trece mil votos²⁴.

La guerra mundial había supuesto no sólo el desarrollo insospechado de las industrias nacionales sino también la escasez de las subsistencias y con ella la aparición de protestas. El pacto que firmaron los sindicatos CNT y UGT en julio de 1916 para realizar una campaña contra la carestía expresó la creciente movilización obrera. Las distintas medidas adoptadas por los gobiernos de Dato y Romanones no habían logrado mejorar la situación que si no provocaba numerosos conflictos, por las concesiones patronales, sí desarrollaba una creciente actividad sindical. Finalmente, en diciembre, estalló una huelga de 24 horas de protesta. El país estaba cambiando, pero los protagonistas de la vida pública española no parecían darse cuenta. La oposición del capitalismo español a repartir los beneficios que acumulaban añadía tensión a una política que seguía anclada en los viejos moldes que había inspirado la Restauración. La revolución rusa de febrero de 1917 introdujo un nuevo elemento de

²⁴ Para la venta de buques *EL*, Bilbao, 15, 16 de enero, 3 de marzo de 1916. También Valdalisio (1991), págs. 128-140 y 240-250. Para la reelección *EL*, Bilbao, 3, 8 y 14 de abril de 1916.

inseguridad en la situación española que se unió al malestar militar que desde fines del año anterior había comenzado a formar *Juntas de Defensa*. Echevarrieta estaba demasiado ocupado con su oposición a la Ley de beneficios de Alba para percatarse del peligroso camino que se abría. La huelga de los metalúrgicos vizcaínos del verano de 1916 no mereció su atención a pesar de que su violencia provocó la suspensión de las garantías constitucionales y la censura de prensa. El verano es para descansar y el diputado por Bilbao recorrió en su yate las costas asturianas y gallegas. La conflictividad, la desazón del país se atribuía a la acción de los agitadores profesionales del sindicalismo revolucionario ²⁵.

Hasta principios de 1917 Echevarrieta no justificó su silencio de tantos meses y su actuación en la oposición a la Ley de Alba. Primero lo hizo, durante los actos de solidaridad vasco-catalana celebrados en Bilbao a fines de enero. Presentando la conferencia que el líder catalanista Cambó pronunció en el teatro Albia, hizo una crítica genérica de la situación de dependencia de la economía española y del sistema político de turno. Después, ante los republicanos locales, disculpó su actuación durante la campaña contra la Ley Alba basándose en que era injusta porque no afectaría a la agricultura y sí a los pequeños accionistas de las grandes empresas vascas. Ante la asamblea en la que intervenía insistió en sus planteamientos sobre la situación política del país. Dibujó un panorama en el que llamó la atención sobre la cuestión regionalista a la que los republicanos debían prestar más atención ante los síntomas de desasosiego que recorrían las provincias por los abusos de un poder central caciquil. La próxima reunión de los republicanos en Zaragoza debería servir para unirse y recoger esas inquietudes. Una vez más el diputado

²⁵ *EL*, Bilbao, 14 y 15 de julio; 11 de agosto de 1916

hacía valer su doble condición de miembro de la élite económica del país y representante político de las clases populares. Si pocos días antes festejaba con Cambó y los más destacados miembros de las oligarquías vasca y catalana el pacto de ambas, ahora insistía en los perjuicios que el sistema político restauracionista infligía a las sufridas clases medias ²⁶.

No fueron los sindicalistas de la CNT los responsables de la crisis del verano de 1917. Serán los representantes de las clases medias acosadas por las carestías, los militares descontentos y los partidos antidinásticos quienes ante la paralización del sistema político decidieron obligar al rey a aceptar una reforma constitucional. Como se ha dicho se pretendía sustituir la fracasada revolución desde arriba de Maura, y evitar la de abajo, por una de *en medio* ²⁷. Con las Cortes cerradas, republicanos, socialistas y regionalistas decidieron convocar una asamblea de parlamentarios para pedir Cortes constituyentes. Echevarrieta se sumó a sus compañeros y acudió. Fue su última actuación como parlamentario. La rebeldía política iba acompañada de una efervescencia sindical que tenía su máxima expresión en las reivindicaciones de los ferroviarios. Ya en marzo los empleados de la *Compañía Norte* en Bilbao habían acordado ir a la huelga general y a fines de ese mes era la UGT en pleno quien tomaba idéntico acuerdo ratificado a fines de abril cuando el gobierno, nervioso ante el curso de los acontecimientos, ya había suspendido las garantías constitucionales, implantado la censura de prensa y clausurado numerosos centros obreros deteniendo a sus dirigentes. A fines de junio los rumores sobre una huelga general ferroviaria se confundían con alarman-

²⁶ La intervención en el Coliseo Albia en *EL*, Bilbao, 27 de enero de 1917. La realizada ante los republicanos bilbaínos en *EL*, Bilbao, 12 de febrero de 1917.

²⁷ Alba (1981), pág. 189.

tes noticias de asesinatos en Madrid de importantes figuras políticas y desórdenes en Barcelona. De nuevo el gobierno suspendió las garantías constitucionales²⁸.

Horacio Echevarrieta se trasladó a mediados de julio a Madrid y desde allí a la ciudad condal. Durante la frustrada asamblea parlamentaria fue nombrado miembro de la comisión encargada del estudio de los problemas económicos y sociales del país. Pocos días después regresó a Bilbao donde le fue solicitada su mediación en la huelga metalúrgica. No la concluiría porque el 10 de agosto la UGT declaraba la huelga general revolucionaria tras el estallido del conflicto ferroviario. En la capital vizcaína los acontecimientos adquirieron una gravedad inusitada. Se sucedieron los enfrentamientos callejeros, con víctimas, y fue sabotada la línea Bilbao-Tudela provocando el descarrilamiento de un convoy. El número de muertos sobrepasó los setenta²⁹. Las tropas ocuparon las calles y se clausuraron los centros republicanos y socialistas deteniéndose a sus dirigentes. El más buscado fue Indalecio Prieto a quien se le consideró el organizador de la revuelta. Sin embargo, con la ayuda de Echevarrieta que le prestó su coche, pudo escapar y pasar la frontera. El general Sousa ordenó su arresto domiciliario hasta que el 20 se presentó ante él poniéndose a sus órdenes y desmintiendo los rumores que corrían sobre su participación en los acontecimientos. Desde la prensa local se pregun-

²⁸ *EL*, Bilbao, 2 y 28 de marzo, 24 y 27 de abril y 22 y 28 de junio de 1917.

²⁹ Para la asamblea de parlamentarios de Barcelona *EL*, Bilbao, 18 y 22 de julio de 1917. También Lacomba (1970). Para los sucesos de agosto *EL*, Bilbao, 4, 5, 10, 11 y 12 de agosto. También Olabarri Gortazar (1978), págs. 206-208, 413, nota 35.; Fusi (1975), págs. 60-70. El juicio, en el que fueron absueltos los acusados, por el descarrilamiento en *EL*, Bilbao, 3, 4 y 5 de diciembre de 1919.

taba cómo Echevarrieta podía ignorar los preparativos revolucionarios dada sus relaciones con Prieto y se le reprochaba que no hubiera asistido al entierro de los fallecidos en el descarrilamiento. Sólo su periódico salió en su ayuda pidiendo que acabaran las campañas de difamación ³⁰.

Echevarrieta dimitió como diputado y se retiró de la política. Nunca más volvió a ejercer un cargo público a pesar de sus posteriores actuaciones en relevantes acontecimientos de la vida nacional. No modificó su actitud ni ante las peticiones de los republicanos bilbaínos para que se presentaran a las elecciones de febrero de 1918, en las salió elegido Prieto que volvió de su exilio en París, ni tras la ola de entusiasmo hacia su persona que recorrió el país tras su intervención en el rescate de los prisioneros en manos de Abd-el-Krim desde el desastre de Annual o por sus gestiones, en 1925, en favor de la renovación del concierto económico de Vizcaya. Hechos que le valieron numerosas distinciones, propuesta real de título nobiliario, dedicatoria de calles y nombramiento de hijo adoptivo, preclaro y predilecto de distintas ciudades españolas ³¹. Como tampoco volvió a la escena pública durante la decadencia de la dictadura. Cuando su nombre aparecía entre los preferidos por la opinión española para el *ministerio de Hacienda* o, incluso, como presidente del gobierno. Todavía en 1933 se negó a encabezar la candidatura del radicalismo vizcaíno a pesar de las presiones para que lo hiciera de los radicales bilbaí-

³⁰ Sobre estos hechos *EL*, Bilbao, 13, 19, 20,21 y 25 de agosto y 1 de septiembre de 1917. También Olabarri Gortazar (1978), pág. 206 y Saiz Valdivieso (1984), págs. 49-50.

³¹ Sobre las elecciones de 1918 *EL*, Bilbao, 12, 16, 17, 18, 21 y 25 de febrero de 1918. También Saiz Valdivieso (1984), pág. 54 y Fusi (1975), págs. 380-282. Sobre el rescate de los prisioneros en enero de 1923 ver Marín Arce (1991), págs. 184-203 y (1987), págs. 163-181.

nos y el propio Alejandro Lerroux ³². Sin embargo, fue una cuestión política la que, a su pesar, le implicó en los acontecimientos revolucionarios de octubre de 1934, durante la Segunda República.

En Horacio Echevarrieta se había pensado como el *banquero de la República*. Hasta tal punto que Manuel Azaña le identificaba en sus diarios como *Salamanca*, en referencia al banquero decimonónico ³³. Y fue con el que sería presidente de la República con quien se vio implicado en la financiación de un intento revolucionario en Portugal y en la compra y transportes de las armas que se iban a utilizar en el país vecino. Armamento que finalmente acabó depositado en los astilleros gaditanos y embarcado, en septiembre de 1934, en el buque *Turquesa* que se dirigió a las costas asturianas para proveer de armamento a los socialistas de aquella región ³⁴. Descubierto, fue acusado por el juez especial Salvador Alarcón de comprar las armas para la revolución y detenido, ingresó en la

³² En revistas y periódicos como *La Calle*, *Informaciones*, *La Libertad* o *Heraldo de Madrid* de fines de 1929 y 1930 aparecieron numerosas encuestas a personalidades y cartas de lectores proponiendo los que consideraban serían mejores gobiernos. Lerroux escribió a Echevarrieta, el 7 de noviembre de 1933, pidiéndole que formara parte de la candidatura del PRR. Le respondió el bilbaíno al día siguiente comunicándole su negativa. Era el último intento de los radicales por lograr su colaboración. En octubre la agrupación local del Partido Radical le había elegido candidato. AHNS, DP, caja 194.

³³ Garriga (1976), pág. 321 y Piñeiro (1991), pág. 139.

³⁴ Sobre la implicación de Echevarrieta en el contrabando del *Turquesa* se pueden consultar además de las obras referentes a la insurrección asturiana de 1934, Saiz Valdivieso, págs. 172-174; Gómez Aparicio (1981), pág. 426 nota 15; Garriga (1976), pág. 317 y Arrarás (1970), vol. I, págs. 410 y 413, vol. II, págs. 412 y 414-419 y vol. III, págs. 94-98. También AHN, DVNM, cajas 207 y 637.

cárcel Modelo de Madrid donde permaneció hasta mediados de junio de 1935³⁵.

Tras su abandono de la política en el verano de 1917 Horacio Echevarrieta pudo dedicarse a desarrollar por completo su faceta empresarial. Que también tuvo una trayectoria desigual como la de su vida pública. Heredero de una considerable fortuna, su presencia en el mundo de los negocios se extiende por los más diversos sectores de la economía nacional. Sin abandonar los asuntos tradicionales de la casa, como la explotación minera en Vizcaya y fuera de ella en la navarra *Minera de Salinas de Oro* (1911) o de la *Mancomunidad Echevarrieta y Campbell*, intentó introducirse en los sectores más expansivos de esos años. De ellas, la relación de Horacio Echevarrieta con James Campbell fue muy prolongada. Sus primeros negocios los realizaron en 1909 y a mediados de los años treinta continuaban. En 1935 el escocés le compró, por una irrisoria cantidad, las minas de Vivero en Galicia. La asociación Echevarrieta-Campbell había intervenido, en 1920, en las minas que la compañía *The Soria Mining Company Ltd.* explotaba en Almería³⁶.

Antes de la explosión económica de la Gran Guerra ya estaba presente en la electricidad, los cementos, los transportes o la banca. En ellos impulsó proyectos como los fracasados de *Salto del Ter* (1905), la

³⁵ Tras su detención, algunos ayuntamientos vizcaínos y el de Cádiz escribieron al gobierno solicitando su liberación. Quedó en arresto domiciliario desde junio de 1935. En Saiz Valdivieso (1984), pág. 174; *ABC*, edición Andalucía, 12 de junio de 1935; AHMC, caja 6595 y AHN, PS, Bilbao, caja 162. Numerosas cartas de ofrecimiento y telegramas de felicitación por su liberación se encuentran en AHNS, DP, caja 194.

³⁶ AHNS DP, cajas 186 y 188 E-L

Sociedad Portland Iberia de Villacañas (1911), *The Niagara Spanish Aero-card* (1913) y el Funicular de Archanda (1914). También era miembro de los consejos de administración de los Bancos de Bilbao, del Comercio y de Cartagena. Ahora, a partir de 1917, serán objeto de sus inversiones las comunicaciones, las hidroeléctricas de gran escala, la construcción naval, los petróleos, el transporte urbano o el sector inmobiliario. Incluso en estos años se introdujo en el mundo periodístico con la compra del periódico bilbaíno *El Liberal*. De todos ellos destacan por el volumen de inversiones que requerían y sus implicaciones políticas su participación en los proyectos de *Salto del Duero*, *Sociedad Petrolífera Española* y urbanización de la Gran Vía madrileña. Además de su compra de los astilleros gaditanos que será el único que sobrevivió a las convulsiones de los años treinta.

La *Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos Salto del Duero* se creó en julio de 1918 con la finalidad de construir y explotar saltos sobre el río Duero. Era el proyecto más importante planteado hasta entonces en el sector eléctrico español con una producción de más de cuatro mil millones de kilovatios al año. Desde sus comienzos estuvo erizado de dificultades administrativas y fue campo de batalla entre grandes grupos industriales y financieros españoles y extranjeros. A pesar de la participación portuguesa en la empresa, desde el país vecino se alzaron voces en contra de lo que consideraban una vulneración de los acuerdos que tenían ambos países. Protestas que retrasaron su aprobación definitiva hasta agosto de 1927 y el comienzo de las obras hasta mayo de 1929. En realidad lo que se planteaba era la aparición de un grupo, con una fuerte participación del *Banco de Bilbao*, que ponía en peligro la preminencia en el sector de otro formado por el *Banco de Vizcaya*, los grandes siderúrgicos vascos y financieros e industriales catalanes. Cuando finalmente la empresa empezó a producir la suerte económica de Echevarrieta

había declinado y había vendido su participación al *Banco de Bilbao* para solventar los numerosos problemas económicos con los que se encontró durante la década de los treinta ³⁷.

Similar fin, aunque por motivos distintos tuvo su participación en los negocios petrolíferos. Durante la guerra ya había comprado un petrolero que no pudo utilizar al serle incautado por el gobierno británico para utilizarlo en el abastecimiento de sus buques en el mar Negro. Cuando le fue devuelto al término de la contienda, tras repararlo lo vendió a una naviera inglesa. En 1921, con los bancos de Urquijo y Español de Crédito, intervino en el capital español que creó, junto a otra participación mayoritaria extranjera, la *Sociedad Petrolífera Española* encargada de distribuir los productos de la *Royal Dutch-Shell* en España. El momento estaba bien elegido porque empezaba a desarrollarse en el país una creciente demanda de gasolina tanto para la producción industrial como para el transporte por el impulso que adquiría la industria automovilística. Sin embargo lo que prometía ser un saneado negocio se quebró durante la Dictadura de Primo de Rivera, a principios de 1928, cuando empezó a funcionar la *Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos*. Hasta entonces la empresa había sido una de las más importantes de

³⁷ Para Saltos del Duero se puede consultar el periódico *EL Liberal* de Bilbao de los años 1918-1936. Así como la prensa madrileña, en especial *El Sol* y *Diario Universal*, de los años 1918-1922. También *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer Centenario, 1857-1957*, Bilbao, 1957, págs. 296-312. Para seguir el desarrollo de sus vicisitudes se puede consultar *EL*, Bilbao 12 de junio de 1918; 14, 16, 18, 20, 27, 28, 29 y 30 de mayo, 2, 4, 8, 10, 17 y 22 de junio y 2, 4 y 10 de julio de 1920; 2 de septiembre de 1926 y 17 de agosto de 1930. Además, AHNS DP, cajas 36, 189 E-L; Saiz Valdivieso (1984), pág. 149 nota 39; Ossa (1969), págs. 339-382 y Hernández Andreu (1986), págs. 105-112. Las acciones y derechos de la sociedad le fueron embargados a fines de abril de 1933 (AHNS DP, caja 27 E-L.).

España en el refinado y compra-venta de petróleo con una cuota de mercado del 35 %, la segunda tras la *Standard Oil* que era la compañía mayoritaria. Al concurso de concesión se presentaron, junto a otras cuatro propuestas, la de *Shell-Echevarrieta* y Banco Central y la de la compañía *Porto-Pí* del financiero Juan March. Fue un consorcio de los principales bancos españoles quien la obtuvo. Suponía el fin de la empresa cuyas instalaciones fueron expropiadas y sus importes tardaron años en pagarse. Otra vez Echevarrieta se veía desalojado de un próspero negocio y no precisamente con ganancias ³⁸.

Mejor fin tuvo la ordenación y urbanización de la Gran Vía madrileña. Se la había traspasado el banquero francés Marín Albert Silver que la había comenzado en 1910 e incluía las obras de explotación del tranvía y los solares edificables. La acción de Echevarrieta se centró en el tramo de la Red de San Luis hasta la plaza del Callao, incluyendo la reforma de la calle Jacometrezo. El negocio, que lo efectuó en nombre de la Comunidad de Bienes E. y L., había movilizado a fines de 1927 unos diecisiete millones de pesetas y fue el que le proporcionó cierta liquidez, mediante la venta de solares y casas, durante los difíciles años treinta. Antes, durante los veinte, le había inmovilizado gran parte de su capital, origen de sus problemas financieros. Durante los años treinta, una vez

³⁸ Sobre la Sociedad Petrolífera Española se puede consultar Ceballos (1931), vol. IV, pág. 385; Gortazar (1986), págs. 151-152; García Delgado (1972), págs. 65-152; Dixon (1985), págs. 77-90. También, con abundante bibliografía sobre el sector petrolífero y la creación de la CAMPSA, Tortella (1991), págs. 171-189 y AHNS DP, caja 2 E-L. Sobre los intereses del financiero vasco en la creación de la CAMPSA también Viñas (1974), págs.63-65. Echevarrieta perteneció al consejo de administración de la Sociedad Petrolífera Española hasta 1924. AHNS DP, caja 193 E-L.

disuelta y liquidada la comunidad con los Larrinaga, todavía conservaba la propiedad de cerca de medio centenar de solares en las calles circundantes. La dirección técnica la llevó el arquitecto Secundino Suazo, autor del edificio del Palacio de la Música, obra considerada de gran influencia en la arquitectura española de su época. Sin embargo, el que mayor popularidad le dio fue el *Palacio de la Prensa* que empezó a construirse en 1925 y se inauguró en abril de 1930. Levantado según los planos de Pedro Muguruza Otaño fue el primer edificio de Madrid en el que se utilizó el ladrillo visto. Aunque no se remató, le falta al proyecto una torreta en la esquina con la calle Tudescos, las esculturas previstas en la cornisa y los bajorrelieves, su construcción constituyó todo un acontecimiento en la vida social madrileña. Su finalidad era servir de centro social-administrativo de la Asociación de la Prensa madrileña e incluía una sala cinematográfica, otra para café-concierto y viviendas y locales para oficinas. Echevarrieta financió el proyecto mediante un préstamo de ocho millones que, avalado por el Estado, concedió el Banco de Urquijo. Tampoco en esta ocasión logró rematar el proyecto. Aunque pudo ver terminado el edificio y reservarse la práctica totalidad de los locales comerciales distribuidos por sus quince plantas, las dificultades económicas de los años treinta y la guerra pusieron en peligro la propiedad de la Asociación de la Prensa que sólo pudo considerarlo suyo en 1968. Cuando en mayo de 1929 la Comunidad E. y L. se disolvió, el beneficio acumulado durante la operación ascendía a más de seis millones de pesetas. De esta cantidad más de dos millones le pertenecían en exclusiva a Horacio Echevarrieta ³⁹.

³⁹ Véase COAM (1982), págs. 59-62 y 212-216; Saiz Valdivieso (1984), pág. 134 nota 3; Gortazar (1986), pág. 89 nota 37; *EL*, Bilbao, 30 de enero y 24 de abril de 1925 y 11 de noviembre de 1928; Gómez Aparicio (1981), pág. 147 y *AHNS*, DVNM cajas 255, 270, 283 y 400 (también *AHNS DP*, cajas 130, 131, 138 y 140 E-L). Para Secundino Suazo, COAM (1993), págs. 44-46.

Junto a estos negocios que se pueden considerar emblemáticos de la actividad financiera de Echevarrieta, a falta de los astilleros de Cádiz, el opulento naviero y minero realizó otros muchos. No se puede olvidar que perteneció a más de una veintena de consejos de administración y participó en cerca de una cincuentena de empresas ⁴⁰. Entre ellas podemos encontrar constructoras como la *Sociedad General de Obras y Construcciones*, o empresas ferroviarias como el *Gran Metropolitano* de Barcelona, más conocido por el *Transversal*, construido no sólo para el transporte urbano sino también para enlazar el tráfico comercial de la ciudad por el subsuelo. Madereras en Ansó (Huesca), Cuenca y Balsain (Segovia), inversiones bursátiles e industrias de guerra fueron otras ⁴¹. No olvidó tampoco actuar sobre el negocio periodístico con la compra del periódico de su ciudad, *El Liberal*. Empresa que no fue únicamente una inversión sino que supuso dotarse de un medio de expresión propio y de apoyo, como en el caso de *Salto del Duero*, de sus negocios.

Las gestiones para su compra las efectuó durante la campaña en contra de la Ley de Alba gravando los beneficios de la guerra. Su propietario Miguel Moya, fundador de *El Imparcial* de Madrid, acabó vendiéndoselo en octubre de 1918 por doscientas cincuenta mil pesetas. No necesitó Echevarrieta ser su propietario para contar con el apoyo del periódico. Moya, discípulo de la Institución Libre de Enseñanza y propietario de la *Sociedad Editorial Española*, más conocida como el *Trust*,

⁴⁰ Ver apéndice 3 sobre las empresas de Horacio Echevarrieta.

⁴¹ Además de las concesiones madereras tenía en Madrid un almacén de ventas. De las inversiones bursátiles las más importantes fueron la compra de acciones del *Crédito y Docks* barcelonés, el *Banco Nacional de Méjico*, la *Unión Española de Explosivos*. Su inversión en la industria de guerra fue la construcción en Cádiz de la *Fábrica Nacional de Torpedos* que nunca llegó a entrar en funcionamiento.

había llevado una línea muy acorde con su cabecera y, sin ser un periódico antimonárquico, sí apoyaba a la democracia republicana bilbaína. Hasta el punto de ser el periódico habitual en los medios obreros de la ciudad. Fueron constantes las referencias laudatorias a su persona y el apoyo a las campañas electorales de conjunción republicano-socialista durante el tiempo de su actividad política. Poco después de su compra renovó sus instalaciones y maquinaria y nombró gerente a Indalecio Prieto. Este ejerció de auténtico director, en vez del nominal Luis Bello, imprimiéndole una orientación más decididamente republicana y socialista moderada. Aunque también le convirtió en unos de los mejores periódicos de España, el de más tirada del norte y con una maquetación moderna. Echevarrieta acabaría perdiéndolo durante sus dificultades de los años treinta. Quien se lo compró fue Prieto, el antiguo tipógrafo y anterior subordinado.

La venta se efectuó a fines de febrero de 1932 con su hijo Luis como testaferro para dejar en la sombra al ministro de Obras Públicas que era en ese momento el político socialista. Un total de cuatrocientas mil pesetas pagó por las instalaciones y el edificio de la calle Orueta donde hasta entonces había tenido también sus oficinas Echevarrieta. *El Liberal* no sobrevivió a la guerra. A la entrada de las tropas franquistas en Bilbao, en junio de 1937, la Falange se incautó de él y tras imponer una multa de 1000 millones de pesetas a su propietario se lo quedó en propiedad. La maquinaria fue trasladada a Pamplona para que la utilizara *El Pensamiento Navarro* del Conde de Rodezno, las linotipias terminaron en Valladolid y, años más tarde, en el edificio apareció *Hierro*, periódico del Movimiento ⁴².

⁴² Ver Gómez Aparicio (1974), págs. 656-658; Gómez Aparicio (1984), págs. 27-28; Saiz Valdivieso (1977), págs. 34-38, 115, 160, 183-186, 222 y 335; Saiz Valdivieso

Se ha visto la desigual trayectoria como hombre público y de negocios de Horacio Echevarrieta. En él se mezcla el más rancio *capitán de empresas*, al estilo de la plutocracia vizcaína, y el republicano que se ve acusado de revolucionario y llega a dar con sus huesos en la cárcel. Aunque ello no obviara para que realizara suculentos negocios con el propio rey Alfonso XIII o destacados miembros de su corte. Tal vez porque, a menudo, las diferencias ideológicas se dejan de lado en cuestiones económicas. Tampoco dudó en ponerse al lado de sus compañeros de fortuna en los momentos necesarios, a pesar de la pertenencia a *la otra burguesía* que le atribuye Tuñón de Lara. Esto es cierto no sólo en el caso de su identificación con Cambó y todo el capitalismo español en su oposición a la ley de beneficios de Alba por ejemplo, sino también cuando no se encontraba a una clase obrera sumisa con la que ejercer sus postulados paternalistas. Entonces utilizaba los mismos medios que los patronos más cerriles. Así, durante los años 1919-1920 no dudó en emplear, por dos veces, el lock-out para poner fin a las huelgas que los sindicalistas cenetistas de Cádiz habían declarado en el astillero de la ciudad.

Como la de sus astilleros, y otras empresas, la estrella de Horacio Echevarrieta se fue apagando lentamente hasta que en la década de los treinta, fueron evidentes sus problemas financieros. Estaba en Madrid cuando la sublevación se convirtió en guerra. Allí parece ser que pasó la mayor parte del conflicto. Seguramente de forma discreta ya que podría tener problemas tanto en una como en otra zona. Cuando finalizó, los vencedores no olvidaron su pasado y sus oficinas fueron asaltadas y su

(1984), pág. 90; Olabbarri (1978), pág 109 nota 166. También *AHNS*, DVNM caja 270. En la documentación del archivo salmantino se encuentra una copia de las escrituras de compraventa del diario (*AHNS DP*, caja 193 E-L).

archivo incautado. Sin embargo, al contrario que otros sobrevivió e incluso recuperó los astilleros gaditanos. Como se verá más adelante, sus contactos con algunos de los grupos del nuevo régimen le ayudaron. Murió en el anonimato con noventa y dos años, en la finca familiar de Munoa, cerca de Baracaldo, el martes 21 de mayo de 1963. De él escribió Arturo Barea en su novela *La Ruta: De improviso apareció un nuevo personaje en la cabecera de los periódicos: Horacio Echevarrieta, uno de los magnates de la minería española. Era amigo de Abd-el-Krim y se ofrecía para ir a verle en el corazón del Rif y negociar con él el rescate de los prisioneros. Las gentes aclamaban con entusiasmo la idea: Echevarrieta aparecía como un salvador*⁴³. Como tal había aparecido por Cádiz unos años antes cuando compró los abandonados astilleros de la ciudad. Desde entonces uno y otro unieron sus destinos hasta 1952.

2. Echevarrieta y Larrinaga compra el astillero de Cádiz

Desde 1904 en las instalaciones de lo que habían sido los astilleros Vea Murguía primero y *La Constructora Naval* después crecía la maleza⁴⁴. Sin embargo, en la ciudad nunca se había dejado de pensar en su reapertura. Era una cuestión que de manera cíclica salía a la palestra de la actualidad ciudadana. En el verano de 1913, la SECN comunicó que el volumen de obras encargado por la Trasatlántica sobrepasaba la capacidad de Mata-

⁴³ Citado por García Venero (1963), págs. 184-186.

⁴⁴ Para los antecedentes de los astilleros ver el capítulo 1, epígrafe 2.

gorda y que el sobrante se realizaría en el nuevo que proyectaba levantar en Bilbao. Desde las páginas de la prensa local se pidió que en vez de construir el nuevo astillero, se reabriera el de Cádiz lo que resultaría más económico. Idea que fue apoyada por algunos concejales que presentaron un escrito solicitando que la corporación debía presentarse a la subasta pública de las instalaciones ⁴⁵. La iniciativa no tuvo éxito ni en esta ocasión, ni cuando en 1914 se desarrolló una campaña de movilización que quería hacer salir a la opinión pública gaditana de su apatía e indiferencia respecto a la factoría ⁴⁶. Mayor polémica se desató al año siguiente cuando se conocieron las gestiones para instalar en el astillero la Escuela Naval hasta entonces en la vecina población de San Fernando.

La oposición al proyecto no vino sólo de la localidad vecina que se veía privada de una de sus más importantes fuentes de riqueza, sino de sectores que pensaban que la operación ocultaba la gestión de una importante plusvalía que pagaría el Estado. La instalación de una Escuela Naval en Cádiz había sido una de las compensaciones que la Ley Ferrandiz concedió a la ciudad por no darle construcciones navales. Sin embargo, no parecía que tal promesa fuera a llevarse a cabo. Por el contrario, durante 1916 se sucedieron las quejas sobre los traslados de secciones de la citada escuela a otros puertos: la de submarinos y aplicación a Marín o la de guardiamarinas a El Ferrol ⁴⁷. Las gestiones para que en los terrenos de los astilleros se levantara la nueva escuela se habían paralizado a prin-

⁴⁵ *ER*, Cádiz, 30 de julio de 1913. Las quejas sobre el nuevo astillero bilbaíno continuaron. Ver *ER*, Cádiz, 14 de enero de 1915. También *AHMC*, caja 6535.

⁴⁶ *ER*, 5 de marzo de 1914

⁴⁷ *ER*, Cádiz, 25 de febrero de 1915 y 3 de junio de 1916. Para la protesta por los traslados de secciones *DC* (em), en 14 y 20 de febrero de 1916.

cipios de 1916. Fue Ignacio Noriega quien, en nombre de los obligacionistas, pidió al ayuntamiento la agregación en una única finca de los terrenos del astillero, y quien entabló negociaciones con el ministerio de Marina para llegar a un acuerdo. A principios de 1916 parecía que la compra era una realidad. Sin embargo todo quedó paralizado cuando se descubrió que en la venta se producía un beneficio de cuatrocientas mil pesetas en carácter de pago de comisión. El ministro se negó a realizar la operación en tales condiciones por parecerle que aunque legal la cantidad suponía una carga para el Estado que podía evitarse. A lo largo de 1916 se produjo un tira y afloja entre los partidarios de consumir la venta y la administración que se negaba a pagar el millón y medio de pesetas acordado que incluía la comisión de Noriega. Este, en octubre de 1915, había comprado a los demás obligacionistas sus participaciones con el compromiso de efectuar la venta en un año. Las más de cuatrocientas mil pesetas de diferencia entre las deudas de los obligacionistas y el precio pedido al ministro de Marina era el beneficio que esperaba obtener ⁴⁸.

A principios de 1916 no sólo se veía difícil que la Escuela Naval se instalara en la ciudad, sino que además se pensaba que de llevarse a cabo quedaría muy menguada de su proyecto original por el sucesivo traslado de secciones a otros puntos de la península. Según pasaban los meses el asunto se iba paralizando. A fines de año los diputados gaditanos Gómez Arámburu confiaban a Manuel García Noguero, alcalde romanonista de la ciudad, que era preciso llegar a un acuerdo con Norie-

⁴⁸ *AHMC*, caja 6535. También *ER*, 23 de marzo de 1916, *El Pueblo*, Cádiz, 11 de julio de 1916 y *DC* (em), en 22 y 28 de marzo, 17 de abril, 9 de junio, 4 de julio, 10, 17, 19, 20 y 21 de noviembre de 1916. También contrato de venta del astillero en *AHNS*, DVNM caja 253.

ga. En sus últimas negociaciones con la administración, el indiano había ofertado un precio de un millón seiscientas mil pesetas. Propuesta que el ministerio había rechazado, ofreciendo a cambio un millón cincuenta mil. Los parlamentarios gaditanos insinuaron al ayuntamiento que si no podía convencerse a Noriega con razones políticas o patrióticas, aquél podría aportar alguna cantidad. Tampoco en este caso se consiguió ningún resultado práctico. En el transcurso del año se había originado una corriente de opinión partidaria de la reapertura. Durante junio se sucedieron los rumores de una posible compra para dedicar los astilleros a reparaciones que se desvanecieron. A fines de 1916 la situación parecía sin salida. Ni el ministerio de Marina aceptaba el precio de Noriega ni existía ninguna oferta de compra para reabrir el astillero. A fines de noviembre, el envío de una comisión a Madrid que presionara a las autoridades para que aceptaran la propuesta de compra para instalar la Escuela Naval, parecía ser la única gestión posible ⁴⁹.

Los obstáculos para la instalación de la Escuela Naval hicieron volver la vista de los gaditanos hacia la expansión de la industria que la guerra mundial estaba originando. Nuevamente la prensa empezó a preguntarse porqué en Bilbao, Barcelona o Asturias se abrían nuevas factorías mientras que la de Cádiz continuaba cerrada. Desde la prensa se acusó a las autoridades de pasividad. Al contrario que las fuerzas vivas de Bilbao, que se movilizaban para gestionar ayudas y solventar diferencias, las gaditanas seguían delegando en sus parlamentarios. Era preciso mandar comisiones que trataran directamente con las autoridades implicadas e incluso que acudieran al propio rey. El olvido de las peticiones de la

⁴⁹ *ER*, Cádiz, 23 de marzo de 1916 y *DC* (et.) Cádiz, 23 de agosto de 1916. También *DC*, Cádiz, 17 de noviembre de 1916.

ciudad se interpretaba como una consecuencia más de su decadencia. Hacía años que intentaba conseguir la reparación de sus viejas murallas cada vez más deterioradas. El desdén gubernamental había sido la única contestación. En junio una comisión de las entidades más representativas de la ciudad se trasladó a Madrid para entrevistarse con las autoridades y Noriega. No obtuvo ningún resultado inmediato. Sólo promesas. Mientras, en la ciudad empezaba a gestarse un movimiento regenerador. Artículos sobre el pasado industrial de la ciudad, evocaciones de las propuestas de Eduardo Benot e incluso aparecieron en la prensa programas de aspiraciones de la ciudad. Este último correspondió a la Cámara de Comercio que pidió una serie de actuaciones en la provincia que sirvieran para sacarla del estado de postración en el que se encontraba. En él se encuentran las líneas de acción de la economía gaditana a lo largo del siglo XX hasta hoy día. De ellas destacaban la petición de construcción de un ferrocarril que uniera Cádiz con Algeciras y la implantación de una línea directa con Madrid y París que sirviera de eje de penetración europeo de las mercancías norteafricanas y americanas; el desarrollo del turismo; la instalación de la base naval y la reapertura de los astilleros en donde se construiría un dique seco de reparaciones de buques de gran eslora ⁵⁰.

Se trataba de un movimiento que alcanzó a todos los sectores sociales de la ciudad. Un mitin de los republicanos locales, en otoño,

⁵⁰ Las acusaciones de pasividad en *DC*, (em), Cádiz 28 de marzo de 1916. Sobre las murallas, *DC* (em), Cádiz, 21 y 23 de junio, 1 de julio y 10 de agosto de 1916. La visita de la comisión 25 y 29 de junio y 2, 4 y 8 de julio de 1916. Sobre la regeneración industrial ver la serie de artículos "La Industria en Cádiz" aparecidos en *DC* (em), Cádiz, 20 y 23 de julio, 1, 8, 17 y 31 de agosto, 1 y 13 de septiembre y 4, 5 y 11 de octubre de 1916. También el mismo *DC* en su edición de tarde de 29 de mayo, 21 de junio, 22 de julio y 23 de agosto.

sirve de referencia para situar su alcance. Desde sus filas se había pedido desde hacía años que volviera la actividad a la cantera naval. En 1912, por ejemplo, habían pedido ya al gobierno que algunos de los barcos de la escuadra se construyeran en ellos. A fines de año, la petición de reapertura de los astilleros era un clamor que no puede ser aislado de la crisis de subsistencias que, como a otras muchas del país, azotaba la ciudad. El astillero había sido una fuente de ingresos para numerosos trabajadores de la ciudad y poblaciones limítrofes. En noviembre, sociedades obreras, republicanos y socialistas pidieron públicamente su reapertura entre las medidas para solventar la crisis. Parecía que los gaditanos salían de la pasividad e indiferencia de la que se quejaba un anónimo articulista en las páginas de un periódico obrero de la ciudad. Los síntomas así lo indicaban. Ese mismo mes se celebró una nueva reunión de entidades y personalidades, incluido Juan Antonio Santander el antiguo anarquista ahora convertido en líder del socialismo local, y a mediados de diciembre la huelga general convocada por CNT y UGT ⁵¹.

Desde comienzos de 1917 un tupido silencio se levantó sobre el tema de los astilleros. Discreción que a mediados de abril se rompió con la noticia de su compra por la Comunidad de Bienes Echavarrieta y Larrinaga. El activo diputado por Bilbao, defensor de una mayor diversificación de la industria naval española se introducía en el sector. El mismo año que se creaban los Astilleros de Tarragona o la SECN ponía en funcionamiento sus nuevas instalaciones de Sestao. Los beneficios acumulados durante los primeros años de guerra buscaban su rentabili-

⁵¹ Las peticiones republicanas de 1912 en *El Progreso*, Cádiz, 18 y 31 de octubre y 9 de noviembre diciembre de 1912. El mitin en *DC* (em), Cádiz, 30 de octubre de 1916. Las quejas sobre la pasividad en *EP*, Cádiz, 2 de abril de 1916. La huelga general *DC* (em), Cádiz, 18 de diciembre de 1916 y *DC* (et), Cádiz, 28 de diciembre de 1916.

dad en un sector que parecía tener un brillante futuro. Ante la falta de capital local y de entidades crediticias que lo financiara, los expansivos negocios bilbaínos venían a sustituirlo. Sin embargo no faltaron gaditanos que se atribuyeron el mérito de haber conseguido interesar a la entidad vasca en las instalaciones de la ciudad. De forma significativa las reivindicaciones vinieron de sectores tan opuestos como el reformismo y el conservadurismo maurista. Tanto el líder local del grupo de Melquíades Alvarez, el abogado Manuel Rodríguez Piñero, como el futuro diputado conservador por el distrito, el comandante de artillería de la Armada Juan Bautista Lazaga Pátero, se arrogaron el éxito de la reapertura. Ambos no dudarían en utilizarla como argumento electoral en las elecciones de 1918. Aunque también intervinieron otras personas, como el político monárquico José Sánchez Guerra ⁵².

Fue Lazaga, nombrado administrador de E. y L., quien se reunió en la mañana del 12 de abril con la junta de obligacionistas de la fenecida *Constructora Naval* para convenir la venta. Autorizada, esa misma tarde se pagó el 10 % del millón trescientas diez mil pesetas fijado. Pocos días después, antes de que se formalizara la escritura de compraventa, tres empleados de Echevarrieta se desplazaron a Cádiz para visitar el astillero y realizar su inventario. A su llegada se encontraron con una ciudad jubilosa y unas instalaciones cuidadas hasta el punto de conservar la vajilla, pero cuyos terrenos estaban cubiertos por una espesa maleza. Los recuer-

⁵² La intervención de Sánchez Guerra le costó a Echevarrieta 1.000 pesetas según se desprende de la carta que Manuel Unzurrunzaga, jefe de la oficina del vasco en Madrid, le mandó notificándole el envío de esa cantidad en mayo de 1917. AHNS DP, caja 38 E-L. José Sánchez Guerra Martínez, miembro del partido conservador, había sido presidente del consejo de ministros durante la Restauración. En Ben-Ami (1990), págs. 22, 24, 91, 121, 218, 234, 239-240 y 341.

dos del *Carlos V* estaban presente: la grada donde se levantó era la única totalmente terminada, mientras que las otras dos comenzadas permanecían inacabadas. En la sala de Gálibos se conservaba una maqueta del crucero y un retrato de Juan Aznar el armador que había encargado las últimas construcciones importantes. Unos días más tarde el ingeniero Gabino Egusquiza se unió a Luis Aranguren, concejal del ayuntamiento bilbaíno y administrador de Echevarrieta para comenzar el inventario. En sus primeras declaraciones se deshicieron en elogios de los adelantos técnicos de las instalaciones y avanzaron algunos de los proyectos del nuevo propietario: el personal sería gaditano salvo el de administración que vendría de Bilbao; construiría un dique seco de 30.000 toneladas, una dársena para submarinos y esperaban que, por el buen estado de la factoría, en cinco meses pudiera ponerse la primera quilla. Con estos informes se firmaron, a mediados de mayo, las escrituras⁵³.

El acto se celebró en la notaría de José Criado, situada en la madrileña Carrera de San Jerónimo. Por los antiguos propietarios asistió Francisco Belda, miembro de la junta de obligacionistas, y por la Comunidad de Bienes E. y L. el propio Horacio Echevarrieta. La venta era tanto de los terrenos como de las edificaciones, material y herramientas del astillero. Los primeros fueron valorados en algo menos de 250.000 pesetas y los edificios, construcciones y maquinaria en casi 1.075.000 y el pago se efectuó al contado. Unos días antes, a principios de mayo, el propio Echevarrieta se había desplazado a Cádiz. Su primera visita la realizó a la sede de la asociación patronal donde, el día anterior Lazaga, nombrado director de los astilleros, había dirigido unas palabras. En ellas

⁵³ DC (et), Cádiz, 17, 18, 26 y 30 de abril de 1917. También AHNS, DVNM, caja 253.

insistió en los proyectos adelantados y aseguró que a principios de septiembre habrían finalizado las tareas de clasificación y limpieza y el astillero estaría dispuesto a comenzar las faenas navales. La llegada del nuevo propietario a Cádiz se transformó en una muestra del trato que iba a recibir durante los años siguientes ⁵⁴.

El presidente de la patronal gaditana, Antonio Martínez Cambroner, lo esperaba a la entrada de la sede de la asociación. Tras oír unas frases elogiosas en su honor, Echevarrieta fue presentado a los asistentes antes de pasar al bufé cuya mesa adornaba un centro en el que se leía un clamoroso ¡Viva Bilbao! Exclamación que se repitió a los brindis. A continuación, antes de dirigirse al ayuntamiento, visitó en su domicilio a Miguel Aguirre, ex-alcalde y antiguo director de la factoría, que se encontraba enfermo. Después cumplimentó a la primera autoridad de la ciudad, el liberal Miguel García Noguerol, con quien mantuvo una entrevista durante la que hablaron de *grandiosos proyectos*. A las cuatro de la tarde Echevarrieta, acompañado de Rafael Ferrer y Manuel Unzurrunzaga, abandonaba la ciudad, dirección a Sevilla, en su automóvil. Detrás dejaba un reguero de artículos laudatorios y muestras de admiración. La prensa local elogió su afable trato y su modestia, *aún cuando su cultura es vastísima en todos los órdenes del saber*. Articulistas más o menos espontáneos llenaron sus columnas alabando su personalidad y congratulándose del cariñoso recibimiento que se le había tributado. La ciudad se rendía ante el salvador de los astilleros y promotor de una futura fuente de riqueza. De hecho, a principios de mayo ya trabajaban 95 obreros a las órdenes de personal técnico y administrativo llegado desde Bilbao ⁵⁵.

⁵⁴ DC (et), Cádiz, 4, 5 y 7 de mayo de 1917

⁵⁵ DC (et), Cádiz, 30 de abril y 4 y 7 de mayo de 1917 y DC (em), Cádiz, 21 de abril de 1917.

En la figura de Echevarrieta las fuerzas vivas de la ciudad proyectaron sus esperanzas de mejoría al calor de una coyuntura que todos percibían como favorable. Hubo quienes recordaron la figura de los Veá Murguía y propusieron que se les ofreciera un homenaje. A él rápidamente se sumaron distintas personalidades que a la vez extendieron el tributo a Cayetano del Toro, como autor de la Exposición Marítima, y Segismundo Moret, a quien se le atribuía la concesión de la construcción del *Carlos V*. También hubo quien hizo un llamamiento a los obreros para que no plantearan ningún problema y por el contrario mostraran su agradecimiento y colaboración. El antagonismo de clases, se llegó a decir, debía desaparecer. Ayudando al astillero los obreros alejarían de sí las quimeras de las que últimamente se habían llenado. A falta de capitales e iniciativas propias, bienvenidas eran las de fuera. Y a ayudarla se aprestaron de buena gana. A mediados de mayo la Compañía de Tranvías ya había aprobado un servicio especial económico para trasladar a los obreros que venían desde San Fernando y el arsenal de La Carraca acogía la visita de ingenieros ingleses de los astilleros de Cádiz para recibir información técnica ⁵⁶.

Durante el verano los trabajos de rehabilitación continuaron. El centenar de trabajadores de mayo se había convertido en agosto en unos cuatrocientos que se ocupaban de acondicionar los edificios existentes, así como la carretera de acceso a la factoría desde el puente del ferrocarril en San Severiano. Además, habían comenzado las obras de cimentación de las nuevas oficinas, dos talleres y una clínica. Sin embargo, a pesar del optimismo de los primeros días los trabajos no avanzaban a la velocidad

⁵⁶ DC (em), Cádiz, 6, 9, 10 de mayo de 1917 y DC (et), Cádiz, 12, 18, 19 y 26 de mayo de 1917.

pensada por falta de hierro, acero y cemento. Las dificultades de abastecimientos también afectaban a las obras de los astilleros gaditanos. Desde junio las deficiencias en el suministro y transporte de los materiales, proporcionados por la cementera de Echevarrieta en Toledo, se sucedieron. Fueron continuos los llamamientos de los directivos del astillero solicitando el envío urgente de cemento para no tener que paralizar las obras. Además, las oficinas del empresario gestionaron cerca de las autoridades y de las empresas ferroviarias que se le facilitara un número suficiente de vagones⁵⁷.

Lazaga, que en junio todavía confiaba que en septiembre comenzarían las tareas puramente navales, tuvo que reconocer en agosto que se retrasarían hasta noviembre. Por esas fechas el número de obreros admitidos aumentaría considerablemente para trabajar en las tres construcciones previstas. Obras para las que se utilizaría un nuevo sistema de grúas eléctricas de castillete, en vez del tradicional de andamiaje. La nueva empresa derrochaba optimismo y hablaba, en el otoño, de seis quillas de barcos de 6.000 toneladas que, una vez acabados, darían paso a la construcción inmediata del dique seco ⁵⁸. Pero no iba a ser todo tan fácil. No fue sólo que el retraso de los planes previstos se acumulara a los intensos rumores de cese de las hostilidades tras la implicación de los Estados Unidos en el conflicto. También Echevarrieta pasó por una difícil situación debida a la huelga revolucionaria del verano de 1917 y su

⁵⁷ La correspondencia de la oficina madrileña de Echevarrieta proporciona abundante documentación sobre la falta de cemento y la escasez de medios de transporte. A fines de 1917 estas primeras dificultades fueron sustituidas por la penuria de carbón, material refractario y maquinaria, como gruas, adecuada para las instalaciones. AHNS DP, caja 38 E-L.

⁵⁸ DC (et), 20 de junio, 2 de agosto y 5 de octubre de 1917.

supuesta implicación en ella. Hasta febrero del año siguiente no se pondría en grada la primera quilla y el dique seco nunca lo construiría Echevarrieta.

La compra del astillero gaditano por E. y L. se produjo en el contexto de la realización de los beneficios originados por la guerra mundial. Pero simbólicamente supuso también una nueva demostración de la incapacidad de la antigua Gades para salir de su postración. Si durante los primeros años del siglo XX la evidencia del retroceso de la ciudad había creado un cierto regeneracionismo que se lamentaba de su inanición, ahora se ponía de manifiesto su carácter subsidiario de los nuevos centros de decisión catalanes, madrileños y, sobre todo, vascos. En Cádiz se había asentado no sólo el caciquismo político de una élite endogámica que enviaba a sus notables a los escaños de Madrid, sino también que se consideraba dependiente económicamente. Por los meses que Echevarrieta compró las instalaciones navales de la ciudad, el depósito franco gaditano, una de sus máximas aspiraciones, era arrendado a la barcelonesa *Crédito y Docks*. Otra fuente de riqueza de la ciudad pasaba a manos de una empresa foránea. El hecho despertó discusiones en la Cámara de Comercio donde se alzaron voces en contra de las condiciones acordadas con la casa catalana y pedían que fuera una empresa de capital local la que se hiciera cargo del depósito. Voces de protesta que se recudrecieron cuando a principios de 1918 la concesionaria elevó los precios de almacenaje de algunas mercancías. La sombra de la competencia del puerto barcelonés rondó por la mente de los gaditanos que vieron en el *Crédito* un *submarino* dispuesto a torpedear sus intereses ⁵⁹.

⁵⁹ DC (et), 4 de mayo de 1917. Sobre la competencia de Barcelona el artículo de *Juan del Pueblo* (Juan Antonio Santander), “¡No hay derecho!”, DC (et), 5 de enero de

El control del Depósito Franco despertaba mayor preocupación en la clase media gaditana porque incidía en su principal actividad: el comercio marítimo, pero no era el único que escapaba de las manos del capital local. La construcción de los muelles de la ciudad también estaban concedidos a la bilbaína Sociedad General de Obras y Construcciones, como también eran foráneos la mayor parte de los armadores de su flota pesquera⁶⁰. Sólo las figuras de la flota mercante de Martínez Piniños o la pesquera de Ramón de Carranza rompía este panorama de dependencia. Además, la alta burguesía local invirtió en el entonces aún boyante negocio salinero o la banca local Arámburu realizó funciones financieras intermediarias, como el depósito y pago de las nóminas de los astilleros. De las raquíticas sociedades anónimas gaditanas creadas en los años de la guerra, sólo merecen destacarse una dedicada a los suministros marítimos, otra a transportes y remolques y otra a la fabricación de pan⁶¹. Como se ve escaso número y capital en sectores que comenzaban a ser secundarios en el marco del desarrollo industrial que se estaba produciendo. La oligarquía gaditana se contentaba con mantener su caciquismo político en la representación parlamentaria y la administración local y en controlar los más importantes negocios a su alcance dejando el desarrollo de los sectores de mayor inversión al capital foráneo. El Ayuntamiento, la Junta de Obras del Puerto o la Cámara de Comercio se lo

1918. También *DC* (et), 6 de enero de 1918. Echevarrieta, una vez informado de la cesión de los depósitos francos a la empresa catalana, compró algunas acciones de ella. AHNS DP caja 38 E-L.

⁶⁰ Ponce Calvo y Ponce Cordones (1994), págs. 134-135

⁶¹ Se tratan de las compañías anónimas *Suministros Marítimos e Industriales, Transportes, Remolques y Salvamentos Marítimos* y la panificadora *Eureka S.A.*. Las tres creadas en 1918 y con capitales cercanos al millón de pesetas.

repartían las élites gaditanas. De ahí las protestas por la cesión al *Crédito* barcelonés de la gestión del Depósito Franco o la disputa entre conservadores y reformistas por adjudicarse los laureles de interesar a Echevarrieta en los astilleros. Polémica en la que el bilbaíno se mantuvo neutral nombrando director al conservador Lazaga y abogado de la factoría al reformista Rodríguez Piñero.

La dependencia y falta de impulso propio ocasionaba problemas para el desarrollo económico y comercial de la ciudad como el retraso de la reorganización de los astilleros o la falta y dificultades de transportes de materiales para las obras de los muelles del puerto. Años más tarde, al amparo de la Dictadura de Primo de Rivera, la situación político-económica gaditana adquirirá ciertos caracteres singulares por las particularidades del régimen del general jerezano. La construcción por Echevarrieta de la Fábrica de Torpedos o la instalación de CASA, *La Aeronáutica*, serán algunos ejemplos de ella. Ahora, el campo de batalla era la construcción del dique seco de 30.000 toneladas que dotaría a las canteras navales gaditanas de un elemento técnico de primer orden para afrontar con éxito su consolidación en el sector de las reparaciones navales. En la lucha por conseguir las obras sería derrotado el salvador de los astilleros gaditanos ⁶².

La construcción del dique seco había sido uno de los proyectos aireados por Echevarrieta en su campaña de introducción en Cádiz. Su interés iba más allá de dar satisfacción a una aspiración presente casi desde la fundación del astillero de los Veá Murguía. La posibilidad de que finalizara el ciclo expansivo constructor desatado por la guerra, se

⁶² DC (em), 4 de abril de 1918

pretendía compensar con unas modernas instalaciones para reparaciones. Entre las primeras obras que se efectuaron en la factoría figuraron unos sondeos preliminares que situaron el firme submarino a 17 metros, en el vaso del inacabado dique comenzado hacía más de treinta años⁶³. De los anuncios de 1917 se pasó a los hechos del año siguiente. A fines de enero Lazaga solicitó oficialmente al ministerio de Guerra la cesión de la batería del Romano cuyos terrenos eran necesarios para emplazar el dique⁶⁴. Sin embargo, la construcción no comenzaría hasta la década de los años veinte, y entonces quien lo llevaría a cabo serían las propias autoridades.

Pero ahora, aunque con un retraso de seis meses, a fines de enero de 1918 se podía empezar a arbolar la quilla del primer buque que se construía desde hacía más de una década en la cantera gaditana. Tres meses más tarde una segunda le acompañaba en la otra grada existente⁶⁵. La puesta en funcionamiento del astillero mitigó el impacto de las noticias sobre la posible venta de la flota de Pinillos a la casa bilbaína Sota y Aznar que de llevarse a cabo hubiera supuesto la agudización de las tensiones sociales cada vez más degradadas en la ciudad. Los propios trabajadores del astillero habían reclamado en verano un aumento salarial que provocó un fulminante lock-out de Echevarrieta⁶⁶. Las botaduras de los primeros buques coincidirían con el fin de la guerra mundial y entonces el optimismo de los años anteriores había comenzado a decaer aunque

⁶³ *DC* (em), 28 de agosto de 1917 y (et) 2 de agosto de 1917.

⁶⁴ Sobre las gestiones para construir el dique durante 1918 se puede consultar *DC* (et), 26 y 30 de enero y 7 de febrero de 1918.

⁶⁵ En Vargas y Zubiaur (1994), págs. 213-222 y *DC* (em), 18 de abril de 1918.

⁶⁶ Para la conflictividad en los astilleros ver capítulo 4, epígrafe 2. Las noticias de la venta de la flota de Pinillos a la casa Sota y Aznar en *DC* (em) 26 y 27 de mayo y 18 y 19 de junio de 1918.

todavía tardará unos meses en aparecer la recesión. Pero botar los buques no significaba que estuvieran terminados y mucho menos que tuvieran propietario. Este fue el caso de los seis primeros buques construidos por los astilleros Echevarrieta y Larrinaga. Sus quillas se pusieron en grada durante 1918 sin que tuvieran un comprador. De ahí el retraso de sus pruebas que no se realizaron hasta 1919 o incluso 1920 ⁶⁷.

A principios de 1919 la carga financiera que soportaba la factoría era abrumadora. Desde mayo de 1917 se habían invertido en la compra, las nuevas instalaciones y los aprovisionamientos más de once millones de pesetas que sólo habían sido contrarrestados por los ingresos que proporcionaron algunas reparaciones. Esto significaba un enorme capital en funcionamiento. El 60 % invertido en los buques ordenados construir por los propietarios ⁶⁸. La oferta de los astilleros gaditanos comenzaba a salir al mercado en un mal momento. En 1919 esos buques habían perdido un 30 % del valor de su coste, unas 300.000 por barco. Por ello Echevarrieta pensó en que algunos de ellos podrían servir para pagar a la viuda e hijos de Isidoro Larrinaga, muerto en diciembre de 1917, la parte que le correspondía del valor contable de los astilleros. De momento, sólo habían supuesto un gasto y sus botaduras retrasadas desde el previsto septiembre hasta noviembre ⁶⁹.

⁶⁷ Estos seis buques eran los cargueros Gadir, Nadir, Amir, Ophir, Menhir y Agadir. Más información en apéndice 1.

⁶⁸ Valoración de los astilleros de Cádiz efectuada por Juan Antonio Aldecoa, 31 de marzo de 1919, *AHMS, DVNM, caja 213*

⁶⁹ Isidoro Larrinaga Aburto, el otro comunero de E. y L., falleció el 30 de diciembre de 1917. Su viuda Piedad de la Gándara y Ustara y sus hijos Isidoro, José, Luis, Piedad y Federico, se convirtieron en sus herederos. La intención de botar los dos primeros vapores en septiembre en *DC* (et), 13 de agosto de 1918. Las botaduras en *DC* (et), 26 de octubre y 2, 8 y 18 de noviembre de 1918 y *DC* (em), 2, 18 y 19 de noviembre de 1918.

El difícil arranque de la factoría gaditana no impidió que durante estos primeros momentos la figura de Horacio Echevarrieta apareciera como la de un protector. Sus visitas a Cádiz eran un acontecimiento fielmente recogido por las páginas de la prensa local que se encargaba de glosar los nuevos beneficios que había desparramado. Si en mayo de 1917, cuando su primera visita, se le había considerado afabilísimo y de encantadora y modesta personalidad, estos elogios fueron superados en sus sucesivas estancias. Bien fuera para acompañar a sus conocidos en un recorrido por el astillero, o durante las botaduras de los barcos, los diti-rambos de gaditanos anónimos y menos anónimos se sucedían. Fueron normales expresiones como *opulento naviero, protector de la clase obrera, padre cariñoso de los obreros, peticiones de loor y gratitud a los hombres [como Horacio Echevarrieta] que emplean sus capitales, talento y poderosas iniciativas para hacer tanto bien a un pueblo* e, incluso se compuso un himno en honor de los buques construidos⁷⁰. Ni siquiera en los momentos de mayor conflictividad o cuando los despidos mermaban la plantilla de trabajadores, se escucharon palabras en contra del bilbaíno desde los sectores oficiales de la ciudad. Para justificar tales elogios Echevarrieta regaló a sus obreros cien pesetas, en una cartilla de ahorros, cuando la botadura del *Gadir* y ofreció espléndidos banquetes a las fuerzas vivas. Además de efectuar emotivos actos para las señas de identidad locales. Así, la prensa recogió el detalle que tuvo con la viuda de Miguel Veá Murguía, a la que le pasaba una asignación mensual, de enviarle un ramo

⁷⁰ *DC* (et), 7 de mayo de 1917. Visitas de Echevarrieta al astillero en *DC* (em), 18 de abril de 1918, 2, 6 y 18 de noviembre y 29 de diciembre de 1918. También *ER*, Cádiz, 13 de octubre de 1919; *EP*, Cádiz, 19 de julio de 1918; *EC*, *Cádiz*, 21 de febrero de 1918; *La Democracia* (*LD* en adelante), Cádiz, 22 de febrero de 1918.

de flores de los jardines del astillero el día de la botadura del primer vapor.

Tras estas primeras iniciativas, durante 1919 todavía continuó a pleno rendimiento el astillero. Además, las dos siguientes construcciones, las 7 y 8, los cabos Espartel y Villano, sí tenían dueño: la casa Ybarra de Sevilla. Estos buques, junto a las reparaciones que continuaban realizándose, así como las propias obras en las instalaciones daban ocupación a casi mil trabajadores ⁷¹. Cifra que había subido a unos mil quinientos a mediados de año y continuó aumentando en los meses siguientes. Públicamente se seguían insistiendo en los proyectos de construcción del dique seco e incluso de un varadero. Los contratos de estos buques, junto a los de las reparaciones, podrían reducir el riesgo financiero que tenía asumida la empresa. La clave estaba en que tuviera una continuidad en el tiempo. En este sentido 1919 y 1920 serían fundamentales ⁷². Estos años fueron de auge de la especulación que afectó de manera especial a los negocios marítimos. Aunque las compañías siguieron invirtiendo sus beneficios en la adquisición de nuevos vapores, el aumento de la oferta de tonelaje se tradujo en una reducción del valor de los fletes cuando la demanda se contrajo. Fue el caso de la flota mercante española que había aumentado su tonelaje de forma continua desde 1914. Cuando finalizó la guerra las navieras españolas renovaron sus buques bien construyéndolo-

⁷¹ El primer buque reparado en el astillero tras su compra por Echevarrieta fue el vapor *Ontaneda*, en el verano de 1917. AHNS DP, caja 40 E-L. Más sobre las reparaciones en apéndice 1.

⁷² DC (et), 22 de octubre de 1919. Los beneficios por los buques para Ybarra se cifraban en unos 2,3 millones de pesetas. En Valor de los astilleros, AHNS, DVNM caja 224 .

los en astilleros nacionales o extranjeros, o bien, sobre todo, comprándolos, a altos precios, de segunda mano ⁷³.

El resultado fue una flota envejecida que no sólo iba a continuar teniendo una escasa demanda interior sino que ahora sufría la competencia en el exterior de las flotas de los países antes en guerra. Los astilleros vieron como no sólo no se les encargaban nuevas construcciones sino que incluso las ya pedidas eran rescindidas. Es lo que le ocurriría al gaditano con buques de navieras bilbaínas ⁷⁴. De esta forma la cantera gaditana vio como su consolidación se tornaba difícil. Los despidos de trabajadores y la inactividad constructora fueron dos de sus características durante los años veinte. Ahora, a fines de los años diez un febril movimiento sacudía las instalaciones gaditanas. Diez quillas se habían alzado en sus gradas en apenas dos años y estaban empleados más de 1.500 obreros. Entonces la posición secundaria de la ciudad se hizo sentir. Como la del propio Echevarrieta en el cerrado mundo de la siderurgia. Otros intentos de industrializar la ciudad no sólo tuvieron dificultades para sobrevivir, como los astilleros, sino que o bien no llegaron a funcionar, como la fábrica de torpedos ya citada, o una vez en funcionamiento salió de la ciudad. Este último fue el caso de la cadena de montaje de la casa Ford instalada en terrenos de la Segunda Aguada en 1919 que, en 1923, se trasladó a Barcelona ⁷⁵.

⁷³ Valdaliso (1991), págs. 141-165 y 240-251.

⁷⁴ Ver capítulo 4, epígrafe 3.

⁷⁵ Millán Chivite (1993), pág. 115 y *DC* (em), 25 de mayo y 2 de junio de 1919; *DC* (et), 13, 21 de diciembre de 1920; *DC* (em), 19 de enero y 12 de febrero de 1921; *DC* (et), 3 de febrero de 1921; *DC* (et), 31 de marzo y 8 de octubre de 1922 y *NG*, 16 de febrero y 11 de abril de 1923.

A pesar de que Cádiz recogió algo de la onda expansiva de la guerra mundial, ésta no fue suficiente para proporcionarle el impulso necesario que la sacara de su postración. Había perdido su capacidad de iniciativa y, cada vez más, era incapaz de financiar nuevos proyectos. Dependía del capital foráneo y no disponía del peso político suficiente para hacer inclinar la balanza a su favor. La salida de la Ford, en beneficio de Barcelona es una buena muestra. Además, se mantenía la escisión entre el carácter prioritario, tanto económica como simbólicamente, del comercio y la industria en la ciudad. Sus fuerzas vivas siempre habían mirado al mar como mercado. El dinero gaditano no miraba a la cada vez más cara industria si no era para apoyar las peticiones de patrocinios gubernamentales, bien fueran primas a la construcción naval o al transporte marítimo. Por el contrario, los trabajadores gaditanos, y del entorno de la bahía, veían en la industria una de las soluciones para su empobrecida situación. Era habitual la presencia de obreros de San Fernando, Chiclana, Puerto Real o Cádiz en las distintas factorías que se desparaban por la bahía. Sin embargo, no tenían la misma repercusión, salvo en caso de conflictividad ciudadana extrema, las huelgas y lock-outs en el astillero Echevarrieta que el boicot a la Trasatlántica. Sólo cuando el trabajador se convertía en elector, las miradas de la burguesía gaditana, de sus endogámicos y oligárquicos políticos, se volvían hacia él. Así ocurrió en las dos elecciones a diputados a Cortes celebradas en los años siguientes a la reapertura del astillero.

En las convocadas a fines de febrero de 1918 tanto el conservador Juan Bautista Lazaga, el director de la factoría, como el reformista Manuel Rodríguez Piñero, abogado del astillero, intentaron capitalizar el voto obrero y la sensación estimulante que había producido en la ciudad la vuelta a la actividad de la factoría. A mediados de febrero se extendieron rumores sobre la colocación en el astillero de quienes votaran al par-

tido conservador, cuyo candidato era su director. Seguidor de Dato, el ex-marino desmintió tales rumores afirmando que no dejaría su puesto en la factoría y que para evitar que se le acusara de electoralismo iba a aplazar la colocación de las quillas de los tres nuevos buques para después de las votaciones. Por su parte, Rodríguez Piñero, desde su periódico, denunciaba las maniobras de su oponente y recordaba que Echevarrieta era un conocido republicano y minimizaba la intervención que el director había tenido en la compra de la factoría. La victoria fue para Lazaga que ocuparía un escaño que ya no abandonaría en las cuatro elecciones siguientes, hasta la disolución de las cámaras por Primo de Rivera. El nuevo diputado dimitiría poco después como director del astillero. Irónicamente en la prensa reformista se escribió que su sustitución desagradaría a quienes habían confiado en las promesas electorales de trabajo ⁷⁶. Un año más tarde, en mayo, nuevamente Rodríguez Piñero se enfrentó a Lazaga por el escaño. Esta vez intervino el propio Echevarrieta quien envió un telegrama a la gerencia de la factoría pidiéndoles que colocaran en los tablones de anuncio una nota expresando *el agrado* con que vería que sus obreros y empleados votasen y apoyaran la candidatura de Piñero. Aunque el bilbaíno afirmaba respetar la libertad de conciencia de sus empleados y de no “rebajar en su estima y afecto personal” a quienes “por sus compromisos o ideas” no pudieran complacerle. Nuevamente, por tercera vez, el jefe del reformismo gaditano fue derrotado. Tendría que esperar a las de 1923 para conseguir el acta de diputado, pero por el distrito de Algeciras ⁷⁷.

⁷⁶ *DC* (et), 18 y 26 de febrero de 1919 y *ER*, Cádiz, 4 y 11 de febrero y 15 de abril de 1919. También Rodríguez Gaytan (1990), págs. 265-290.

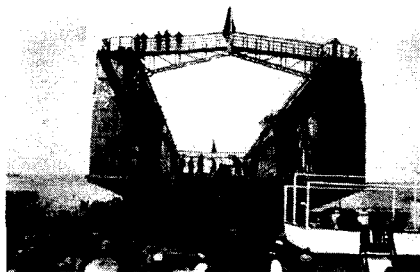
⁷⁷ *DC* (et), 31 de mayo y 5 de junio de 1919 y *ER*, Cádiz, 23 de mayo de 1919. También Rodríguez Gaytán (1990), pág. 296. Esta actitud de Echevarrieta no era aislada.

La dictadura de Primo de Rivera quiso calmar las revueltas aguas sociales del país, diluir las responsabilidades del desastre del verano de 1921 en Annual y dar un balón de oxígeno a una monarquía cada vez más asfixiada por su falta de soluciones políticas. A la vez, la situación económica abandonaba los años boyantes de la guerra y se introducía en una recesión que provocaba una mayor conflictividad. En ese camino el astillero gaditano se encontró en una difícil situación que lograría capear gracias a las excelentes relaciones de su propietario con algunos de los sectores de la corte alfonsina y de los nuevos rectores del país. Aunque tampoco le bastó al plutócrata republicano vasco para consolidarse como una de las principales fortunas del país tal como lo había sido durante los años previos a la dictadura.

En 1933 Luis Capdevila le escribía desde León anunciándole que no podía devolverle las casi 150.000 pesetas que le había prestado en 1920 *para su elección como diputado*. AHNS, DP, caja 27 E-L.

Parte Segunda

La dolorosa existencia de un proyecto inicial



Botadura en junio de 1924 del dique flotante construido en los astilleros de Cádiz para la Base Naval de Cartagena (Murcia).
Revista *Siemens*, n 4, 1926. Hemeroteca Municipal de Sevilla.

Capítulo 4

La larga década de los veinte (1919-1930)



El propietario del astillero visita la sede de la Asociación patronal gaditana a principios de los años veinte.

Guía de Cádiz, 1923, Archivo Histórico Municipal de Cádiz.

1. Las nuevas perspectivas económicas: Primo de Rivera y el gran capital

Se ha dicho que la dictadura de Primo de Rivera surge, entre otras razones, por las graves tensiones sociales y económicas originadas por la aceleración durante la Primera Guerra Mundial del proceso industrializador español. Según este planteamiento, el miedo a la revolución habría sido una de las causas para la solución de emergencia que representó el golpe militar. Sin embargo, hay que pensar hasta que punto era real, en la España de 1923, la amenaza revolucionaria. Es cierto que en los años anteriores, sobre todo desde 1918 hasta 1921, la conflictividad social había alcanzado importantes cotas de violencia a medida que se agudizaban las crisis de subsistencias y disminuían los beneficios empresariales obtenidos durante los años de guerra. Como también el cada vez mayor desprestigio del sistema político de la Restauración que había sufrido una fuerte convulsión durante el verano de 1917 con la convocatoria de la Asamblea de parlamentarios de Barcelona y la huelga general de agosto. Además, la humillante derrota de Annual y el clamor que se levantó exigiendo responsabilidades por los miles de muertos generó un fuerte malestar en las filas del ejército ¹.

¹ Tortella (1994), pág. 204.

Parece más bien que la reacción militar de Primo de Rivera, bajo el patrocinio del monarca, se produjo en el contexto de una histeria de las clases dirigentes españolas, con el apoyo tácito de las medias fuertemente golpeadas por las crisis y la violencia social. Baste recordar la campaña que, en pleno auge de beneficios empresariales, desarrollaron los más importantes grupos económicos del país en contra de la moderada ley de beneficios extraordinarios propuesta en 1916 por Santiago Alba. O la oposición militar y de los conservadores a una investigación de las responsabilidades civiles y militares del desastre marroquí. La decidida acción del gobierno liberal de García Prieto y la mayor energía del Parlamento en esta dirección, durante 1923, fue la gota que colmó el vaso de los sectores civiles y militares más ligados con el Antiguo Régimen ².

Pero también es razonable dudar de las auténticas intenciones democratizadoras de una clase parlamentaria forjada en los hábitos del partidismo de notables y la política caciquil, incluyendo a la mayoría de los republicanos. Por lo que las causas del golpe de Estado de Primo habría que buscarlas en un conjunto de factores entre los que no tuvo menor importancia la existencia en la alta burguesía española del *sentimiento* de que una revolución era inminente. Sobre todo entre la catalana, región en la que precisamente era capitán general Primo de Rivera. Se ha hecho hincapié en la responsabilidad de la burguesía catalana en el golpe. Incluso se han recordado sus llamamientos, durante la crisis de 1898, en pro de una solución militar. Atemorizada por la presencia del anarcosindicalismo que podía acabar consolidándose, afectando a sus intereses económicos y juzgando débil al gobierno liberal que había adoptado una actitud más moderada frente a la cuestión social, consideró

² Ben-Ami (1983), págs. 25-42.

que sólo la presencia de un gobierno fuerte que asegurara la ley y el orden podía garantizar la estabilidad de sus negocios. No es de extrañar que fuera ese temor a la revuelta el que se utilizara para legitimar la rebelión³.

En lo que parece haber acuerdo es en considerar que la Dictadura de Primo de Rivera surgió en un momento de reactivación tras la crisis de los años precedentes. Los primeros años de la década de los veinte habían sido de reajuste de la economía española tras la expansión de la guerra. Fue una etapa de reducción de la producción siderúrgica, minera y textil; de especulación, caída de fletes y envejecimiento de la marina mercante española y estancamiento de los nuevos sectores industriales como el eléctrico, el químico o el cementero. En paralelo, desde 1920 hasta 1923, fue también el período durante el que la patronal abandonó su política de ceder a las reivindicaciones obreras. Desde 1919 la práctica del lock-out, la reducción salarial, el no reconocimiento de las organizaciones obreras y la reducción de plantillas había comenzado a ser moneda común en el mundo de las relaciones sociales españolas. Para mantener su nivel de beneficios la patronal presionaba sobre el empleo y los salarios⁴.

En 1923 comenzó a cambiar esta tendencia y la mayoría tanto de los *viejos* como los *nuevos* sectores industriales empezaron a recuperarse. Hecho que fue acompañado por una agudización de la conflictividad social que buscaba mantener la capacidad adquisitiva y salarial de los tra-

³ Sobre estas cuestiones véanse Marín Arce (1991), págs. 251-253 y Ben Amí (1983), págs. 37-45.

⁴ Roldán y García Delgado (1973), vol I, págs. 90-95, Valdaliso (1991), págs. 145-149; Ben-Ami (1984), págs. 34-35

bajadores y reducir los crecientes niveles de paro. Se trataban, pues, de huelgas defensivas para no perder conquistas de los años anteriores como la jornada de ocho horas o defenderse de la renacida violencia social que si en marzo le costó la vida a Salvador Seguí, en los meses siguientes afectó a las de Regueral, ex-gobernador civil de Bilbao, y Soldevilla, arzobispo de Zaragoza. El temor a que los reorganizados sindicatos cenetistas pasaran de estar a la defensiva o llegaran a amenazar la continuación de los niveles de beneficios, fue una de las causas que llevó a las oligarquías vasca y catalana, sobre todo esta última, a apoyar decididamente el golpe de Primo de Rivera ⁵.

Así pues una de las bases sobre las que se asentó la Dictadura de Primo fueron, en primer lugar, sus promesas de restablecer la paz social, la tranquilidad ciudadana. De esta forma se granjeaba sino la simpatía, sí la pasividad de amplios sectores de la sociedad española que, además, no se sentían en ningún modo identificados con el sistema político que venía a suspender el general jerezano. La crisis, se ha llegado a hablar del *vacío de poder* del último gobierno liberal, el conocido como de *concentración*, puso de manifiesto que la vieja maquinaria política de la Restauración estaba quebrada y ya nunca, en su caracterización hasta 1923, iba a recuperarse. Primo representaba una alternativa que daba cierto oxígeno a los renqueantes mecanismos del sistema y se subía al carro del regeneracionismo. Además de presentarse como un nuevo Pavía que venía a poner orden en el caos político y desorden público del país o como el costista *cirujano de hierro*, Primo de Rivera contó con el apoyo de la alta

⁵ Sobre la situación económica de los primeros años veinte Ben-Ami (1983), págs. 36-39; Hernández Andreu (1986), págs. 97-105 y 112-115. Sobre la conflictividad social de esos años Gómez Casas (1973), págs. 114-137 y Meaker (1973).

burguesía española. El precio que pagó fueron sus promesas de protección arancelaria para los productos industriales. Proteccionismo que era una necesidad para la oligarquía nacional ávida de mantener los beneficios anteriores. Así, la Dictadura ayudaría a reservar en exclusiva el mercado nacional. El resultado fue el reforzamiento del prohibicionismo cerealista e industrial, la creación de numerosos organismos de intervención estatal y una serie de ayudas administrativas tales como ventajas fiscales, medidas de fomento o la demanda directa del Estado. En resumen, se creaba el marco adecuado para el intervencionismo estatal al que se ha culpado de ser uno de los responsables del atraso económico del país al fomentar unos sectores oligopólicos sin conocer su viabilidad y sin contrapartidas⁶.

La satisfacción de los intereses de los grandes grupos empresariales quedó oculta por la retórica dictatorial de crear una España *grande* basada en su independencia económica, la recuperación del papel de potencia internacional, al menos en el Mediterráneo, y la fundación de un *nuevo Estado* que sustituyera al caduco liberalismo de la Restauración. No era un proyecto aislado en el marco europeo. Por las mismas fechas en que se produjo el golpe de Primo otros países, como Italia, adoptaron regímenes de tipo dictatorial. Primo fracasó en su pretensión de adquirir cierto rango internacional. Como tampoco pudo librarse de su papel dependiente de Francia en el norte de Africa, ni cuajar la creación de una alianza hispano-italiana. Tampoco acabaron concretándose ni la comunidad *espiritual* hispano-americana, cuya expresión más resonante fue la Exposición Iberoamericana de 1929 en Sevilla, ni sus pretensiones de formar parte del Consejo de Seguridad de la Sociedad de Naciones⁷.

⁶ Ben-Ami (1984), págs. 41-42 y Palafox (1991), págs. 91-94 y 121.

⁷ Sobre estas cuestiones Ben-Ami (1983), págs. 84-90 y Sueiro Seoane (1993).

Tampoco tuvo mejor fortuna en la creación de un nuevo marco institucional. Su declarado antipartidismo y antiparlamentarismo no tuvo la contrapartida de una nueva formulación. Cierto es que hizo desaparecer del mapa social español los viejos partidos de la Restauración, pero no fue capaz de institucionalizar su régimen. Presentado como una solución transitoria, su prolongación en el tiempo le llevó a enfrentarse con el rey que temía que la monarquía quedara reducida a un mero apéndice primorriverista. Fue precisamente el deseo de institucionalizar el nuevo régimen lo que acabó llevándole al enfrentamiento con los grupos que le habían apoyado en 1923. Con un modelo de Estado en mantillas, gobernando mediante la promulgación de reales decretos, ni la *Organización Corporativa Nacional* (1926) ni el proyecto de una *Asamblea Nacional Consultiva* (1929) acabaron cuajando. El resultado fue la reducción de la base social del régimen cuyas filas enemigas se fueron engrosando de catalanistas humillados, sindicalistas católicos celosos de los privilegios de la UGT, militares afectados en sus carreras por el favoritismo y viejos políticos *turnistas* apartados y vejados. Todos ellos, junto a los grupos más radicalmente divergentes, como anarcosindicalistas o republicanos, acabaron forzando la salida de Primo del poder. Cuando lo haga será tarde para la monarquía, su suerte está ligada a la del Dictador y el cambio socio-político demandado por amplias capas de la población pasará por su sustitución por un régimen republicano⁸.

Pero si no obtuvo tampoco demasiado éxito en la nacionalización de la economía, que siguió dependiendo del capital y la tecnología extranjera, en este campo la dictadura sí respondió a las demandas de desarrollo y conquista del mercado interior demandado por la oligarquía

⁸ Ben-Ami (1984) y (1990) y Malerbe (1976).

española. Fue quizás el único aspecto en que el régimen de Primo formuló unos presupuestos coherentes con los de los grupos que le apoyaban. Durante los años expansivos de la Primera Guerra Mundial se había producido un proceso de concentración empresarial en torno a los grandes grupos catalán y vasco. A la vez había aparecido una mayor diversificación industrial que tendía a sustituir las industrias de consumo por las pesadas. Fueron éstas últimas, en manos casi exclusivas de una casta oligárquica, las principales beneficiarias de la decidida política intervencionista que se desarrolló en España durante los años veinte. No es que fuera un giro brusco, el proteccionismo y la nacionalización tenía amplios antecedentes, sino lo que destacó fue su intensidad y la honda participación estatal.

No es de extrañar por lo tanto que en el organismo director de la economía española creado en 1924, el *Consejo de la Economía Nacional*, estuvieran presentes grandes magnates catalanes y vascos, en compañía de los representantes de los intereses agrícolas. Ni que su política fiscalizadora beneficiara primordialmente sus intereses en detrimento de nuevos o más pequeños empresarios. Este era el fin que se ocultaba tras la normativa que exigía la autorización administrativa para la instalación, ampliación o traslado de localidad de empresas y sociedades. La culminación de la intervención estatal fue la creación a fines de 1928 del ministerio de Economía Nacional encargado de coordinar todos los organismos y mecanismos nacidos los años anteriores. Primo de Rivera estaba convencido de la *necesidad de la intervención del estado en toda la vida del país*⁹.

⁹ Ben Ami (1983), pág. 163

La política económica de la Dictadura no sólo promovió la protección de los sectores industriales nacionales sino también el mantenimiento de los beneficios de los grandes grupos empresariales. Así el proteccionismo arancelario que había hecho de España, a mediados de los años veinte, el país más protegido de los de su entorno, se convirtió en una medida más destinada a impedir la competencia a los grupos industriales y agrícolas ¹⁰. Dentro de esta política favorecedora de la industria nacional estuvo, en 1924, el anuncio del apoyo a la construcción de ferrocarriles y desarrollo de la industria hidroeléctrica. Las noticias de una posible oferta de importantes capitales extranjeros llevó a los principales capitalistas vascos, los más interesados en esos sectores, a la creación de la *Federación de Industrias Nacionales* (FIN). Entidad que se convertiría en un medio de expresión de los intereses de la oligarquía vasca y contribuyó al proceso de concentración empresarial iniciado los años anteriores. La base de su influencia estaba en su presencia en los órganos de control y poder económico de la Dictadura y en su política de gasto para desarrollar un ambicioso plan de obras públicas. Entre sus fundadores estuvo Horacio Echevarrieta, junto a Fernando Ybarra, Ramón de la Sota o el marqués de Urquijo, y a ella pertenecieron sus más importantes negocios como los astilleros de Cádiz ¹¹.

Fueron, en efecto, las obras públicas y la constitución de los monopolios las realizaciones económicas de la Dictadura de mayor trascendencia. Ambos casos respondían al pensamiento de Primo de que la prosperidad española vendría mediante el desarrollo de la gran empresa a la que era preciso subsidiar. Por ello navieras, como la Trasatlántica o la

¹⁰ Palafox (1991), pág. 88.

¹¹ Cabrera (1983), págs. 46-49.

Transmediterránea, empresas ferroviarias, como el Central de Aragón, o constructoras, como la Sociedad General de Obras y Construcciones, recibieron encargos de numerosas obras públicas generosamente subvencionadas. Sin embargo, como se ha señalado, puede parecer contradictorio que fueran empresas de fuerte participación o capital mayoritario extranjero las que estuvieran entre las más beneficiadas. Este hecho no hacía sino poner de manifiesto el carácter dependiente de la economía española y el objetivo final de favorecer al gran capital que encubría las pomposas declaraciones de nacionalismo económico. Se trataba de mantener los beneficios de una oligarquía globalmente retrógrada en lo económico y aprensiva en lo social. Lo de menos aunque los hubiera, tal como el desarrollo hidroeléctrico y la creación de una red de carreteras, eran los efectos beneficiosos de tales obras.

El entramado Dictadura-Empresarios creó una situación de arbitrio y favoritismo, en el que la concesión de obras o monopolios iba acompañada por *generosidades*, dietas, gratificaciones, dobles sueldos y favoritismos que llegaban al escándalo. Entre los más beneficiados estuvieron ministros del Directorio, como el conde de Guadalhorce, generales africanistas, como Sanjurjo, o familiares de destacadas figuras del régimen, como el hijo de Martínez Anido, del propio dictador o el rey Alfonso XIII ¹². Entre los más llamativos de estos negocios estuvieron los que giraron en torno a las concesiones de los monopolios. Tanto el de las comunicaciones telefónicas como los del tabaco en Marruecos o los petróleos estuvieron rodeados de tensiones y escándalos entre los propios grupos capitalistas que optaban a ellos. La entrega del monopolio taba-

¹² Gortázar (1986), pág. 240; Ben-Ami (1983), págs. 162-165; Malerbe (1976), págs. 50-51.

quero marroquí a un contrabandista tan notorio como Juan March, el sometimiento de los teléfonos a las condiciones ominosas de la compañía norteamericana ITT, o la tensión generada por la creación de la CAMP-SA ponía de manifiesto los empujones en el reparto del pastel de la política de gasto público de la dictadura ¹³.

Si de algo cabe definir la política presupuestaria de Primo es de costosa. El gasto público se disparó y para financiarlo se recurrió no sólo al aumento de la presión fiscal sino también a los presupuestos extraordinarios financiados mediante emisiones de deuda del Estado. Pero, este aumento del gasto destinado a satisfacer las necesidades de la gran industria española, recayó fundamentalmente sobre las clases medias que vieron como aumentaban los impuestos que tenían que pagar. Se anunciaron severas medidas contra la evasión fiscal, que crearon el pánico entre comerciantes, profesionales y artesanos, y aunque pidió a los grandes empresarios que contribuyeran de forma más decidida a la carga fiscal, nunca se atrevió a aplicar tal propuesta que levantó la indignación de las clases propietarias ¹⁴. Los sueños de Calvo Sotelo de introducir un impuesto progresivo que redistribuyera la carga fiscal quedó en el vacío. Como se ha escrito, llama la atención que la suma total de los impuestos pagados por terratenientes e industriales durante los años de la Dictadura fuera menor que la cantidad recaudada por la lotería ¹⁵.

Por eso, a pesar del aumento de los ingresos del gobierno, el déficit presupuestario creció y con él las emisiones de deuda pública. Sus espléndidas condiciones y las operaciones del propio gobierno reaviva-

¹³ Ben-Ami (1983), págs. 165-167; Tortella (1991).

¹⁴ Palafox (1991), págs. 109-121 y Ben-Ami (1983), págs. 177-182.

¹⁵ Ben-Ami (1983), pág. 180.

ron, como durante los años de la Primera Guerra Mundial, el mundo bursátil y la fiebre especulativa de los ahorradores. Recurrir al dinero privado suponía que el régimen ofreciera una imagen de estabilidad y de perspectivas políticas de largo alcance. Pero Primo no pudo ofrecer un *Nuevo Estado*. Las carreteras, el aumento del tráfico automovilístico y la *modernización* de las ciudades no pudieron ocultar el vacío político en el que se desarrollaban. De las contradicciones existentes entre el cambio social que se producía en el país y una economía al servicio de una élite oligárquica, que además competía entre sí, surgieron las contradicciones que acabarían llevando al dictador a morir en el exilio y al derrumbamiento de la monarquía de la Restauración.

Entre quienes adquirieron una posición destacada en el mundo financiero del régimen de Primo estuvo Horacio Echevarrieta, el exdiputado republicano acusado de complicidad con la huelga nacional del verano de 1917. A pesar de lo que se ha dicho sobre sus dificultades con el Dictador por unas cartas que tenía sobre la actuación del general Silvestre en Annual, fue durante estos años cuando el millonario vasco intentó introducirse en los negocios de mayores perspectivas, tales como el petrolero o el hidro-eléctrico ¹⁶. No era nuevo su interés por ellos, pero será ahora cuando tenga mayores posibilidades de expansión. Los años de la Dictadura fueron para Echevarrieta los del negocio inmobiliario de la Gran Vía madrileña, junto a personajes cercanos a la corte, de la aprobación definitiva de la construcción de los *Salto del Duero* y de la construc-

¹⁶ Garriga (1976), pág. 203. No he encontrado ninguna prueba documental sobre tales cartas. Sin embargo, en la correspondencia de su cuñado, Rafael Echevarría Azcárate, sí se hace referencia a que tras el golpe de estado de Primo, las oficinas del empresario en Bilbao fueron registradas. En AHNS DP, caja 204.

ción de la Fábrica Nacional de Torpedos en Cádiz. Esta última, fue una muestra de la diversidad de intereses que chocaban en el seno de la oligarquía española y convirtió a Horacio Echevarrieta en piedra clave del intento de introducción de la industria militar alemana.

La construcción de la Fábrica Nacional de Torpedos de Cádiz tenía su origen en el deseo del gobierno de nacionalizar la construcción del material de guerra. Hasta entonces, por ejemplo, los planos y armamentos de los buques de la armada española habían sido fundamentalmente británicos. A distintas casas inglesas pertenecían la mayor parte de la artillería de sus principales buques y en prototipos británicos se basó el plan de renovación iniciado a mediados de la década de los años diez. Antes, durante el *gobierno largo* de Maura, José Ferrándiz había llevado a cabo sus planes de reorganizar la Armada. Al concurso de construcción se presentaron empresas con importante representación de inversores franceses, italianos, alemanes y británicos. La lucha se centró entre estos dos últimos grupos liderados por la *Krupp* y el *Vickers & Maxim, Brown y Armstrong*¹⁷. Este último pertenecía al accionariado de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), creada en agosto de 1908 e integrada además, por un selecto ramillete de entidades financieras y empresas siderúrgicas de la plutocracia nacional y capital inglés

¹⁸.

¹⁷ Sobre la *Vickers*, Valdaliso cita el trabajo de Davenport-Hines (1986), págs. 43-74. Más asequibles y proporcionando información sobre las actividades de la empresa británica en España, en especial como socio de la Sociedad Española de Construcción Naval, Ballesteros (1993), págs. 29-30 y Martínez Romero (1991), págs. 97-99.

¹⁸ Para la creación de la SECN se pueden consultar Cerezo (1983), págs. 102-103 y Valdaliso (1991), págs. 295-296.

La ventaja la tenían los británicos presentes desde hacía ya mucho tiempo en la industria naval española. Consciente de ello la casa alemana se retiró del concurso y esperó a mejores tiempos. Llegarían durante la dictadura de Primo de Rivera. En un primer momento, fue en la SECN en la que se fijó el Directorio cuando pretendió llevar a cabo los planes de nacionalización de la industria armamentística contemplados en la ley de julio de 1918 y en las del programa naval plasmado en las leyes de 31 de marzo y 13 de julio de 1926. En ellos tenía un importante papel la creación de una factoría de equipos de navegación, tiro y fabricación de torpedos.

La Primera guerra mundial había demostrado el porvenir de los submarinos y la Armada española, que había comprado algunos, se disponía a iniciar un programa de construcciones. Además apareció un nuevo factor: los intentos de Alemania de eludir las restricciones armamentísticas que le habían sido impuestas tras su derrota. Esa finalidad tenían los acuerdos que el gobierno germano empezó a firmar durante los primeros años de la década de los años veinte. Desde 1922, impulsados por el entonces capitán Wilhelm Canaris, agentes alemanes empezaron a introducirse en España con la doble misión de establecer contactos con industrias y preparar el terreno para, con posterioridad, crear una red de espionaje. Fue en el campo naval donde cuajaron en mayor medida los planes alemanes. La construcción en el astillero de Echevarrieta del prototipo de un nuevo submarino, el que sería conocido por *E-1*, es uno de los mejores ejemplos. El propietario de la factoría gaditana ocupó un papel central en estos contactos, en su mayor parte confidenciales, que le llevó a relacionarse con las más altas instancias de gobierno alemanas. Como ha dicho Angel Viñas, es *una historia poco conocida y excitante*¹⁹.

¹⁹ Viñas (1974), pág. 35.

Tanto torpedos como submarinos serían codiciados por Echevarrieta para dar vida a sus decaídos astilleros gaditanos que desde finales de 1920 reducía de forma continuada su personal. Tras la botadura en 1921 del *Santamaña*, para la naviera Bermeo, sólo la construcción de un dique flotante para el arsenal de Cartagena y otras obras para construcciones terrestres, como el puente metálico para la línea de metro que Echevarrieta patrocinaba en Barcelona o los de Villamartín (Cádiz) y sobre el río Genil en la carretera de Lucena a Estepa, habían dado algún empleo a los apenas 150 obreros, con jornada de 4 días, que continuaban en la factoría en 1922 de los 2.000 que tenía a principios de la década ²⁰. La oportunidad llegó cuando la Sociedad Española de Construcción Naval no acabó de concretar la realización en Cartagena de un proyecto que requería costosas inversiones en un momento de recesión de la industria naval. Además la casa italiana Fiume, con quien se habían establecido negociaciones para que suministrara los torpedos, no había cumplido sus compromisos debido a su grave situación financiera ²¹.

²⁰ El *Santamaña*, o *Santa María*, se botó el 7 de agosto de 1921 (*DC* (et), 8 de agosto de 1921). Las primeras noticias de despidos en los astilleros surgen en octubre de 1920 (*ER*, Cádiz, 29 de octubre de 1920) y continuaron durante los primeros meses de 1921 (*EDC*, 28 de febrero de 1921; *EP*, Cádiz, 19 de marzo de 1921; *ER*, Cádiz, 3, 8 y 11 de marzo de 1921 y *DC* (et), 3 de marzo de 1921). A lo largo de este año continuaron las noticias de despidos (*EP*, Cádiz, 20 de abril, 19 de mayo, 19 de junio, 19 de octubre y 3 de diciembre de 1921 y *DC* (et), 25 y 30 de abril, 11 de junio, 7 de julio, 30 de noviembre y 2 y 26 de diciembre de 1921) de forma que cuando terminaba el año los 2.000 obreros de 1920 se habían reducido a 400. Cifra que a principios de 1922 menguó a unos 150 (*EP*, Cádiz, 11 de enero de 1922). Sobre la construcción de los puentes ver apéndice 1.

²¹ AHNS, DVNM, caja 207

Entonces fue cuando las autoridades pidieron a Echevarrieta que lo asumiera. La elección no era casual. No sólo continuaba siendo considerado uno de los más importantes empresarios del país, sino que también sus relaciones con el gobierno eran fluidas y cordiales. En mayo de 1925, había participado en la solución de la crisis del banco bilbaíno *Crédito de la Unión Minera* y durante el verano ejercido de intermediario del gobierno español con Abd-el-Krim antes del desembarco de Alhucemas²². Las negociaciones preveían que Echevarrieta construyera la fábrica en Cartagena y que ésta produciría un número de torpedos determinado por el gobierno. A cambio, se otorgaban al bilbaíno fuertes exenciones de impuestos y cierta generosidad a la hora de evaluar el precio final de los proyectiles.

A fines de noviembre de 1925 se acordaron las bases definitivas del contrato. Según estas, Echevarrieta adelantaría el dinero necesario, a cambio de una devolución por el Estado en diez años y un interés del 5%. El beneficio industrial se fijaba en un 10% del precio final de los 1.000 torpedos acordados. A cambio, el acuerdo exigía una fuerte inversión que debería esperar a servir los torpedos para empezar a recobrar el capital empleado. Nunca llegaron a fabricarse. Este nuevo intento de la industria armamentística alemana por evadir las restricciones de los tratados de Versalles e introducirse en España fracasó. Además, para Echevarrieta supuso quedar, financieramente, en manos de los alemanes que

²² Para las gestiones de Echevarrieta en la quiebra del CUM y en la renovación del concierto económico de Vizcaya ver *EL*, Bilbao, 29 y 31 de marzo, 2, 18 y 30 de abril y 6, 7, 9, 11, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30 y 31 de mayo de 1925. Para su intermediación entre el gobierno español y Abd-el-Krim, *EL*, Bilbao, 4 y 23 de junio y 2 y 7 de agosto de 1925. También Sueiro Seoane (1993), págs. 22, 225 y 246 y Marín Arce (1991), pág. 285.

habían aportado, mediante créditos del *Deutsche Bank*, unos 4,5 millones de pesetas ²³.

La asfixia financiera de Echevarrieta y las pugnas entre británicos y alemanes acabaron por convertir a la Fábrica de Torpedos en un esqueleto más del fracasado tejido industrial gaditano ²⁴. La obstrucción practicada por los intereses británicos empezó a dejarse sentir. Los expedientes se eternizaban, por ejemplo más de dos años el de compra de los terrenos, o las comisiones inspectoras gubernamentales se mostraban extremadamente minuciosas y denegaban las modificaciones que Echevarrieta solicitaba. No se olvidaba que de la mano del vasco la industria naval alemana intentaba introducirse en España.

Los centroeuropeos habían obtenido ya un primer éxito con la creación en Valencia, en 1924, de la *Unión Naval de Levante*, respaldada por la *Krupp*, que podía ser un fuerte rival de la SECN ²⁵. Ahora, el promotor de la industria de torpedos española había firmado un contrato con la marina alemana por la que ésta le suministraría los planos y datos técnicos de los proyectiles y controlaría su construcción ²⁶. No había sido casualidad que hasta que el pro-británico almirante Cornejo no abandonó el ministerio de Marina en 1928, y fue sustituido por Mateo García

²³ Viñas (1974), págs. 74-75 y 89-90 y AHNS DP, cajas 122-129.

²⁴ La discusión del proyecto y el acuerdo entre Echevarrieta y el gobierno AHNS, DVNM, caja 207.

²⁵ Cerezo (1983), pág. 186.

²⁶ Contrato entre la Marina alemana y Horacio Echevarrieta, *s/f*, AHNS, DVNM, caja 270. Otras condiciones eran el veto alemán sobre el director de la factoría; el conocimiento del Almirantazgo alemán de todas las pruebas y experiencias que se realizaran con los torpedos y que los alemanes no entregarían los planos de construcción hasta la finalización del contrato.

de los Reyes, ex-jefe de la base naval de Cartagena y muy relacionado con Echevarrieta, no acabó de ponerse en marcha el fábrica gaditana ²⁷.

Hasta diciembre de 1928 no se efectuó la compra de los terrenos. De la seguridad que en ese momento se tenía de que comenzarían las obras da cuenta la presencia en Cádiz de los ingenieros alemanes para dirigir la construcción. Al frente de ellos estaba Otto Meycke que fue nombrado director ²⁸. Las obras comenzaron en 1929 pero no significó el fin de las dificultades. Echevarrieta las financiaba con un préstamo de algo más de un millón de pesetas concedido por el Banco Alemán Transatlántico. Los sucesivos retrasos y las desviaciones presupuestarias, además del incumplimiento de los pagos anuales acordados con el Estado, acabaron por ahogar económicamente el proyecto ²⁹. Mientras, ni Echevarrieta pudo pagar los préstamos, ni las presiones inglesas desaparecieron. Cuando no era el retraso de los expedientes, se producían discrepancias sobre la nacionalidad de la maquinaria a utilizar, o la disparidad sobre la valoración de las partidas de maquinaria que acabaron en la petición del

²⁷ Viñas (1974), pág. 39. La relación de Echevarrieta con García Reyes se aprecia en la correspondencia personal del vasco. Como ejemplo, citar que ya en 1925 la familia del futuro ministro de Marina acompañaba a Echevarrieta a sus recorridos veraniegos por las costas europeas. AHNS DP, caja, 26 E-L.

²⁸ En *NG*, Cádiz 11 de junio y 26 de octubre de 1927. La presencia de los técnicos alemanes en *EL*, Bilbao, 22 de noviembre de 1928 y *NG*, 4 de diciembre de 1928. Además de Meycke, ingeniero diseñador de torpedos experimentales desde los años de la Primera Guerra Mundial se desplazaron a Cádiz los ingenieros Herman Dieseler y Robert Dorl, y la mecanógrafa Wanda Thiele. AHNS, DVNM, caja 391.

²⁹ El Estado incumplió el pago de las tres primeras anualidades acordadas con Echevarrieta escudándose en que la factoría no estaba dispuesta para producir los proyectiles. La suma ascendía a 4.249.962 pesetas. AHNGC, DVNM, caja 207.

ministerio de Marina de que se elaborara un nuevo presupuesto que primara la de fabricación nacional ³⁰.

Durante 1930, se lograron terminar parte de las instalaciones. En octubre se remató una de sus chimeneas y estaba en avanzado estado de construcción la escuela-taller de *mecánicos-torpedistas* ³¹. Sin embargo, la paralización de la compra de la maquinaria y la petición de un nuevo presupuesto por parte del ministerio de Marina determinó la práctica paralización de las obras. La proclamación de la Segunda República no supuso ningún cambio en su situación, al contrario de lo que esperaba Echevarrieta. Los gobiernos del nuevo régimen decidieron una drástica supresión de las obras de titularidad pública y entre ellas estaba la de la fábrica gaditana. La paralización de sus obras es un indicador de los limitados resultados de la colaboración militar hispano-alemana. Echevarrieta, tras la mediación del ex-ministro de Justicia Julio Weiss, recuperó 1,5 millones de pesetas de las que había invertido, mientras que el resto de los más de 4 millones pagados por la República española se destinaron a pagar los créditos alemanes adelantados ³².

Cuando se acercaba la década de los treinta las bases de la Dictadura se resquebrajaban. No era sólo la cada vez mayor oposición de las

³⁰ El acuerdo con Defries se firmó durante 1929 y cobró en agosto de 1934 a la rescisión del contrato entre Echevarrieta y el Estado. Los retrasos en los expedientes se sucedieron durante 1929 y 1930. Por ejemplo, el de aprobación de la importación de 44 máquinas de la firma alemana Wohlenberg que comenzado en mayo de 1929 obtuvo la primera respuesta, negativa, un año más tarde. Las modificaciones presupuestarias fueron sugeridas en la segunda mitad de 1930 y se prolongaron durante 1931, AHNS, DVNM, caja 207.

³¹ NG, Cádiz, 24 de septiembre y 20 de octubre de 1930.

³² Viñas (1974), págs. 89-90.

clases medias que habían soportado el peso de la expansión del gasto estatal, o los descontentos en el seno de la oligarquía española que parecía redescubrir el liberalismo tras beneficiarse del desarrollo nacionalista de Primo, sino que además se hacían presentes los cambios sociales y culturales que se habían producido en el país durante esos años que reclamaban una mayor democratización de sus estructuras. La oposición iría articulándose en torno a los republicanos que representaban, y después durante la Segunda República defraudarían, las esperanzas depositadas en ellos, la movilización de una sociedad que pretendía tanto la sustitución del sistema caciquil y clientelar como unas auténticas reformas sociales y económicas. El resultado fue la intensa politización que sacudió al pueblo español durante la última etapa de la Dictadura.

A pesar de que para España no se puede hablar de crisis económica generalizada en 1929, tal como se produjo en la mayoría de los países de su entorno ³³, sí se creó una delicada situación por la continuada devaluación de la peseta. La cotización de la moneda nacional se había convertido en símbolo de su desarrollo y de la estabilidad del régimen. Durante 1927 casi alcanzó su paridad con el oro lo que desató toda una euforia patrioter que pronto se vio amenazada por su paulatino descenso durante el año siguiente a pesar de los desesperados intentos del ministro de Hacienda, Calvo Sotelo, por detenerlo. No es que existieran especiales problemas económicos, si 1929 fue el año de mayor volumen exportador también lo fue de crisis de sobreproducción agrícola o textil, pero el desplome de la cotización de la moneda restó confianza al régimen. La fracasada intervención de los cambios y la polémica con Cambó

³³ Hernández Andreu (1986) y Arias (1992)

puso en primer plano de la actualidad la situación financiera de la Dictadura ³⁴.

La inestabilidad era una muestra de las dudas que podían plantearse en la alta burguesía sobre la viabilidad del régimen de Primo para seguir cumpliendo el papel de pagar los costes del desarrollo económico. Su elección, a fines de 1929 no dejaba lugar a dudas. El fracaso de los bonos del Tesoro en oro de diciembre de 1929 indicó el cambio de posición de la oligarquía nacional. Apenas un mes más tarde, el general jerezano emprendía el camino del exilio. Quienes habían apoyado sus medidas de fuerza de 1923, ahora le abandonaban como fin de un camino durante el que las filas de sus seguidores se habían ido vaciando paulatinamente. A su abandono por cada vez mayores sectores de las clases medias, se unió el de sectores de la propia alta burguesía. El proteccionismo de Primo, excelente para algodoneros catalanes y siderúrgicos vascos, no lo era tanto para otros ³⁵. Así, cuando no eran los editores o los naranjeros, eran los conserveros o los pequeños fabricantes quienes, en un momento u otro, se opusieron a las medidas del gobierno.

A fines de 1929 era evidente la continuación de la depreciación de la peseta, la inseguridad política del régimen y los primeros indicios del fin del desarrollismo. Los días de Primo estaban contados. No fueron sólo sus problemas económicos los que acabaron con la Dictadura. La evolución de la sociedad española, la rebelión estudiantil, la propia incapacidad del régimen para asentarse y el renacimiento de las fuerzas políticas y sindicales fueron otros elementos que confluyeron en el fin de la

³⁴ Ben-Ami (1983), págs. 218-226 y Hernández Andreu (1986), págs. 137-154.

³⁵ Ben-Ami (1990), págs. 60-64.

aventura iniciada en septiembre de 1923. Ahora, a principios de los años treinta todo un camino de esperanzas y expectativas se abría para la sociedad española. Quien primero sucumbió a los nuevos tiempos fue la monarquía que permanecía anclada en el pasado. Después lo haría el nuevo régimen republicano tras una sangrienta guerra de casi tres años. Muchos de los miembros de la oligarquía nacida durante los primeros veinte años de siglo se perdieron en el camino. Hasta el punto que a partir de los años cuarenta se produjo un cierto relevo en ella. La *incomodidad* de Juan Antonio Suanzes, ministro de Industria y Comercio del general Franco en 1938, al utilizar las sábanas de hilo con las iniciales de Ramón de la Sota cuando ocupó la casa de éste exiliado, es toda una simbólica señal del cambio de los tiempos. Otro vasco que lo sufrió fue el propietario de los astilleros gaditanos y acaudalado minero y naviero, Horacio Echevarrieta.

2. Empresario modelo y patrón temido

Horacio Echevarrieta, el *salvador* de Cádiz, el ex-diputado republicano, el opulento naviero y minero, desarrolló sus más importantes negocios durante los años de la Dictadura. Tanto sus participaciones en el sector hidroeléctrico (*Saltos del Duero*), como en el petrolífero (*Sociedad Petrolífera Española*) o sus negocios inmobiliarios y de transportes en Madrid y Barcelona (*Gran Vía* y línea *Transversal* del Metropolitano respectivamente) aunque se crearon con anterioridad al golpe de Estado de Primo fue durante éste cuando se desarrollaron con distinta fortuna. Cercenado quedó el petrolífero con la creación del monopolio de la CAMPSA y de

forma tardía comenzó a andar el que llegaría a ser la mayor empresa eléctrica de la nación, *Salto del Duero*, tras la batalla campal que enfrentó a los grupos empresariales interesados en introducirse o en mantener su condición oligopólica en el sector.

Para Echevarrieta, 1923 comenzó con buen pie. Su mediación en la liberación de los prisioneros en poder de Abd-el-Krim desde el desastre de Annual había sido un éxito y su nombre corría de boca en boca llenándolo de alabanzas. De ser un personaje manchado durante los sucesos del verano de 1917, aparecía ahora limpio y refulgía hasta el punto que se pedía que fuera recompensado con el título nobiliario de marqués del Rescate, con Grandeza de España ³⁶. Sin embargo, no todo fueron parabienes. Los sectores civiles y militares más derechistas del país reaccionaron con indignación ante lo que consideraron una humillación y un deshonor. Los relatos de los maltratos sufridos por los prisioneros llenaron las páginas de la prensa y levantaron una campaña en pro de una intervención militar que vengara la afrenta. Durante ella volvieron a salir viejas historias que ligaban al empresario vasco con grupos mineros que al presionar al ejército en Marruecos para que avanzara hacia las áreas, donde había adquirido concesiones de explotación, eran los últimos responsables de la derrota ³⁷.

³⁶ Para la petición de concesión del título ver *EL*, Bilbao, 1 de febrero de 1923 y Saiz Valdivieso (1984), PÁG. 86

³⁷ Ver Marín Arce (1991), pág. 223 y Marín Arce (1990). La campaña en los periódicos madrileños *La Acción*, Madrid (22, 25, 26, 27, 29 y 31 de octubre; 1, 2, 11, 18 y 23 de noviembre y 6 de diciembre de 1921) y *La Libertad*, Madrid, (29 de octubre, 1, 6, 18 y 19 de noviembre de 1921). La reproducción de los argumentos en contra de Echevarrieta en 1923 en Marín Arce (1991), pág. 221-224.

En 1914, Horacio Echevarrieta, en nombre de la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga, había vendido los derechos de las concesiones que tenía solicitadas en Marruecos a la compañía inglesa *The Morocco Minerals Syndicate Limited*. Estos derechos se remontaban a los primeros años de siglo cuando había adquirido los registros marroquíes de un vecino de Elche y más tarde, en 1908, los que pudiera conocer y obtener el ingeniero madrileño Francisco Ruiz Pastor que se mostraron, tras un viaje de inspección, menos valiosos de lo que se pensaban y no fueron reconocidos por la Comisión Arbitral de París. Sin embargo, Ruiz Pastor continuó ligado a Echevarrieta hasta el verano de 1924.

No acabaron aquí sus contactos. A fines de 1925 Luis Aranguren, uno de sus apoderados, conversó con un grupo minero encabezado por los norteafricanos Salama y Benarroch para explotar conjuntamente una mina sita en terrenos de la cábila de Beni Urriguel. Por lo tanto no debe extrañar las diversas intervenciones de Echevarrieta en los asuntos marroquíes, como la liberación de los prisioneros en enero de 1923 o las gestiones que para Primo hizo ante Abd-el-Krim. Precisamente, durante los contactos previos a la culminación del primer asunto, uno de los comisionados elaboró un informe para el bilbaíno del que se desprende con toda claridad que no había abandonado sus proyectos mineros marroquíes. No sólo se proponía organizar una oficina permanente en el Protectorado, bajo la dirección del presidente de la Cámara de Comercio de Melilla García-Alix, sino en él se reconoce la calidad de empleado suyo de Idris Ben Said y el proyecto de levantar un embarcadero de mineral en Alhucemas³⁸. Si estos intereses ayudan a explicar su interven-

³⁸ Toda la documentación sobre la intervención de Echevarrieta en los asuntos mineros de Marruecos en AHNS DP, caja 187 E-L.

ción en la liberación de los prisioneros de Annual, más claras quedan sus motivaciones para, dos años más tarde, en el verano de 1925, servir de mensajero entre el líder rifeño y el gobierno español. Conocedor de la proximidad del fin de las hostilidades fue cuando contactó con los propietarios melillenses para tomar posiciones ante lo que se adivinaba como el comienzo de la lucha entre los diversos intereses mineros.

Aunque rechazó los honores nobiliarios, Echevarrieta no dudó en asociarse con el rey y su entorno, a quien acompañaba a la ópera, en negocios que le reportaban a ambos sabrosos dividendos³⁹. Nunca le había hecho ascos a la amistad y relaciones con destacados personajes monárquicos, a pesar de su adscripción republicana, como fue el caso de Romanones con quien tuvo negocios bancarios y mineros o del marqués de Palomares, miembro del Partido Reformista e inseparable acompañante suyo⁴⁰. En las élites económicas las diferencias ideológicas o políti-

³⁹ Entre ellos los de la venta de solares y edificación en la Gran Vía madrileña, *Petrolífera Española* y las participaciones de ambos en *Unión Española de Explosivos*. Ver Gortazar (1986), págs. 89, 152 y 240.

⁴⁰ Con el conde realizó Echevarrieta un periplo en el verano de 1919 por Marruecos que se ha relacionado con sus intereses mineros en la zona del protectorado español (Sueiro (1993), pág. 141, nota 43). No era la primera vez que viajaban juntos por el Magreb. Unos cinco años antes, en el verano de 1914, ambos habían recorrieron Argelia y Marruecos, hasta Casablanca (Romanones (1949), vol. III, pág. 332). Fue durante estos años, 1916-1917, cuando el bilbaíno formó parte del consejo de administración del Banco de Cartagena que presidía el marqués de Villamejor y Juan Ranero otro de sus acompañantes en los periplos marroquíes. *Anuario, Madrid* (1916), págs. 173-174. Sobre la compañía de Palomares ver, *ER*, Cádiz, 15 de abril de 1918; *DC* (et), 15 de mayo de 1919; *EL*, Bilbao, 27 de julio de 1919 y, sobre todo, sus gestiones y el intercambio de prisioneros de enero de 1923. Compañía que repite en 1925 cuando actuó como emisario de Primo de Rivera ante Abd-el-Krim. Otro habitual de Echevarrieta fue el Daniel Araoz, barón del Sacrolirio, quien tuvo una importante participación en los contactos del vasco con los alemanes.

cas se dejan de lado cuando están sus intereses empresariales de por medio. Además, sus gustos y diversiones coincidían. Serán estos años veinte, sobre todo los últimos de la década, cuando Echevarrieta y el monarca se vean con frecuencia durante las regatas veraniegas en Santander y la capital vizcaína, o cuando los reyes asistan al campeonato de polo que los Echevarrieta solían jugar en la campa de Lamiaco ⁴¹.

Relaciones y negocios que no le impidieron mandar al entierro de Pablo Iglesias a un empleado en representación suya o participar de forma destacada en la celebración de la fiesta del Dos de Mayo en Bilbao. Boicoteado por los sectores militaristas más derechistas, los mismos que en compañía del rey y la plutocracia a la que él mismo pertenecía, apoyarían al golpe de Primo pocos meses después, Echevarrieta pronunció un discurso en el que atacó tanto a extremistas de izquierdas, en referencia a los sindicalistas de la CNT, como a quienes a pretendían *parodiar al fascismo* y definió la situación como *revolucionaria* por la incapacidad de los gobiernos para juzgar y castigar las responsabilidades de la guerra de Marruecos tanto militares como civiles. Ante los cada vez mayores apoyos con que contaba un gobierno estrictamente militar, lo rechazó por considerarlo que acabaría fracasando y con él el propio Ejército ⁴².

⁴¹ *EL*, Bilbao, 1 de agosto de 1928 y 29 y 30 de agosto y 3, 4, 5, 8, 10 y 12 de septiembre de 1929 y 4 y 16 de septiembre de 1930.

⁴² *EL*, Bilbao, 15 de febrero de 1925. Se trataba de Félix Rodríguez, presidente del Consejo de Administración del periódico *El Liberal*. La intervención en el acto ante el monumento a los Mártires de la Libertad de Mallona en *EL*, Bilbao, 3 de mayo de 1923. La otra vez que intervino en este significativo acto de afirmación liberal bilbaína fue en 1911 e intervino en nombre de los republicanos de la ciudad. En *EL*, Bilbao, 3 de mayo de 1911 y 3 de mayo de 1923.

La intervención se produjo por invitación de la sociedad *El Sitio* que pretendía de esta forma rendir un homenaje a Echevarrieta por su mediación en el canje de los prisioneros. Fue su desquite a los comentarios y acusaciones que había recibido en 1917. Ahora no sólo era un personaje popular, admirado y querido por amplias capas de la población, como tendría ocasión de comprobarlo años después, en 1935, cuando entre las peticiones que se dirigieron al gobierno solicitando su libertad, tras su encarcelamiento por su participación en los sucesos revolucionarios de octubre de 1934, figuraban algunas de los prisioneros que habían sido liberados en enero de 1923 ⁴³. Comenzaban los años de máximo esplendor de su vida pública y empresarial.

De 1923 a 1930 figuraría en los consejos de administración de al menos quince empresas entre las que se encuentran algunas de las más importantes del país en su sector. Son los casos de su presidencia de *Carbones Asturianos* (minería del carbón), *Ferrocarril Metropolitano de Barcelona* (transporte urbano y de mercancías) y *Salto del Duero* (hidroelectricidad); de su vicepresidencia de la *Compañía Minera Sierra Menera* (minería de hierro) o de su calidad de vocal de sociedades como los bancos de Bilbao y del Comercio; las empresas de transportes *Funicular de Archanda* (transporte urbano) y *Ferrocarril Cortes a Borja* (ferrocarril de vía estrecha) y otras como *Portland Iberia* (cementos), *Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas* (metalurgia), *Sociedad Petrolífera Española* e *Hispano Británica de Petróleos* (petróleos), *Ibérica de Telecomunicaciones* (telecomunicación). Además de otras empresas y negocios que, por

⁴³ Ver capítulo 5, epígrafe 2.

no tener la configuración de sociedades anónimas, son más difíciles de cuantificar ⁴⁴.

En una primera aproximación podemos citar su propiedad de los astilleros de Cádiz o de las concesiones de explotación maderera de pinares en Ansó, Cuenca y Balsaín. Así como de propiedades inmobiliarias en Madrid (Gran Vía) y Bilbao (Baracaldo), y una finca rústica, *Tres Cantos*, en Colmenar Viejo (Madrid) que contaba con una casa de campo construida por Pedro Muguruza. También era dueño del petrolero *Tiflis*, un almacén de maderas en Madrid y del *Centro Minero-Metalúrgica de Andalucía y Extremadura*. Sus inversiones financieras le hacían poseedor de acciones, además de las empresas en cuyos consejos de administración estaba, de otras como *Sociedad General de Obras y Construcciones* (constructora), *The Niágara Spanish Aerocard* (transportes), *Banco Nacional de Méjico*, *Canal de Isabel II* (suministros urbanos), *Crédito y Docks* (banco y financiera) o el *Palacio de la Prensa* de Madrid (inmobiliaria) ⁴⁵.

Además, Echevarrieta poseía un palacete en Madrid, a donde se había trasladado a vivir en 1917, en la calle Claudio Coello, en el barrio de Salamanca. Sobre su solar de más de dos mil metros cuadrados se levantaban una casa de dos pisos, las dependencias de la servidumbre y

⁴⁴ Sobre las empresas de Echevarrieta y la estructura de sus negocios ver apéndice 4.

⁴⁵ Los solares madrileños que tuvieron su origen en la urbanización de la Gran Vía estaban situados en las calles Concepción Arenal, Jacometrezo, Silva, Tudescos y San Bernardo, entre otras (AHNS, DVNM, caja 380). También, tras la construcción de la Casa de la Prensa madrileña, se reservó la propiedad de una serie de oficinas y pisos instalados en el inmueble (AHNS, DVNM, caja 429). La finca de Tres Cantos, que estaba dividida en zona de granja y otra residencial, en AHNS, DVNM, caja 372.

cuadras para más de una docena de caballos pura sangre, algunos de los cuales eran empleados por sus hijos para jugar al polo, actividad en la que destacaban tanto en el club Puerta de Hierro de la capital de la nación como durante las épocas veraniegas en Bilbao. Amante de los automóviles, uno de sus hijos era socio del *Automobile Association* de Londres, tenía cuatro: un Cadillac, un Auburn 120, un Nash y una camioneta Ford ⁴⁶.

Cuando se trasladó definitivamente a Madrid, además de las oficinas que tenía en Bilbao en la calle Orueta, instaló otras en la calle Fernanflor, 2 muy cerca del Palacio de Las Cortes. En ellas, que sustituían a las que hasta entonces funcionaban en la calle Génova, trabajaron más de una docena de empleados sin contar al personal de su confianza como Manuel Unzurrunzaga, Pablo Salmerón, Luis Aranguren o Vicente Capell. Allí permaneció hasta 1936, aunque desde tres años antes empezó a sufrir diversos embargos por impagos, cuando fue deshauciado por no pagar el alquiler. Además, Echevarrieta contaba con otras oficinas en Barcelona, dirigidas por Adolfo Gaminde, en la calle Descartes ⁴⁷.

Sus ratos de ocio madrileños los dividía entre la asistencia a los conciertos de la sociedad Filarmónica, de la que era socio y el ya citado club Puerta de Hierro ⁴⁸.

⁴⁶ El traslado de Echevarrieta a Madrid en *La Acción y DC* (et), 14 de mayo de 1917. Los datos sobre las casas en AHNS, DVNM, caja 286 y AHNS DP, cajas 2 y 209.

⁴⁷ En AHNS DP, cajas 2, 3 y 37 E-L.

⁴⁸ El propietario del entresuelo que ocupaban las oficinas de Echevarrieta en la calle Fernanflor era el noble francés Roberto León d'Aurelles Paladines. AHNS, DVNM, caja 286 y 391.

En Bilbao, la casa familiar de la calle Gardoqui, 4 pasó a propiedad de su hermana. Horacio, poco después de la muerte de su padre, amplió los terrenos que la familia había comprado en 1882 en Atxeko-landeta. Zona que llegaría a ser una de las más selectas de Guecho a medida que la alta burguesía se trasladó del Ensanche bilbaíno a los más restringidos enclaves de las Arenas. Todavía hoy se le conoce por *Costa Rica* y en ella tuvieron su residencia figuras de la oligarquía vasca tan destacadas como los Gandarias, Ibarra o Lezama. En 1919 el solar alcanzó su extensión definitiva: más de 13 mil metros cuadrados que incluían el acantilado que se alza sobre la Punta de Begoña. En él Echevarrieta edificó una casa de campo, de 643 metros cuadrados en cada una de sus tres plantas, de estilo inglés. Las obras comenzaron en 1910 sobre planos del arquitecto Gregorio Ibarreche, autor de la residencia de los Sota en la Alameda de Mazarredo, actualmente sede del Athletic de Bilbao, y fue reformada posteriormente por Ricardo Bastida. Este, en 1918, le añadió una galería con mirador acristalado que era utilizado como zona de recreo familiar y salón de baile. En estado semiderruido y con una ornamentación de simbología falangista añadida posteriormente es hoy el único resto que queda de la casa ⁴⁹. En la propia capital contaba con el edificio de la calle Orueta, 2 donde estaban sus oficinas centrales además de la sede del periódico de su propiedad *El Liberal*.

Amante de los deportes náuticos Echevarrieta poseyó dos yates. El primero, que ya lo tenía tres años antes de la Primera Guerra Mundial, era un pequeño vapor de dos palos con el que durante el verano hacía largos periplos por las costas españolas, inglesas, holandesas y fran-

⁴⁹ Sobre la urbanización de Guecho González Portilla y Bescochea (1995).

cesas e incluso del Norte de Africa. En 1928, el viejo *Cosme y Jacinta*, en honor a sus padres, fue sustituido por un velero de dos palos pero de mayor eslora y velamen que adoptó el nombre de *Mari Carmen Ana* en recuerdo de la hija fallecida el año anterior. Se trataba del *Meteor*, un antiguo barco propiedad del kaiser alemán Guillermo II que comprado por el plutócrata vasco le cambió de nombre. Tras reformarlo, participó y ganó, en 1929, la regata Plymouth-Santander-Bilbao que compartió ampliamente con la familia de Alfonso XIII. Durante la década de los treinta Echevarrieta acabó vendiéndolo ⁵⁰.

La mayoría de los negocios que gestionaba Horacio Echevarrieta estaban a nombre de la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga que tras formarse verbalmente en la década de los ochenta del siglo pasado, fue refrendada en abril de 1914 por diez años. Continuada tras la muerte de Cosme Echevarrieta y Bernabé Larrinaga por sus hijos Hora-

⁵⁰ Poseo referencias a excursiones de este género en 1912, por las costas inglesas (*EL*, Bilbao, 3 y 17 de junio y 10 de julio de 1912); en los veranos de 1913 y 1914 por el Norte de Africa, en compañía de Romanones el segundo, (AHNS DP, caja 187 E-L y Romanones (1949), vol. III, pág. 332 y *EL*, Bilbao, 24 de julio de 1914); 1916 por las costas gallegas (*EL*, Bilbao, 11 de julio y 11 de agosto de 1916); 1919 recorren el litoral vasco-francés y después bordea las costas portuguesas (*EL*, Bilbao, 27 de julio, 7 de agosto y 22 de octubre de 1919), y así durante los años veinte. El *Maria del Carmen Ana* tomó este nombre por la imposibilidad de adoptar el de la hija que ya lo llevaba otro yate local. Sobre el nuevo yate de Echevarrieta en *EL*, Bilbao, 4 y 24 de julio y 1 de agosto de 1928. Para la regata Plymouth-Santander *EL*, Bilbao, 30 de agosto y 3, 4 y 5 de septiembre de 1929. Sin poder asegurarlo, ya que los datos no son concluyentes el buque de Echevarrieta pudo ser vendido a Patricio Garvey de la Mora, de Jerez de la Frontera. Una goleta-yate, llamada *Maria del Carmen*, matriculada en Vizcaya en 1927 aparece como propiedad del jerezano en la Lista oficial de Buques de 1934. Además en 1927, los astilleros de Cádiz construyeron el balandro *Marichu* que utilizaron sus hijos en los veraneos en Bilbao (AHNS DP, caja 8 E-L).

cio y Amalia Echevarrieta e Isidoro Larrinaga, durante los años veinte estaba compuesta por los hermanos Echevarrieta y la viuda y los cinco hijos de Isidoro quien había fallecido a fines de diciembre de 1917. En mayo de 1929, coincidiendo con los primeros problemas financieros de Echevarrieta, se decidió la liquidación de la comunidad. En el acuerdo los Echevarrieta se quedaban con todos los negocios a cambio de unas cantidades que abonarían a los Larrinaga. Esta fue un total de algo más de siete millones de pesetas, de las que poco más de dos correspondían a la urbanización de la Gran Vía madrileña ⁵¹. A partir de esta fecha, aunque continuó utilizando la denominación de Comunidad de Bienes, los negocios los llevó personalmente Horacio Echevarrieta, como hasta entonces, quedando su hermana Amalia en un segundo plano, sobre todo después de la muerte del marido de ésta Rafael Echevarría Azcárate⁵².

⁵¹ El laudo de Azcárate, Salmerón y Unzurrunzaga se firmó el 14 de abril de 1914 y el acta de disolución el 20 de mayo de 1929. En AHNS, DVNM, caja 270. Tras el pago en metálico de un millón de pesetas en el acto de disolución los Echevarrieta se comprometieron a pagar las 5.386.282,34 pesetas restantes en cuatro años. Esta figura jurídica, la de comunidad de bienes, fue utilizada por Echevarrieta en otros negocios. Ver apéndice 3.

⁵² Rafael Echevarría Azcárate murió en la finca Munoa de Buceña, en Baracaldo, tras una larga enfermedad que le mantuvo postrado los últimos meses de su vida. Ingeniero definido como amante de las artes, estaba relacionado con el banco de Vizcaya y al igual que su suegro era republicano. *EL*, Bilbao, 9 y 10 de julio de 1926. Su muerte tuvo lugar tres días después del fulminante fallecimiento de la hija menor de Horacio Echevarrieta, María del Carmen, de doce años a consecuencia de una rápida enfermedad. Esta sucesión de muertes hizo exclamar al redactor encargado de las necrológicas en el periódico *El Liberal* que sobre la familia Echevarrieta se abatía "una ráfaga de implacable adversidad". *EL*, Bilbao, 6, 7 y 9 de julio de 1926.

Sus buenas relaciones con las principales figuras de la Dictadura le depararon la posibilidad de realizar no sólo espléndidos negocios, sino también la de mantener su prestigio como hombre público. Tras los agasajos que recibió en 1923 por el rescate de los prisioneros de Abd-el-Krim, durante los años siguientes fue utilizado por Primo de Rivera para realizar labores de intermediario con el líder rifeño. En agosto de 1924 acompañó a un enviado del Dictador en la entrevista que éste mantuvo en territorio cabileño y al año siguiente fue el encargado de transmitirle las condiciones acordadas en la conferencia que habían celebrado en Madrid los gobiernos español y francés para buscar una solución definitiva al problema que planteaba la insumisión rifeña. Fracasadas sus gestiones, en septiembre, el desembarco conjunto de tropas francesas y españolas en Alhucemas puso fin los sueños de la República Islámica del Rif. Este año de 1925, sería el de la máxima popularidad del bilbaíno. Sus gestiones, aunque no alcanzaron la emotividad de enero de 1923, le convirtieron en un personaje que contaba en la política del régimen ⁵³.

A principios de 1925 la sociedad bilbaína se conmovió ante el encarcelamiento de varios consejeros del banco *Crédito de la Unión Minera* acusados de ser responsables de la suspensión de pagos de la entidad. El asunto que tenía oscuras implicaciones, a las que posiblemente no era ajena la ola de especulación bursátil de los años de la I Guerra Mundial, que llegaban hasta importantes personajes del mundo bancario y político, acabó enterrándose en los laberintos de la justicia. De lo que

⁵³ Las gestiones de 1924 les realizó a fines de agosto en compañía de González Bellote, ex-funcionario del la Alta Comisaría en Marruecos. Se debieron a la crítica situación del ejército español que hacía presagiar un nuevo Annual. Las gestiones en Sueiro (1993), págs. 144-145 y *EL*, Bilbao 12 y 13 de agosto de 1924.

parece no haber duda es que afectó a numerosas personas y facilitó la consolidación de los demás bancos vizcaínos. Ya en 1914, este banco había tenido dificultades, que le llevaron a cerrar sus ventanillas durante varios meses, hasta que finalmente fueron resueltas por la intervención, entre otros, de Echevarrieta, entonces diputado. Ahora la situación fue irreversible y el CUM desapareció ⁵⁴.

De nuevo, Horacio Echevarrieta pareció ser la persona capaz de tener las relaciones suficientes en Madrid para encontrar una solución. Distintas comisiones vizcaínas se trasladaron a la capital para, en su compañía, entrevistarse con altas personalidades del régimen. Además estaba afectado personalmente ya que tenía pendiente de cobro con el banco bilbaíno importantes cantidades. De ellas la más cuantiosa era la que había servido a las navieras Bermeo y *Vasco-Valenciana de Navegación* para adquirir o construir en los astilleros de Cádiz algunos barcos. Los interventores judiciales del Crédito le pidieron en junio que no ejecutara el crédito que tenía sobre la Bermeo a pesar que desde un año antes ya había intentado cobrar, al menos, una parte de los aproximadamente 6,5 millones que podían valer los activos de las navieras hipotecados.

Tras la quiebra del CUM, Echevarrieta pensó que sería mejor asegurarse recuperar una parte, aproximadamente 3,5 millones, mediante letras avaladas por su crédito. Fue un golpe más para sus finanzas ya comprometidas por operaciones como las de la Gran Vía madrileña o los propios astilleros gaditanos, que todavía no producían los rendimientos esperados. Sin poder establecer ninguna relación documental entre

⁵⁴ García Cortazar (1983), vol. I págs. 142-146. Para las gestiones de Echevarrieta en 1914 ver capítulo 3 epígrafe 1.

ambos hechos, 1925 fue tanto el comienzo de las dificultades financieras de Echevarrieta como el año decisivo para la conversión del empresario vasco en el principal representante de la penetración de la industria de guerra alemana en España ⁵⁵.

La solución se encontró en la prórroga del Concierto Económico de las provincias vascas amenazado por el Estatuto provincial elaborado por el Directorio. Las gestiones se prolongaron hasta mediados de año cuando se acordó que las diputaciones vascas se hicieran cargo, dentro del cupo contributivo fijado, del empréstito necesario para indemnizar a los afectados ⁵⁶. El acuerdo fue recibido con gran júbilo en el País Vasco y desató una campaña de las fuerzas vivas en favor de tributar un homenaje a quien había colaborado para que, lo que parece que fue un fraude, fuera pagado por todos los vascos. Sin embargo, lo que se destacó fue el hecho de la prórroga del Concierto y lo que representaba como mantenimiento de las libertades forales. Las diputaciones de Vizcaya, Guipuzcoa y Alava acordaron nombrar a Echevarrieta hijo predilecto, honorario o esclarecido, respectivamente, y la Cámara de Comercio abrió una suscripción pública para costear una placa de agradecimiento y un homenaje.

El acto tuvo lugar a principios de septiembre en Guernica en la Casa de Juntas ante el histórico árbol. La mañana del lunes 14 la villa

⁵⁵ Como Rafael Echevarría que había avalado a Mario Arregui un importante cantidad. Lo del CUM en AHNS DP, cajas 3, 29, 37 y 203 E-L.

⁵⁶ Sobre las gestiones de Echevarrieta y el asunto de la renovación del Concierto Económico y la quiebra del CUM ver García Cortazar (1983), vol. I, págs. 142-145 y *EL*, Bilbao, 19 de febrero, 13, 27, 29 y 31 de marzo de 1925, 2, 5, 8, 9, 16, 19, 21, 22 y 30 de abril, 6, 7, 9, 10, 11, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30 y 31 de mayo, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10 y 13 de junio de 1925.

apareció engalanada con banderas, gallardetes y adornos florales que le daban un aspecto multicolor. A medio día, una procesión cívica, encabezada por miembros de las tres diputaciones vascas, salió del ayuntamiento al son de clarines que anunciaban su paso. A la entrada de la Casa de Junta, tras la bienvenida de unos *espatadanzaris* y la suelta de palomas por muchachas vestidas de blanco, se interpretaron el *Guernikako Arbola* y la marcha real. Los discursos glosaron las *esclarecidas raíces vizcaínas* de Echevarrieta, su *amor a sus conciudadanos*, su *altruismo generoso incluso con sus deudores* y su condición de *hombre sencillo, bueno y honesto*. El banquete que se celebró en el frontón de la localidad reunió a un selecto ramillete de las más importantes personalidades políticas y económicas de la región ⁵⁷. Horacio Echevarrieta aparecía como uno de los representantes de la clase empresarial española que colaboraba con el proyecto desarrollista y en ciertos aspectos de pretensiones regeneracionistas de la Dictadura de Primo de Rivera.

La actitud de Echevarrieta era ambigua. De un lado seguía manteniendo sus vínculos con republicanos y socialistas, sobre todo con Indalecio Prieto, y aparecía como el uno de los continuadores de la tradición liberal que había empujado a las élites vizcaínas hacia las primeras posiciones del mundo financiero y económico del país. En ese camino su primitivo librecambismo y su oposición a las estructuras, cada vez más arcaicas, del sistema político y social de la Restauración, creaba contradicciones de las que él mismo era un ejemplo. El defensor de la libre competencia en los sectores pesados de la economía española aparecía ahora como miembro fundador de instituciones decididamente proteccionistas, como la FIN. Esta ambivalencia se advertía también en su pro-

⁵⁷ El homenaje en *EL*, Bilbao, 14 de agosto, 3, 5, 12 y 15 de septiembre de 1925.

pia actividad empresarial. Fuertemente ligado al capital británico, de forma paradójica, aparecía también como uno de los introductores de los intereses alemanes en España. Una contradicción más que le colocaba en una situación especial en el mundo de la oligarquía nacional.

No tan especial, a pesar de los ditirambos que se le dirigieron en la casa de Juntas de Guernica era su actitud con los trabajadores de sus empresas. Desde la huelga minera de 1910 había cultivado un cierto reformismo social derivado de su republicanismo y relaciones con el socialismo. Sin embargo, la actitud de Echevarrieta podría ser definida mejor como de paternalista. No sólo había apoyado, e incluso encabezado, la oposición patronal al proyecto de Santiago Alba de gravar los beneficios extraordinarios generados durante la I Guerra Mundial, sino que en el conflicto de la marina mercante de 1914 no había dudado en sustituir a los huelguistas por oficiales extranjeros⁵⁸. Actuaciones que contrastaban con la organización de la cementera portland de Villasequilla, en Toledo, que se describía, en 1926, fecha de apogeo de su fama, en el periódico alicantino *El Luchador*⁵⁹.

Para el corresponsal, la organización de la fábrica, efectuada por iniciativa del propio Echevarrieta no por la presión de sus trabajadores, suponía la puesta en práctica de los principios de los falansterios de Fourier. Así lo atestiguaban su organización del trabajo, el empleo de los

⁵⁸ *EL*, Bilbao, 10, 16 y 17 de mayo de 1914. Para la cuestión de la ley Alba ver capítulos 2 y 3 epígrafes 2 y 1 respectivamente.

⁵⁹ "Capitalistas fomentadores del socialismo. Una ejemplar organización industrial", *EL*, Bilbao, 2 de abril de 1926. En un principio apareció como publicado en el periódico alicantino *El Anunciador*, dato que fue rectificado días más tarde por el de *El Luchador*. En *EL*, Bilbao, 4 de abril de 1926.

medios técnicos más modernos y los servicios sociales, como vivienda, asistencia sanitaria y farmacéutica y seguro de maternidad para las trabajadoras, presentes en la factoría. La creación de una cooperativa y un sindicato que proporcionaban alimentos, cultivaban huertos y atendían unas escuelas eran otras iniciativas que evidenciaban que en la empresa del financiero vasco no se *explotaba al factor hombre* sino que por el contrario dignificaba el trabajo y ponía de manifiesto que con menos egoísmo y más amor al obrero los problemas sociales tenían mejor solución.

Algunos de estos planteamientos los había anunciado Echevarrieta cuando compró los astilleros de Cádiz en 1917. Sin embargo, el contexto en el que se producía tal anuncio no era el mismo. Los conflictos que rápidamente aparecieron en la empresa andaluza no fueron resueltos con métodos similares, sino que por el contrario mostraron, entre 1918 y 1923, los límites del reformismo social de Echevarrieta. El propio anuncio de la creación de una cooperativa de consumo en la factoría fue una medida para menguar el descontento entre los trabajadores⁶⁰.

Cádiz no se había distinguido por ser una ciudad especialmente conflictiva a pesar de ser la capital de una provincia conocida por sus reivindicaciones agrarias y el predominio de las corrientes anarquistas y sindicalistas entre sus trabajadores. La situación de declive, agudizada por la crisis de subsistencias y la carestía en la que se encontraba, y la irregularidad en la trayectoria de las asociaciones obreras pueden explicar por qué en la capital gaditana se había consolidado una estructura social de tipo caciquil que sólo era rota por bruscos y breves movimientos de cóle-

⁶⁰ AHNS DP, caja 40 E-L.

ra. Así, como ya se ha visto ⁶¹, la compra de los astilleros por el bilbaíno fue recibida con grandes muestras de alegría y llamamientos a la cordura y la colaboración de la clase trabajadora de la ciudad con el nuevo propietario. La primera muestra la tuvo durante la escasa incidencia en la capital de los sucesos de agosto de 1917.

Sin embargo, a lo largo de 1918 la pasividad demostrada hasta entonces fue desapareciendo a medida que la carestía de la vida presionaba a los trabajadores y llegaba la onda del creciente movimiento asociativo del resto del país. Los obreros de la construcción naval habían sido de los gremios más activos durante los años de mayor actividad obrera en Cádiz. Desde fines del siglo pasado existieron sociedades de Herreros y de otros oficios metalúrgicos. La desaparición de la cantera gaditana había reducido su número aunque en 1917 todavía existía una sociedad de obreros navales que tenía la mayoría de sus afiliados entre los trabajadores de la ciudad que laboraban en las factorías de Matagorda y de la SECN en San Fernando. La compra de los astilleros por Echevarrieta y la admisión de personal removió a la sociedad que a fines de año parece que se había separado del centro obrero de la calle Santiago, de tendencia mayoritariamente socialista, para adscribirse a la órbita sindicalista. Fue el recién creado sindicato de Constructores Navales el que en 1918, cuando acababan de colocarse las quillas de los primeros buques que iban a construirse en el astillero de Echevarrieta, puso a prueba el reformismo social de su propietario ⁶².

⁶¹ Ver capítulo 3, epígrafe 2.

⁶² Sobre el movimiento obrero de estos años en Cádiz ver Trinidad (1988), págs. 267-286. La sociedad de Obreros Navales tenía su sede en el Centro de Sociedades Obreras de la calle Santiago, 1 que reunía además a tipógrafos, ferroviarios y carpinteros. Para los años anteriores ver capítulo 1, epígrafe 3.

El conflicto se originó por la petición de los remachadores del astillero que solicitaron la equiparación de sus salarios con el que cobraban los de Matagorda. A estas peticiones, a principios de julio, se le añadieron la de la jornada de 8 horas, aumentos salariales entre un 25 y 35 por ciento para todos los trabajadores y la mejora de los servicios médicos. Las demandas le fueron entregadas al director de la factoría para que las transmitiera a Echevarrieta. Este, tras dejar pasar el plazo dado por los obreros para que contestara, clausuró la factoría. La reacción de las fuerzas vivas de la ciudad fueron de apoyo con el propietario.

Numerosos artículos criticaron la inoportunidad de las reclamaciones obreras porque, aunque eran justas, no se podía presionar a una empresa que había dado empleo a numerosos obreros de la ciudad y efectuado una importante inversión que se encontraba con dificultades de aprovisionarse de los materiales que necesitaba. Además, reclamaron de los trabajadores tranquilidad y confianza en Echevarrieta quien *se haría cargo de sus obreros como padre cariñoso*. Pero sobre todo se escandalizaron de la petición de reducción de la jornada laboral. La carestía de la vida podía justificar una subida salarial, pero no la reducción de las horas de trabajo cuando nadie podía decir que de los astilleros se hubiera sacado ningún beneficio. Si las peticiones no hubieran contenido cantidades ni exigido fecha, seguramente el propietario las hubiera concedido. Se sabía que pensaba crear un economato y una barriada obrera ⁶³.

⁶³ El lock-out de Echevarrieta duró desde el 11, a mediodía, hasta el 19 de julio. En *DC* (em), 12, 14 y 15 de julio de 1918; *DC* (et), 11, 12, 15, 16, 17, 19, 20 y 22 de julio de 1918; *ER*, Cádiz, 15 y 22 de julio de 1918 *EP*, Cádiz, 3 de junio de 1918 y 3 y 19 de julio de 1918; *El Correo de Cádiz*, 13 y 22 de julio de 1917; *El Regional*, Cádiz, 17 de julio de 1918, y *Juácaro*, Cádiz, 20 de julio de 1918.

La preocupación principal fue enmascarar el lock-out. El astillero se había cerrado para evitar incidentes, que *hubieran alterado el ánimo republicano y demócrata de Echevarrieta*, dada *la forma impetuosa e impositiva* en la que se habían presentado las reclamaciones. El empresario se mostró inflexible durante una semana. Ni el viaje de Coloma, el director administrativo que había sustituido a Lazaga, ni la de este mismo lograron modificar su postura. Fue el abogado de la factoría Manuel Rodríguez Piñero quien, previa negociaciones con Juan Antonio Santander, presidente del Centro Obrero que todavía tenía cierta influencia sobre la sociedad, propuso un laudo que dejaba las cosas tal como estaban comprometiéndose la empresa a revisar los salarios y reorganizar los servicios médicos en el plazo de un mes.

La postura de Echevarrieta y sus gerentes en Madrid y Bilbao fue rígida y si la mediación de Rodríguez Piñero fructificó, a pesar de la oposición de Manuel Unzurrunzaga, fue por la influencia que en el ánimo de los huelguistas tuvo el despido de 500 obreros en Matagorda por falta de materiales. Incluso cuando el acuerdo era definitivo, desde las oficinas de Madrid se le dijo a la dirección de la factoría que avisara a los obreros que Echevarrieta no estaba dispuesto a que se repitieran las huelgas, que *el astillero no era un asilo* y que su reapertura era sólo provisional, por un mes, antes de tomar una decisión definitiva sobre su continuidad ⁶⁴.

El conflicto finalizó de momento aunque muchos de los trabajadores pensaban que el laudo les perjudicaba: sólo subirían algunos salarios, se había desestimado la reducción de jornada y no existía ninguna garantía sobre la reorganización del botiquín de la empresa. La primera

⁶⁴ AHNS DP, caja 40 E-L.

prueba de fuerza entre la clase obrera gaditana y el plutócrata vasco se saldaba a favor de éste último. Pero el germen de la radicalización estaba sembrado. En el mitin que habían celebrado los trabajadores durante el conflicto algunos de los oradores no sólo habían pedido la solidaridad de los demás gremios de la ciudad, sino que habían efectuado llamamientos a la resistencia, asaltando las panaderías si era preciso. La negativa a satisfacer las peticiones y el lock-out colmaban el vaso del descontento que se vivía en la factoría. Incluso hubo quien dijo que la actitud de Echevarrieta respondía a una provocación porque la dirección sabía que los obreros no estaban decididos a ir a la huelga. Las relaciones entre propietarios y obreros distaban mucho de las idílicas que se presentaban, años después, en la factoría cementera toledana.

En el astillero no sólo no se habían aumentado los salarios como había ocurrido en los demás gremios de la ciudad durante el año 1918, incluso eran más bajos que los de Matagorda, sino que también, por los obreros que se habían trasladado de Bilbao, se sabía que en la capital vasca Echevarrieta los había aumentado a los de las minas que explotaba. Además, los incidentes se habían reproducido casi desde la reapertura de la factoría. Durante la dirección de Lazaga los malos tratos, la inseguridad y mala organización en el trabajo y la falta de servicios médicos se habían sucedido, obligando al propio Echevarrieta a desplazarse en distintas ocasiones a Cádiz. Los obreros se sentían esclavizados y por lo tanto, la solución dada al conflicto no mejoró una situación agravada por las consecuencias de la epidemia de gripe que azotaba la ciudad ⁶⁵.

⁶⁵ Desde principios de junio aparecen en la prensa numerosas referencias a los efectos de la epidemia de gripe que se extendía por todo el país. Sobre como afectó a los astilleros ver *DC* (et). 30 de mayo y 6 de junio de 1918 y *AHNS DP*, caja 40 E-L.

El reformismo social del que alardeaba Echevarrieta tenía su raíz no sólo en sus ideas liberales o republicanas, sino en una actitud muy extendida en la clase patronal española durante la I Guerra Mundial. Las perspectivas de suculentos beneficios les había llevado a satisfacer las peticiones obreras antes que ver como un conflicto paralizaba una producción que estaba vendida antes de fabricarse. Una de las consecuencias de esta política fue el acercamiento que se produjo entre las entidades patronales y las cada vez más moderadas sociedades socialistas. Ante el resurgir de un movimiento obrero más radical, simbolizado por la cada vez mayor expansión de la CNT, los patronos españoles que hasta entonces sólo habían reconocido a las entidades obreras cuando no tenían más remedio, se acercaron a la UGT como un recurso para paralizar el crecimiento del sindicalismo radical cenetista que, además, adoptaba un nuevo modelo de organización más acorde con los nuevos tiempos: el sindicato único.

Así, en Bilbao, junto al moderantismo de Indalecio Prieto, en 1918 las más importantes compañías mineras, entre ellas la de Echevarrieta, firmaron un contrato de trabajo colectivo con el *Sindicato de Obreros Mineros* de la UGT que fue renovado los años siguientes. Sólo la presencia de la CNT y las sucesivas crisis de subsistencias rompían esta pretensión de establecer un equilibrio moderado que tendría su máxima expresión con la aprobación de la jornada de las ocho horas en 1919. Pero esta política se quebró a comienzos de la década de los veinte cuando la recesión económica tornó en defensiva la actitud tanto de la patronal como de los obreros ⁶⁶. Echevarrieta conocía bien el peligro de la

⁶⁶ Sobre estas cuestiones Fusi (1975), págs.382-405; Roldán-García Delgado (1973), vol. I, págs. 144-214; De la Hoz, Montón, Pérez y Ruzafa (1992), págs. 107-142 y Arana (1982), pág. 49.

radicalización de la lucha obrera desde el verano de 1917 y el resurgir sindicalista.

Así, a pesar del laudo el descontento continuó en la factoría gaditana. Durante septiembre y octubre las quejas sobre la organización del trabajo se recrudecieron por la obligación de fichar dos veces, lo que les quitaba tiempo del descanso reglamentario; la lentitud en el pago de los salarios el sábado y la descoordinación de los servicios. La estancia de Echevarrieta en la ciudad para asistir en noviembre a la botadura de los dos primeros barcos fue aprovechado por los trabajadores para plantearle directamente su malestar por los salarios, la jornada, la falta de oficiales, el incumplimiento de las normas de seguridad y los malos tratos a los que eran sometidos por los capataces. Quejas que contrastaban con las noticias que aparecían en la prensa sobre la reorganización de los servicios médicos y los aumentos salariales que habían desvanecido el mal ambiente del verano ⁶⁷.

La llegada del bilbaíno a primeros de noviembre fue saludada con los ditirambos habituales y las distintas atenciones que las fuerzas vivas de la ciudad solían dedicarle. Alabanzas que se reprodujeron cuando anunció, en el banquete que siguió a la botadura, que estaba estudiando el reglamento de una cooperativa que surtiera a los trabajadores de alimentos, *a igual precio que el comercio para no perjudicarlo*, y la creación de una Caja de Ahorros en la que se ingresarían los beneficios de la

⁶⁷ Las quejas en *EP*, Cádiz, 26 de septiembre y 19 de octubre de 1918. La presentación de las reclamaciones a Echevarrieta en *EP*, Cádiz, 19 de noviembre de 1918. Los artículos sobre el buen ambiente de trabajo en la factoría en *DC* (em), 12 de octubre de 1918 y *DC* (et), 21 de agosto de 1918.

cooperativa con el fin de crear fondos para seguros y jubilaciones a la vez que fomentara entre los obreros *el hábito necesario e imprescindible del ahorro*. Para dar ejemplo, anunció que abriría a cada uno de los 800 trabajadores que tenía el astillero una cartilla con 100 pesetas ⁶⁸.

Sin embargo, *los nobles propósitos del protector de la clase obrera* no parecieron ser correspondidos por los trabajadores. Las denuncias sobre el incumplimiento en las normas de seguridad provocaron repetidas visitas de la Inspección de Trabajo y las diferencias entre obreros y maestros acabaron por declarar una huelga parcial en el taller de maquinaria. Ni el aumento de los jornales de principios de febrero evitó que los trabajadores del astillero secundaran de forma masiva la huelga general que durante tres días paralizó la ciudad en protesta por la falta de solución del conflicto de los trabajadores de Matagorda, por el abaratamiento de las subsistencias y viviendas y la libertad de los presos sociales. La huelga mantuvo a Cádiz sin prensa, comercio ni mercado esos días durante los que abundaron los incidentes que ocasionaron la muerte de un peón de los astilleros ⁶⁹.

Junto al aumento de la conciencia obrera se produjo la consolidación del sindicalismo revolucionario cenetista en la ciudad. A fines de 1918 se había reorganizado la sociedad de albañiles en la que los sindicalistas tenían una importante presencia. Como en las de los obreros del

⁶⁸ DC (em), 6 de noviembre de 1918.

⁶⁹ EP, Cádiz, 19 de diciembre de 1918. El conflicto en el taller de maquinaria en DC (et), 21 de enero de 1919. La huelga general que paralizó Cádiz del lunes 10 al miércoles 12 de febrero fue la culminación de los distintos conflictos que sacudían la ciudad desde principios de año. Trinidad (1988), págs. 277-280 y DC (em) 7, 10 y 14 de febrero de 1919 y DC (et), 8 y 13 de febrero de 1919.

puerto, pintores, carpinteros, carreros y camareros. Los nombres de quienes serían los más importantes cenetistas de la ciudad en estos años empezaron a ser conocidos: Francisco Ibañez, Manuel Montesinos, Clemente Galé, Francisco López Vera o José Bonat. Mientras que el centro obrero de la calle Santiago desde el que irradiaba la influencia del socialista Juan Antonio Santander iba perdiendo importancia. Este hecho se vio refrendado durante el mitin, convocado por la *Asociación General de Trabajadores del Puerto* presidida por Ibañez, celebrado a mediados de marzo. En él no sólo se efectuó una encendida defensa de las doctrinas sindicalistas sino que también se propuso la creación de una federación local de sindicatos ⁷⁰.

Fue la creación de estos últimos lo que acabó de indicar el predominio cenetista en los más importantes sectores económicos de la ciudad. Durante 1919 y 1920 se fundaron, previa disolución de las sociedades de oficios existentes, los sindicatos de Construcción, Alimentación y Transportes Marítimos y Terrestres. También, los obreros de los astilleros de la Bahía que se agrupaban durante la primera mitad de año en el Sindicato de Constructores Navales, en octubre de 1919 lanzaban un llamamiento a todas las sociedades de la ciudad para que constituyeran sindicatos y en noviembre lo creaban oficialmente ⁷¹. De esta forma Echevarrieta se encontraba con que los trabajadores de sus astilleros quedaban encuadrados no sólo en el sector más activo del movimiento obrero sino en una de sus más dinámicas organizaciones ⁷². Pronto se verían las caras.

⁷⁰ DC (em), 224 de marzo de 1919.

⁷¹ NG, 25 de noviembre de 1919.

⁷² En junio el sindicato ya estaba formado y con una junta directiva sindicalista presidida por Manuel Montesinos. Estaba reconocido por los patronos tanto del astillero

A mediados de agosto, los aprendices de los distintos talleres de la factoría se pusieron en huelga reclamando un jornal mínimo, aumentos salariales, aplicación y cumplimiento de las leyes que regulaban el trabajo de los menores y protección de accidentes y el control de los pesos que debían cargar. Al no recibir contestación se pusieron en huelga. Dos días duró hasta que medio paralizado el astillero el director de trabajos de la factoría, el británico Peter Wallace, se entrevistó con una comisión sindical para llegar a un acuerdo por el que se les reconocía un jornal mínimo de 1,50 pesetas y la admisión preferente de los hijos de los empleados. El primer envite quedaba en tablas: los sindicalistas habían logrado algunas mejoras económicas pero, sobre todo, empezaron a ejercer cierto control sobre la contratación. La empresa sólo cumplió una parte de sus promesas y despidió a algunos de los aprendices más destacados durante el conflicto⁷³. El envite definitivo sólo tardó ocho meses.

Cuando llegó, el enfrentamiento entre los sindicalistas de la CNT y la patronal de la ciudad era total. Durante la segunda mitad de año, la presión obrera se había extendido a distintos sectores, a la vez que los empresarios gaditanos se coordinaban con sus homónimos de otras

Echevarrieta como de Matagorda. En Trinidad (1988), pág. 275 y *Juácaro*, 20 de junio de 1919.

⁷³ La huelga de aprendices y sus consecuencias en *Juácaro*, 23 de agosto y 20 de septiembre de 1919; *DC* (et), 23 de agosto de 1919. A título de curiosidad y sin que signifique nada más, destacar que Wallace no hablaba español y que su comunicación con sus subordinados la efectuaba a través de un intérprete. Ver banquete de fin de año en el restaurante *La Estrella* en *DC* (em), 29 de diciembre de 1918 y *Juácaro*, 23 de agosto de 1919. El inglés permaneció en el astillero, como hombre de confianza de Echevarrieta en los aspectos técnicos, hasta su despido en julio de 1919. Fecha en la que culminaron las diferencias entre ambos que venían produciéndose desde comienzos de año. AHNS DP, caja 37 E-L.

regiones para hacer frente al activismo de los trabajadores antes de que en 1920 crearan una Asociación Patronal cuya finalidad era la de servir de freno a las organizaciones obreras ⁷⁴. En el astillero el malestar no desaparecía a pesar del aumento salarial concedido. Al mes siguiente la reiteración en las denuncias por las condiciones de seguridad provocó una nueva visita de la Inspección de Trabajo que constató el incumplimiento de sus anteriores recomendaciones y levantó un acta de infracción. Además continuaron las críticas por los maltratos y las multas por los más nimios motivos ⁷⁵.

El control de los trabajadores por el Sindicato de Constructores Navales era tan amplio que, a principios de 1920, incluso pretendió integrar en sus filas a encargados, capataces y maestros. Pero sobre todo estaba dispuesto a acabar con el destajo. La campaña empezó en febrero y continuó en marzo con el añadido de diversas reivindicaciones salariales. Sin embargo el movimiento tenía otro objetivo último: que el sindicato tomara el control absoluto de la contratación negándose a trabajar con personal que no estuviera asociado. El reto era evidente y Echevarrieta lo recogió. El pretexto fue el incumplimiento por la dirección de la factoría de su promesa de aumentar el salario a los remachadores. Pero sólo era un pretexto y Echevarrieta, de nuevo, se adelantó a la declaración de

⁷⁴ De junio a diciembre, además de la huelga en astilleros, hubo conflictos en los panaderos, albañiles, cigarreras, sastres, pintores, marinos mercantes, trabajadores portuarios, dependientes de comercio y carreros. Trinidad (1988), págs. 279-281.

⁷⁵ El aumento en *DC* (em), 10 de octubre de 1919, *EL*, Bilbao, 10 de octubre de 1919 y *ER*, Cádiz, 13 de octubre de 1919. La visita de la Inspección de Trabajo en *NG*, 6 de noviembre de 1919. Las denuncias de maltratos y multas en *DC* (em) 13 y 14 de noviembre de 1919.

huelga acordada en una asamblea de trabajadores celebrada a fines de mes ⁷⁶.

A su salida el domingo cinco de abril, los obreros del astillero pudieron leer un aviso de la dirección por el que, ante la convocatoria de huelga en todos los oficios de la empresa, se comunicaba el cierre de la factoría y el despido de todos sus trabajadores ⁷⁷. Echevarrieta explicó sus motivos para decretar el lock-out: no estaba dispuesto a conceder ningún aumento salarial porque no podía, que el destajo no se le imponía a nadie y que a la empresa no le importaba si sus trabajadores estaban o no asociados. Ninguna de las dos partes cedieron. Sabían que la lucha era definitiva y que el primero que mostrara debilidad la perdería. Dos meses duró el conflicto. Hasta fines de abril la empresa no acusó recibo de las peticiones y sólo estuvo dispuesto a oír peticiones de los remachadores cuando estos acudieron individualmente a mediados de mayo a solicitar su readmisión en idénticas condiciones que antes del cierre. Echevarrieta había practicado la misma táctica que empleaba la patronal catalana en su lucha sin cuartel con los sindicatos cenetistas. Además dio órdenes a la dirección del astillero para que el momento fuera aprovechado para readmitir, mediante la ambigua redacción del comunicado final, *sólo a los que crean conveniente* ⁷⁸.

⁷⁶ NG, Cádiz, 2 y 7 de febrero y 9 y 31 de marzo de 1920; Tribuna Obrera (TO en adelante), 6 y 20 de marzo de 1920 y DC (et), 26 de marzo de 1920.

⁷⁷ El desarrollo de los dos meses de lock out en DC (em), 7, 11, 13 y 18 de mayo de 1920; DC (et), 5, 7 y 20 de abril y 6, 11 y 24 de mayo de 1920; ER, Cádiz, 7 y 14 de abril y 27 de mayo de 1920; EP, Cádiz, 19 de abril, 11 de mayo y NG, Cádiz, 6, 7, 20 y 23 de abril y 4, 14, 17, 18, 19, 20, 24 y 25 de mayo de 1920.

⁷⁸ AHNS DP, caja 37 E-L.

La derrota supuso la práctica disolución del sindicato y marcó la pauta al resto de los empresarios de la ciudad para enfrentarse a la agitación obrera. Los proyectos sociales, como la cooperativa y la Caja de Ahorros, quedaron en el olvido. Los tiempos que venían tampoco serían los mejores para la reivindicación obrera. A principios de 1921 comenzaron a producirse los primeros despidos ⁷⁹. La crisis naval hacía acto de presencia y el empresario vasco se había mostrado como un patrón al que hay que temer. Durante los años treinta volvería a actuar de idéntica forma.

3. Del mito a la realidad: el Juan Sebastián Elcano

Con la botadura del *Santamaña* en agosto de 1921 finalizaba un primer período en la vida de los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga. Los cuatro años transcurridos desde su reapertura no se habían caracterizado precisamente por su tranquilidad. Su rehabilitación había tropezado con la escasez y los problemas de suministro de materiales y, cuando había echado a andar, el malestar y los conflictos obreros no habían dejado de estar pre-

⁷⁹ La situación del Sindicato de Constructores Navales tras el lock-out en *DC* (em), 18 de mayo de 1920; *DC* (et), 6 y 8 de julio, 19 de agosto y 16 y 20 de octubre y 6 de noviembre de 1920; *NG*, Cádiz, 5 de junio 27 de julio de 1920 y *EP*, Cádiz, 18 de octubre y 3 de noviembre de 1920. Los despidos en los astilleros Echevarrieta y Larrinaga en *DC* (em), 12 y 25 de febrero y 4, 5 y 17 de marzo de 1921; *DC* (et), 3 y 12 de marzo de 1921 *ER*, Cádiz, 8 de marzo de 1921; El Defensor de Cádiz *EDC* en adelante, 28 de febrero de 1921; *EP*, Cádiz, 3 y 11 de marzo de 1921.

sententes en la vida cotidiana de la factoría. Además, desde el punto de vista empresarial, la situación no podía considerarse con optimismo. Los primeros barcos construidos no acababan de encontrar propietarios y tras los dos buques encargados por la compañía sevillana Ibarra, la naviera bilbaína *Bermeo* había rescindido el contrato de dos de los cuatro buques previstos. A fines de 1920 se botaba el buque *Atalaya* y con él comenzaban los despidos de trabajadores quienes se lamentaban de los festejos que habían acompañado al acto mientras que a ellos se les debían las Pascuas ⁸⁰.

Por eso, cuando a mediados de febrero de 1921 se anunció que la compañía Vasco-Valenciana había cancelado el pedido de dos petroleros, a nadie extrañó que se confirmaran los rumores de nuevos despidos que recorrían la ciudad desde comienzos de año. La prensa local intentó dar una imagen de tranquilidad apelando al *crédito ilimitado* con el que contaba Echevarrieta y a la posibilidad de que algunas de las unidades de la nueva escuadra se adjudicaran al astillero gaditano. Además, se pensaba que el Dique Seco que proyectaba Echevarrieta acabaría por llevarse a cabo ⁸¹. Pero la preocupación por un mayor deterioro de la cuestión social estaba presente en las fuerzas vivas de la ciudad. Tras los graves enfrentamientos que habían tenido lugar durante la larga huelga de los trabajadores del puerto y el boicot a la compañía Trasatlántica del verano del año anterior, la derrota de los sindicatos anarcosindicalistas había originado la aparición de un incipiente brote terrorista en la ciudad. A la violencia generada por la creación de un sindicato amarillo en el puerto,

⁸⁰ La botadura del *Atalaya* en *DC* (et), 25, 27 y 28 de diciembre de 1920. Para las vicisitudes de los barcos construidos en los astilleros ver apéndice 1.

⁸¹ *DC* (em), 12 de febrero de 1921 y *ER*, Cádiz, 8 de marzo de 1921.

le siguió la muerte de uno de sus afiliados ⁸² y, a fines de año, el atentado contra uno de los más importantes empresarios de la construcción de la ciudad. Hechos que provocaron el aumento de la represión contra los sindicalistas de la ciudad ⁸³.

Los anuncios de despidos en el astillero, unidos al cierre de la fábrica de montaje de automóviles Ford, hizo temer a las clases acomodadas de la ciudad una auténtica explosión social. Por vez primera se oyeron voces desde la burguesía local pidiendo a Echevarrieta que explicara cuales eran sus auténticos planes para con la factoría ⁸⁴. La sucesión y

⁸² El boicot declarado por el sindicato de Transportes Marítimos y Terrestres tanto a los buques de la compañía Trasatlántica como a la concesionaria del depósito franco, Crédito y Docks, llevó a los empresarios ligados con el mundo marítimo a crear una asociación patronal que contrarrestara la fuerza del sindicato obrero. Su primera acción fue contratar obreros que, integrados en un sindicato amarillo, rompieran la huelga de los trabajadores portuarios. Trinidad (1988), págs. 280-281. Los incidentes tras la creación de la Asociación Patronal del Comercio, la Industria y la Navegación (APCIN) en *DC* (em), 24, 25, 26 y 28 de agosto de 1920 y *DC* (et), 25 y 26 de agosto de 1920. La muerte de un carrero de la patronal, ocurrida el 30 de agosto de 1920, en *DC* (em) 31 de agosto y 1 de septiembre de 1920 y *DC* (et), 30 de agosto de 1920.

⁸³ El atentado contra el despacho del contratista y vendedor de materiales Manuel Maure en *DC* (em), 31 de diciembre de 1920 y *DC* (et), 31 de diciembre de 1920. El cierre de la Ford en *DC* (em), 23 de diciembre de 1920. Tras la muerte del obrero de la patronal fueron detenidos los más destacados cenetistas de la ciudad. Hecho que se reprodujo tras la explosión del petardo en la yestería de Maure cuando la policía hizo pública la existencia de grupos anarquistas violentos, que actuaban en el seno de los sindicatos, de nombres tan significativos como *Grupo Rojo* o *La Tea*. Fueron acusados de pertenecer a ellos y detenidos activistas como Francisco López Vera, Diego Rodríguez Barbosa, José Bonat, y el ya veterano Rufino Gil Guerrero.

⁸⁴ *EDC*, 28 de febrero de 1921).

cantidad con la que se producían los despidos hacía pensar en su cierre. Primero reaccionaron las sociedades obreras. En marzo se creó una comisión para que, en compañía de las autoridades y diputados locales, se entrevistara con el propietario con el fin de conocer sus intenciones. Sin embargo los despidos no cesaron. Como escribió un periodista local la crisis se había presentado de forma inesperada y se extendía por todo el sector marítimo. A fines de 1921 eran 400 los obreros los que trabajaban en el astillero con una jornada semanal reducida a 4 días y bajo la amenaza de reducirla aún dos días más. Peligro que se evitó a costa de reducir, a principios del año siguiente, la plantilla de la factoría a menos de 150 ⁸⁵.

Tras el ofrecimiento del propio Echevarrieta de construir un buque a sus expensas, que finalmente no llevó a cabo, fueron las reparaciones las que se pensó podrían salvar al astillero. Esta idea ya estaba presente en el informe que viabilidad elaborado en 1919. La insistencia en llevar a cabo la creación de un Dique Seco apuntaba en esa dirección. Ahora, cerrado por el momento el camino de las construcciones, los esfuerzos tanto de los rectores de la factoría como de las fuerzas vivas de la ciudad se volcaron por conseguir estos trabajos. Si hasta entonces los propietarios de la SECN no habían visto con buenos ojos la incursión en el negocio de la construcción naval del bilbaíno, ahora cuando la crisis efectaba a todos por igual, se estableció una fuerte competencia. En el dique de la Naval en Matagorda los despidos también habían ascendido en progresión geométrica y pugnaba por la contratación de reparaciones.

⁸⁵ *EP*, Cádiz, 3 de diciembre de 1921 y 11 de enero de 1922; *DC*(et), 30 de noviembre de 1921 y 2 y 26 de diciembre de 1921.

Entre ellas destacaban las transformaciones de los seis buques alemanes cedidos a España en concepto de indemnización de guerra.

A pesar de los intentos para que el denominado *España n. 4* fuera transformado en los astilleros de Cádiz, ni éste ni las reparaciones a las que fueron sometidos el crucero *Reina Regente* o el *Cíclope*, comprado en Inglaterra, se efectuaron en las canteras gaditanas⁸⁶. Finalmente la factoría de la SECN se dedicó a la construcción y reparación de material ferroviario, mientras que en el astillero de la capital se efectuaron reparaciones y, sobre todo, estructuras metálicas para obras marítimas y terrestres aunque continuaran las gestiones para la reparación y construcción de material ferroviario⁸⁷. Así, durante 1921 y el primer trimestre de 1922, al menos una docena de buques fueron reparados en los astilleros de Echevarrieta⁸⁸. Actividad que se compaginó con la construcción de estructuras metálicas para obras terrestres y marítimas como las del puente de la carretera de Villamartín, una grúa para el muelle de la ciudad o un dique flotante para el arsenal de Cartagena⁸⁹. Sin embargo a largo plazo se pensaba en el dique seco y la reanudación de las construcciones.

⁸⁶ Las gestiones para las reparaciones de estos buques en *DC* (et) 26 de diciembre de 1921.

⁸⁷ Estas gestiones en *DC* (et) 15 de mayo de 1922. Se trataba de construir una vía que uniera los astilleros con el ferrocarril y una báscula de 30 toneladas para locomotoras.

⁸⁸ Entre ellos los buques *Ontaneda*, *Gabriel Musa*, *Guernica*, *Muro*, *Galdames*, *Valentín Fierro*, *Ceferino Ballesteros* y *Ferrolano*. En *DC* (em) 17 de marzo de 1921 y 7 de marzo de 1922.

⁸⁹ El puente de Villamartín en *DC* (em), 1 de junio de 1921; la grúa para el puerto en *DC* (et), 30 de abril de 1921 y el dique flotante en *DC* (et), 9 de agosto de 1922. Para mayor información sobre obras y proyectos de los astilleros durante estos años ver apéndice 1.

La terminación del *Manuel Arnús* en Matagorda y la contratación del *Magallanes* para la Trasatlántica daban esperanzas para que la cantera gaditana pudiera seguir el mismo camino ⁹⁰.

Desde febrero de 1921 se habían activado las gestiones para la construcción del dique seco. Una comisión de la Junta de Obras del Puerto había propuesto el lugar para su construcción, en la dársena existente entre la estación de ferrocarril y los muelles de la ciudad. Era un primer fracaso para Echevarrieta que había pensado instalarlo en los terrenos de sus astilleros, donde se empezó a construir el proyectado durante la etapa Vea Murguía. Ubicación que fue refrendada en marzo por los ministerios de Marina y Fomento que dotaron los sondeos con cien mil pesetas. Sondeos que finalizaron durante el otoño del año siguiente con lo que sólo faltaba que se celebrara el concurso de proyectos para que dieran comienzo las obras. Sin embargo no fue convocado durante 1923, ni tras la llegada al poder de Primo de Rivera. Hubo que esperar a febrero de 1924 para que llegara la noticia de la próxima convocatoria del concurso ⁹¹.

Aún cuando éste se retrasaba los distintos grupos interesados empezaron a posicionarse. En abril, la patronal de la ciudad, la Unión Patronal Gaditana (UPG), con uno de sus más importantes miembros al frente, Carlos Derqui, encabezó una campaña pidiendo que la obra le fuera adjudicada a una casa española. Era un nuevo obstáculo para que Echevarrieta pudiera hacerse cargo de su construcción pues se sabía que

⁹⁰ Martínez Romero (1991), págs. 109-110.

⁹¹ *DC* (et), 14 de febrero y 18 de marzo de 1921; *DC* (em) 17 de marzo de 1921; *DC* (em), 28 de octubre de 1922. La convocatoria del concurso en *DC* (em), 14 de febrero de 1924

en la oferta que presentaría participaba una casa extranjera. Su presión se dirigió hacia las bases de la convocatoria lo que retrasó la convocatoria hasta comienzos de septiembre. En los primeros días de diciembre se conocieron las propuestas de las casas que optaban a la adjudicación. Eran seis y estaban las más importantes, desde las de capital alemán, representado por las ofertas de la Siemens-Unión Naval de Levante y la Sager y Benwer, pasando por el inglés de *Omnium Ibérico Industrial*, y de distintos grupos de capital nacional, Banco de Bilbao, en dos de ellas, y Horacio Echevarrieta ⁹².

A fines de 1922 se conocieron las primeras noticias sobre la construcción de un buque escuela, que se llamaría *Minerva*, en los astilleros de Echevarrieta. Rumores que fueron recibidos con satisfacción pues, además de dar ocupación a algunos centenares de trabajadores, significaba el renacimiento de la factoría. En realidad se trataban de las obras de adaptación de un antiguo buque italiano, el *Augustella*. Durante 1923 se efectuaron algunos trabajos en él hasta que en octubre, tras el golpe de Estado de Primo, se paralizaron. Las nuevas noticias que pronto llegaron hablaban de dedicar el barco italiano a pontón-carbonero y construir un nuevo buque escuela. Continuó hablándose en marzo de 1924 y en agosto se anunció que al menos pasarían seis meses antes de que los planos estuvieran realizados por los servicios técnicos del astillero y aprobados por el gobierno. Tendría que pasar más de un año antes de que se arbolara la quilla del buque que llegaría a ser todo un símbolo para la ciudad ⁹³.

⁹² DC (et), 9 de diciembre de 1924.

⁹³ DC (em), 15 de diciembre de 1922; EP, Cádiz, 19 de octubre y 3 de noviembre de 1923. Las noticias sobre la construcción de un nuevo buque escuela en DC (em), 20 de agosto de 1924 y DC (et), 20 de marzo de 1924.

Mientras se decidía la suerte tanto del dique seco como del nuevo buque escuela, en los astilleros de Echevarrieta la principal obra que se realizaba era la construcción del puente metálico de 300 toneladas para la línea Transversal del metro de Barcelona encargada por el propio Echevarrieta que era uno de los más importantes accionistas de la empresa condal. Las esperanzas de recibir algunas de las primas concedidas a la construcción naval por Primo no tuvieron ninguna concreción hasta la orden de construcción del *Juan Sebastián Elcano* pues, simplemente, el astillero no tuvo hasta entonces ninguna obra. Durante la primera mitad de 1924 fueron terminándose las obras que realizaba. A fines de junio se botó el Dique Flotante para la Base de Cartagena y en los meses siguientes se entregaron, a pesar de la lentitud de los trabajos, las construcciones metálicas de Villamartín, Genil y Barcelona ⁹⁴. De ahí que se intensificara la presión para que se reanudaran las obras de transformación del *Augustella* ⁹⁵.

Fueron estos los meses durante los que los rumores del cierre de los astilleros se hicieron más acuciantes. ¿Hasta qué punto utilizaba Echevarrieta la continuidad de los astilleros como moneda de cambio

⁹⁴ El contrato se firmó en diciembre de 1923. En AHNS, DVNM, caja 372. Durante su instalación en el subsuelo de la plaza de Cataluña ocurrieron diversas incidencias, sobre todo cuando finalizaba. Las divergencias entre el encargado del astillero y los gerentes de la compañía provocó un agrio intercambio de cartas entre ambas entidades. AHNS DP, cajas 48 y 139. Sobre las primas a la construcción naval ver DC (em), 14 y 16 de febrero de 1924. La botadura del dique para Cartagena en DC (em) 21 y 22 de junio de 1924 y DC (et), 21 de junio de 1924.

⁹⁵ Las gestiones para la reanudación de las obras del pontón en DC (em), 27 de noviembre y 5, 12 y 24 de diciembre de 1924 y DC (em), 18 y 23 de enero y 1 de febrero de 1925 y DC (et), 21 de enero de 1925.

para que se le adjudicara la obra del dique seco?. No lo se, pero sospechosamente coincidente con los momentos previos a la resolución del concurso de éste último empezaron a aparecer en la prensa local noticias sobre la discriminación de los astilleros de Echevarrieta respecto a otros, como el de Matagorda, el retraso que acumulaban los planos del *Minerva* en los despachos del ministerio de Marina, o el cansancio de Echevarrieta de *pagar jornales por no hacer nada*⁹⁶. También es posible que la decisión del financiero vasco fuera una reacción ante las presiones de sus rivales en el mundo de las altas finanzas conocedores de sus intenciones de ser el introductor de la industria armamentística alemana en el país a través de la construcción de la Fábrica de Torpedos cuya concesión negociaba con Primo de Rivera. Lo cierto es que, incluso, se llegaron a publicar noticias sobre supuestos capitalistas interesados en la compra de los astilleros para convertirlos en fábrica de aviones⁹⁷.

Sin embargo, a comienzos de 1925 estas alarmantes noticias sobre el porvenir de la factoría desaparecieron. A fines de enero un decreto del ministerio de Marina aprobó la reforma del *Augustella* y Echevarrieta anunció que había encargado los planos del nuevo buque-escuela, que continuaba llamándose *Minerva*, al ingeniero naval Nicholson, *el mejor proyectista inglés*. Simultáneamente, la Junta de Obras del Puerto de Cádiz hacía pública su propuesta de adjudicación del Dique Seco. El

⁹⁶ Las noticias sobre el inminente cierre del astillero en *DC* (em), 27 de noviembre de 1924 y *DC* (et), 24, 26, 27, 28 y 29 de noviembre y 3, 5, 13 y 26 de diciembre de 1924.

⁹⁷ La noticia de la transformación de los astilleros en fábrica de aviones en *DC* (et), 13 de diciembre de 1924.

proyecto elegido, con ciertas modificaciones, era el de Siemens-UNL ⁹⁸. Solucionado, aunque fuera momentáneamente, el futuro de la factoría Echevarrieta siguió batallando por el Dique Seco. Estos meses de 1925 serían uno de sus mejores momentos. A las perspectivas del astillero, se añadieron las de la concesión de la Fábrica Nacional de Torpedos y sus existosas gestiones en la quiebra del CUM y la prórroga del concierto económico ⁹⁹.

La batalla en torno a la adjudicación del dique seco fue feroz. Todos los interesados movieron sus resortes. En marzo, se conoció que la comisión del ministerio de Obras Públicas iba a proponer, en contra de la costumbre, un proyecto distinto al elegido por la Junta de Obras gaditana. Detrás estaban los intereses del Banco de Bilbao, bajo la empresa Hidro-Civil, y de Echevarrieta, representado por Pío Ezcurra. En el tira y afloja se empezaron a oír rumores sobre la posible anulación del concurso, incluso del traslado del dique a otra capital. Nerviosas, las fuerzas vivas de la ciudad presionaron tanto a los competidores como a las autoridades para que las obras se adjudicaran cuanto antes. Pero el bilbaíno se mostró inflexible, no se arriesgaría en la empresa si no se le autorizaban unos nuevos sondeos realizados por sus técnicos y no estaba dispuesto a retirarse. Durante el verano parecía que sería la casa alemana Sager y

⁹⁸ La adjudicación de las obras del pontón y del proyecto del *Minerva* en *DC* (em), 13 y 23 de enero y 1 de febrero de 1925 y *DC* (et), 21 de enero de 1925. La adjudicación del dique seco en *DC* (et) 11 de febrero de 1925.

⁹⁹ Ver para estas cuestiones los dos epígrafes anteriores de este capítulo.

Benwer la elegida. Sin embargo, tanto Echevarrieta como la Hidro-Civil y la otra empresa del Banco de Bilbao, *Obrascon*, impugnaron el dictamen ¹⁰⁰.

Cuando en julio de 1927 dieron por fin comienzo las obras, era la empresa Hidro-Civil la elegida. ¿Qué había pasado? Quizás Echevarrieta había abandonado un proyecto que se adivinaba erizado de dificultades técnicas o que le interesaba más dedicarse a la construcción de la Fábrica de Torpedos e incluso, como se rumoreaba, instalar en otra zona de los astilleros una de las factorías de CASA, la incipiente industria aeronaval española. Pero la fábrica de hidroaviones no llegó a construirse en los terrenos de Echevarrieta, ni la factoría de torpedos a funcionar nunca ¹⁰¹. Parecía que todos los negocios que iniciaba Echevarrieta en la ciudad andaluza no podían llegar a su fin. Sin embargo, el buque escuela que estaba previsto construirse en las gradas del astillero gaditano acabaría convirtiéndose en un símbolo de la ciudad.

Aunque el contrato de construcción del *Minerva* se firmó a fines de junio de 1925, la quilla no se instaló hasta noviembre. Al acto acudieron, junto al propietario, el propio Primo de Rivera y el infante don Carlos. A pesar de la lluvia que lo deslució, el acto fue brillante y durante la comida Echevarrieta, en los brindis, tras pronunciar unas palabras de

¹⁰⁰ Para los avatares del proyecto del dique seco en Madrid ver *DC* (em), 4, 7, 8, 11, 14, 15 de abril; 14 de julio; 5 de agosto; 22 y 24 de septiembre; 2, 3, 4, 7, 25 y 31 de octubre; 3, 5 y 6 de diciembre de 1925; *DC* (et), 27 de marzo; 3, 4, 13, 14, 15 y 18 de abril; 5 de agosto; 21 y 24 de septiembre; 3, 17 y 29 de octubre y 3 de noviembre de 1925.

¹⁰¹ Para la Fábrica Nacional de Torpedos ver el epígrafe 1 de este capítulo. Para CASA ver apéndice 3 donde se relata la intervención de Echevarrieta en los negocios aeronáuticos

amor a Cádiz, pidió a Primo que llevara el nombre de *Juan Sebastián Elcano*, ya que *su modestia [la de Primo] le impide que el buque se llame como él*¹⁰². Las obras llevaron un ritmo constante de forma que a fines de año estaban muy adelantadas y a principios de 1927 el propio Echevarrieta, todavía de luto por la muerte de su hija menor, anunciaba que la botadura se realizaría en mayo. A la vez, dijo también, que se colocaría la primera piedra de la fábrica de torpedos. Pero no fue así, mientras que el casco del buque besaba el agua dos meses antes, en marzo, la fábrica de torpedos se retrasaría casi tres años.

Desde unos días antes empezaron a llegar a Cádiz las personalidades que asistirían no sólo a la botadura del buque-escuela, sino también al acto de entrega de los nombramientos de hijos adoptivos de la ciudad a Horacio Echevarrieta y a los ministros de Marina, Honorio Cornejo, y al de Obras Públicas, conde de Guadalhorce. El sábado de piñata 5 de marzo de 1927 sería recordado por el esplendor de los actos celebrados. La noche anterior ya habían comenzado las celebraciones al procederse en el Ayuntamiento, en su sala capitular, a la entrega de los nombramientos de hijos adoptivos y ofrecerse una cena, de vigilia, en la cervecería Inglesa. Al día siguiente, a las doce y media de la mañana llegaron a la factoría Echevarrieta y Cornejo acompañados de la hija de Primo, María del Carmen, que oficiaba de madrina. Prevista la botadura para las tres de la tarde, antes se celebró un banquete al que asistieron las más destacadas personalidades de la ciudad y la provincia, desde el alcal-

¹⁰² DC (et), 20, 23 y 24 de noviembre de 1925.

de al gobernador civil, pasando por el presidente de la Diputación Provincial, el capitán general del Departamento o el presidente de la Audiencia ¹⁰³.

Tras los postres, al descorchar el champán, Echevarrieta pronunció unas palabras de elogio de la marina, y las autoridades y la madrina otras en las que cantaron las glorias de la Armada española y las virtudes del empresario bilbaíno quien regaló una pulsera de platino y brillantes en recuerdo del acontecimiento a la hija del Dictador ¹⁰⁴. A la hora fijada, ante una gran multitud que abarrotaba las instalaciones del astillero y numerosas embarcaciones engalanadas que rodeaban la dársena, se procedió a la botadura del velero-bergantín de cuatro palos. Finalizado el acto, los asistentes se retiraron a descansar antes de acudir al baile de gala, que seguido de una *fiesta típica gaditana*, se iba a celebrar en el Gran Teatro Falla. Fueron unas jornadas memorables que tuvieron su rúbrica dos meses después, cuando a principios de mayo el propio rey, que había acudido a la botadura del *Magallanes* en los astilleros de Matagorda, visitó el buque y la factoría en compañía de Echevarrieta ¹⁰⁵. Sólo el incendio que destruyó la cocina y la panadería del barco a finales de octubre y las quejas del ministerio de Marina sobre algunas averías detec-

¹⁰³ La lista de invitados y su colocación en la mesa en AHNS DP, caja 3.

¹⁰⁴ Los actos con motivo de la botadura del *Juan Sebastián Elcano* y la entrega del título de hijo adoptivo de Cádiz a Cornejo, Echevarrieta y Guadalhorce en *DC* (em) 2, 5 y 6 de marzo de 1927; *DC* (et), 3, 4, 5 y 7 de marzo de 1927; *NG*, Cádiz, 1 y 5 de marzo de 1927 y *EL*, Bilbao, 2, 4, 5, 6 y 8 de marzo de 1927.

¹⁰⁵ La visita real en *NG*, 2 y 3 de mayo de 1927; *DC* (em) 2, 3 y 4 de mayo de 1927; *DC* (et), 3, 4 y 5 de mayo de 1927 y *EL*, Bilbao, 3 de mayo de 1927.

tadas en su primer viaje empañaron el nacimiento del que iba a convertirse, tras su entrega, en buque-escuela de los guardiamarinas españoles¹⁰⁶.

Comenzaba una etapa de relativo relanzamiento de la factoría gaditana. Paralelo al que por estos años finales de la década de los veinte se produjo en el sector de la construcción naval española ante la demanda de petroleros y buques diesel ¹⁰⁷. El resurgir fue menor del esperado o por lo menos de lo que esperaba su propietario. A fines de 1928, tras entregar un pequeño buque de pasajeros, la cartera de la factoría se reducía a la reproducción de la carabela *Santa María* encargada para la exposición Ibero-Americana de Sevilla y al contrato firmado para la construcción de un buque-tanque para la marina de guerra. Además existían conversaciones con la casa Ibarra para otros dos buques y había comenzado a extenderse el rumor de que Echevarrieta proyectaba un prototipo de submarino. Además, sus intenciones de rentabilizar los astilleros pasaban por la construcción de la Fábrica Nacional de Torpedos y la instalación de los hangares de CASA. Ya se ha visto cual fue el destino de estos dos proyectos, el futuro de los astilleros seguía incierto por su condición de empresa marginal, aunque importante, en un sector en el que la SECN casi monopolizaba la demanda estatal. Si la iniciativa privada suponía el mantenimiento de la prosperidad de la industria naval española, ésta no podía existir sin una cartera estatal que justificara las grandes inversiones que requería ¹⁰⁸.

¹⁰⁶ *EL*, Bilbao, 27 de octubre de 1927 y 12 de abril de 1928 y AHNS DP, caja 44 E-L.

¹⁰⁷ Valdaliso (1991), pág. 298.

¹⁰⁸ Se trataba del *Margarita II* encargado por la naviera Morisson para dedicarlo al transporte de viajeros entre Cádiz y Gibraltar. *EL*, Bilbao, 16 de junio de 1928. Las

El proyecto del submarino formaba parte de los intentos de la industria alemana de romper el control del armamento español por parte de las firmas británicas y evadir las restricciones de Versalles. Las primeras noticias salieron a la luz pública en abril de 1928, aunque el contrato de construcción se había firmado a fines de 1927 con la empresa-tapadera holandesa IsV concesionaria de las patentes alemanas. Cuando terminaba el año los materiales para el submarino se acopiaban en los terrenos del astillero. Aunque no tenía asegurada su compra por el Estado se contaba con la promesa de Primo de adquirirlo si el prototipo funcionaba. Incluso una comisión técnica del ministerio de Marina supervisó las obras que, comenzadas a principios de 1929, para abril estaban muy avanzadas. Pero la dimisión y exilio de Primo a fines de enero del año siguiente, cuando el submarino todavía no estaba terminado, dejó el asunto en el aire. Por ello las obras se relentizaron hasta octubre, mes en el que se procedió a su botadura. Era el primer buque de esta tipo que se construía en la bahía gaditana desde el *Isaac Peral* en el siglo pasado ¹⁰⁹.

La demora en la terminación del submarino significó un nuevo golpe al intento de introducción en España del material de guerra alemán. Nunca llegaría a ser comprado por la marina española. Las pruebas náuticas las superó satisfactoriamente pero ninguno de los gobiernos de la Segunda República quiso hacerse cargo de él a pesar de los intentos de Echevarrieta. Entre 1933 y mayo de 1934 pidió trece millones de pesetas

carabela *Santa María*, encargada a mediados de 1928, en *DC* (et) 24 y 26 de enero de 1929; *NG*, Cádiz, 26 de enero de 1929 y *EL*, Bilbao, 14 de abril y 11 de mayo de 1929 El contrato del buque-tanque en AHNS, DVNM, caja 391.

¹⁰⁹ El contrato se formó el 13 de diciembre de 1927. En AHNS, DVNM, caja 207; *DC* (et), 5 de diciembre de 1928, 22 de abril de 1929 y 20, 22 y 23 de octubre de 1930 y *NG*, Cádiz, 23 de abril de 1928.

o que se le permitiera venderlo a un país extranjero. Desde 1931 el financiero vasco había comenzado a realizar distintas gestiones para deshacerse de él. Durante el año siguiente pasó a ser propiedad de la compañía holandesa que así se cobraba los gastos que había efectuado durante los viajes de pruebas, conservación, seguros y reparaciones de averías. Para el constructor se reservaba el veinte por ciento del precio de venta tras impuestos ¹¹⁰.

Deshechada su compra por el gobierno español, tras diversos intentos fallidos el submarino fue vendido, a fines de 1935, al gobierno turco que, desde mediados de ese año, estaba interesado en que los astilleros españoles construyeran diversas unidades para su armada ¹¹¹.

Durante 1930 los astilleros gaditanos mantuvieron su actividad gracias a la construcción de dos mercantes, *General Berenguer* y *General Jordana* para la compañía Transmediterránea. Sus quillas se habían arbolado durante el otoño de 1929 y la construcción se realizó en apenas un año. Esta etapa de actividad finalizaría, ya bajo el régimen republicano, con la construcción de dos buques-tanque para la CAMPSA ¹¹². La construcción en los astilleros de Echevarrieta de los buques para la naviera de Juan March es la primera relación, más o menos directa, entre ambos

¹¹⁰ AHNS, DVNM, caja 207 y Viñas (1974), págs. 89-90.

¹¹¹ Cerezo (1983), pág. 186; AHNS, DVNM, caja 207; AHNS DP, caja 50 E-L y EL, Bilbao, 26 de abril de 1935. También apéndice 1.

¹¹² Las botaduras del *General Berenguer* y *General Jordana* se efectuaron el 28 de junio y 24 de septiembre de 1930 respectivamente. Posteriormente cambiaron sus nombres por los de *Ciudad de Mahón* y *Ciudad de Málaga*. DC (et), 19 de octubre de 1929 y 26, 28 y 29 de junio y 24 y 25 de septiembre de 1930. La construcción y botaduras de los buques *Campas* y *Campero* para la CAMPSA en DC (et), 30 de junio de 1930.

personajes que se puede establecer documentalmente, antes de que se produjera según afirmó Indalecio Prieto la ejecución financiera del vasco por el mallorquín. Anteriormente, se había comentado la participación de ambos en el periódico madrileño *La Libertad*, e incluso en las negociaciones para la adquisición del diario de la misma ciudad *Heraldo de Madrid*. Fueran ciertos o no estos contactos, que existieran tampoco deben extrañar ¹¹³.

Los dos tuvieron intereses en el Marruecos español, sobre todo March de quien se ha dicho que era un auténtico señor feudal del protectorado español. Hasta qué punto llegó esta relación es algo que no puedo, en el estado actual de mis conocimientos, afirmar. Pero en junio de 1931 el nuevo ministro de Hacienda, Prieto, ordenó que se le retirara a March la concesión del monopolio de la distribución de tabacos en Ceuta y Melilla que había conseguido durante la dictadura de Primo. Quien obtuvo la nueva concesión fue una empresa francesa que se ocultaba bajo la tapadera de una financiera accionista mayoritario de la sociedad a la que formalmente se le había adjudicado la concesión. Echevarrieta figuraba en la financiera *Ibérica* como socio. Por lo que las antiguas relaciones entre ambos plutócratas no debían de ser en esos momentos, segunda mitad de 1931, muy cordiales ¹¹⁴.

No le debió temblar la mano a March cuando, antes de ser encarcelado, exigió el pago de los más de dos millones de pesetas que había facilitado al vasco, a moderado interés pero breve plazo de cobro.

¹¹³ Gómez Aparicio (1981), pág. 151 y (1975), págs. 557, 656-658; Dixon (1985), pág. 97. También la negativa de Echevarrieta a entregar a los republicanos las 200.000 pesetas de las que habla Viñas (1974), pág. 89 nota 167.

¹¹⁴ Dixon (1985), pág. 97, 100, 213-214 y Arrarás (1970), vol. I, pág. 410.

De esta forma las dificultades financieras de Echevarrieta se agravaron de forma prácticamente irremediable. El astillero gaditano había sido uno de los negocios que mayor capital le había requerido y menos expectativas cumplido. Ni pudo ponerlo en funcionamiento durante el auge del sector en los años de la Primera Guerra Mundial, ni fructificaron los distintos proyectos industriales alternativos que pensó instalar en sus terrenos. Sin embargo, sus dificultades sólo habían empezado.

Con el derrumbamiento de la monarquía de Alfonso XIII y el nacimiento de la Segunda República podía, sin embargo, pensarse que comenzaban mejores tiempos para el propietario de la cantera gaditana. Así parecía indicarlo su conocido republicanismo, sus contactos con destacados miembros del nuevo régimen, su popularidad que le hacía aparecer como el ministro de Hacienda, e incluso presidente del consejo de ministros, preferido de muchos españoles y su potencial financiero que le elevaban a la categoría de *banquero de la República*. Sin embargo, los años treinta fueron un largo calvario. No sólo se encontró prácticamente ahogado económicamente sino que también perdió algo más que la amistad con quien había sido un fiel colaborador y ahora podía ser firme sostén, Indalecio Prieto. Además perdió otras dos cosas: la libertad durante nueve meses y el astillero gaditano. Con más de sesenta años Horacio Echevarrieta iba a comenzar una nueva etapa de su vida que duraría todavía casi treinta.

Capítulo 5

Los conflictivos años republicanos (1931-1936)



A fines de 1930, Alfonso XIII acompañado de Horacio Echevarrieta visita el submarino de patente alemana montado en el astillero de Cádiz.

Mundo Gráfico, 5 de noviembre de 1930. Hemeroteca Municipal de Sevilla.

1. La crisis económica de los treinta

La Segunda República española nació con la economía mundial inmersa en el *crash* de 1929 aunque parece que, por su propia estructura proteccionista, la crisis afectó menos a la Península que a otros países ¹. Fue en este contexto en el que apareció un régimen cuya misión, y razón de ser, estaba en dar satisfacción tanto a las esperanzas de cambio económico y social de una gran parte de la población como en solucionar desequilibrios y tensiones acumuladas desde épocas anteriores. De su éxito o fracaso dependía no sólo la consolidación de la democracia formal en España, sino también la auténtica transformación de las relaciones sociales. Aunque su fracaso no significó que, a pesar de todo, no se desarrollara una línea popular uno de cuyos objetivos era la desaparición de la estructura caciquil presente y la modificación de las condiciones económicas.

Las nuevas autoridades republicanas se encontraron con problemas como el endeudamiento presupuestario heredado de la dictadura de

¹ Sobre esta cuestión se pueden ver Pecharromás (1989); Benavides (1979); Tuñón de Lara (1985); Cabrera (1983); Lacomba (1972); Hernández Andreu (1976); Palafox (1991) y Arias (1992) y Gutiérrez Molina (1994) trabajo en el que se basa este epígrafe.

Primo; la desconfianza de unas élites económicas que habían perdido el control de los resortes administrativos, que se tradujo en una considerable fuga de capitales, y la caída de las inversiones, o la necesidad de enfrentarse con la conflictividad social que se desató paralelamente a la reorganización obrera y a la caída, sobre todo en las ciudades, de los tradicionales controles sociales. Pero sobre todo, en el mundo económico, tuvieron un gran efecto, de un lado, la contracción del gasto público, uno de los mecanismos básicos de los beneficios y productividad del gran capital español, y de otro la búsqueda del equilibrio presupuestario y del saneamiento financiero que significaba la apertura de la economía española a la competencia internacional ².

Estos hechos señalan que el nuevo régimen ponía en cuestión la posición de los principales grupos industriales que habían sido objeto de una creciente protección hasta llegar a consolidar una estructura oligopólica relacionada estrechamente, incluso con lazos familiares. La consecuencia fue la ruptura del pacto Estado-gran industria-capital financiero vigente hasta entonces y que había tenido un importante desarrollo durante la Dictadura de Primo de Rivera. La política económica republicana intentaba modificar esta situación mediante medidas que no suponían ninguna revolución económica. El Pacto de San Sebastián no había discutido ningún plan, únicamente acordó la necesidad de hacer de España un país *moderno* y democrático. Lo que significaba una política liberalizadora que afectaba no sólo al gran capital, sino que también repercutía en las clases populares. La contención del gasto público, en un momento de recesión económica internacional, supuso altas tasas de desempleo.

² Servicios de Estudios del Banco Exterior de España (1979).

La depresión se centró, sobre todo, en los sectores dependientes de la exportación, como la producción de hierro y acero, y no tanto en los artículos que tenían su mercado en el propio país, como el sector textil. Afectados por la reducción del comercio exterior resultaron también los transportes de mercancías por ferrocarril, que sufría la creciente competencia del tráfico por carretera, y el comercio marítimo ³. Así, se puede decir que la depresión incidió más en las variables económicas del sector terciario, transportes y comercio, que en el industrial, en donde el que más la sufrió fue el siderúrgico ⁴. Porque, aunque la crisis económica internacional afectó a España, no explica por sí sólo la crisis que se produjo. Para entenderla hay que recurrir, además, a la estructura industrial y agrícola española que agudizó los conflictos sociales.

El proceso reformador, a pesar de partir de las moderadas medidas adoptadas por la conjunción republicano-socialista, tendentes a una mejor redistribución de las riquezas, se vio frustrado tanto por la evolución económica como por la oposición de los sectores industriales y agrarios y la progresiva desesperanza que se instaló en los trabajadores cuando se percibieron que su situación, aunque mejoraba, no respondía a las esperanzas de transformación que habían depositado en el nuevo régimen. No sólo les afectó el estancamiento económico, sino también las cada vez más tímidas reformas y la indefensión padecida durante los años de gobierno derechista ⁵.

La política liberalizadora republicana, que seguía las recomendaciones de la Sociedad de Naciones, se puso en marcha cuando la crisis del

³ Hernández Andreu (1976).

⁴ Palafox (1976), págs. 110-118 y (1991), págs. 283-285.

⁵ Gil Pecharromán (1989); Cabrera (1983) y Carrión (1932).

veintinueve había agudizado el proteccionismo mundial. La adopción por los gobiernos republicanos de medidas arancelarias similares provocó la disminución de las exportaciones sin que pudiera cortar las importaciones de productos insustituibles. Lo que pretendía el nuevo régimen era aumentar la competitividad del país para que originara un crecimiento parecido al de las demás naciones europeas. Política que tuvo que compatibilizar con medidas de respuesta a las dificultades exportadoras ⁶.

Los efectos de la situación económica y social en la provincia de Cádiz fueron varios. En primer lugar hay que tener presente que en ella se daban dos realidades muy diferenciadas: una agrícola con alguna industria de transformación muy localizada, como la bodeguera del Marco de Jerez, y otra mixta, en la zona costera, en la que junto a pequeñas localidades existían grandes núcleos urbanos, como Algeciras o Cádiz, donde las principales actividades eran el comercio, la pesca o la industria naval.

Diferencias que eran especialmente notorias en el caso de la ciudad Cádiz por su posición geográfica y por la extensión de su término municipal. En el país, la provincia gaditana era más conocida por su triste primer puesto en cuanto al número y extensión de latifundios que por la problemática específica de la capital que se diluía en la tremenda injusticia social del latifundismo gaditano y sus consecuencias económicas y sociales. Así ocurría también con los problemas comerciales que, aunque no adquirieran relevancia en el conjunto provincial, sí afectaron, de forma decisiva en la capital. Fue el caso de la crisis de la construcción naval y de la presencia de un fuerte sector terciario, de porcentajes supe-

⁶ Palafox (1991), págs. 157-159 y Hernández Andreu (1986), págs. 119-124.

riores a la media nacional, con núcleos de actividades, como el transporte, muy relacionados con él ⁷.

La cuestión campesina afectaba no sólo desde el punto de vista estructural, es decir de la propiedad de la tierra, sino también de la coyuntura, tanto económica como política. Los propietarios agrarios gaditanos practicaron, desde los primeros momentos, una decidida oposición a la Reforma Agraria gubernamental con la que se esperaba transformar en realidad las grandes esperanzas de transformación de un amplio sector de la población española ⁸. La estabilidad de la sociedad española, en trance de industrialización pero que todavía contaba con un importante componente agrario, pasaba por la eliminación de las desigualdades estructurales que originaban fuertes tensiones sociales. Era escandalosa la concentración de la riqueza y la propiedad en la provincia. Situación que venía de antiguo y que en los años treinta había empeorando ⁹.

La concentración de la propiedad está ligada al absentismo y a la cuestión de la explotación de las tierras. El absentismo se practicaba por medio del arrendamiento de grandes extensiones por breves períodos de tiempo, mientras que la concentración se producía por su rentabilidad ¹⁰. Desde el Antiguo Régimen el latifundismo se fue reestructurando coherentemente. Establecido primero sobre un sistema mixto, agrícola y ganadero, que dividía a las tierras en tres tercios u hojas, de ahí su deno-

⁷ Véase Carrión (1932).

⁸ Para la influencia en la Reforma Agraria española de las centroeuropeas se puede consultar López (1984).

⁹ Carrión (1932).

¹⁰ López Ontiveros (1986) y Maurice (1975).

minación de cultivo *al tercio*, fue evolucionando hacia la modalidad de *año y vez* que suponía una mayor inversión de capital, mejores técnicas de cultivo y otros factores de tipo cultural ¹¹. Económicamente, para los propietarios, el sistema latifundista no era irracional, pero su carácter extensivo perjudicaba a pequeños arrendatarios y jornaleros. La desamortización reafirmó la propiedad a la vez que el aumento de población proletarizó al campesinado. Durante los años treinta la situación se hizo explosiva porque en los doscientos cincuenta mil jornaleros de la Bética habría que incluir a los jóvenes, en edad de trabajar, que no podían ya emigrar a las ciudades por la crisis económica ni al exterior por la recesión internacional.

Salvo la industria de la construcción naval, el resto del tejido industrial gaditano estaba relacionado, en su mayor parte, con el sector vinícola; el curtido de cueros y pieles, en Ubrique, y el de la construcción, actividad que agrupaba al mayor número de trabajadores en la provincia. En todas las grandes localidades existían núcleos del gremio, más o menos numerosos, que se vieron afectados por el descenso de la construcción y reparación de edificios y obras públicas. El recurso a la ejecución de carreteras fue una de las fórmulas utilizadas para mitigar el paro agrario. Las Actas de la Comisión Gestora de la Diputación de Cádiz recogen tanto la concesión de partidas para el arreglo de caminos como las peticiones, en ese sentido, de sociedades obreras y patronales ¹².

¹¹ El cultivo de "año y vez" consiste en dividir a la explotación en dos hojas. Una dedicada al cereal y la otra a un cultivo barbechero, algodón, maíz, habas, etc... para estas cuestiones, López Ontiveros (1986) y Sumpsi (1978), págs. 31-69.

¹² *Actas de la Comisión Gestora de la Diputación de Cádiz*, de 9 y 23 de marzo de 1932. Tras los sucesos de Casas Viejas, durante los meses de febrero a mayo, hay un aumento significativo de estudios y consignaciones para trabajos en caminos vecinales.

La industria vitivinícola no sufrió las restricciones exportadoras como otros sectores. Sin embargo, sí le afectó que su distribución internacional estuviera en manos inglesas¹³. El resultado fue un desequilibrio que ocasionó la paradoja de que el sector, siendo uno de los motores de la economía regional, el movimiento de vagones de vinos de Jerez suponía más de la mitad del total del que se efectuaba en el puerto de Cádiz, no tuvo el mismo papel para la sociedad jerezana. Por el contrario, las bodegas reflejaron las tensiones sociales que los desajustes de la propiedad y reparto de la riqueza provocaban y los conflictos que le afectaron se generalizaron hasta desembocar en huelgas generales.

En la capital de la provincia, las actividades del sector primario tenían escasa influencia. Sólo significaban algo las ligadas al mundo de las industrias salineras y pesquera. Ambas eran sectores que la alta burguesía local utilizaba para diversificar sus actividades. Así, en las salinas de San Fernando, Chiclana o Puerto Real encontramos a personajes gaditanos tan destacados como Benito Mariñas, Miguel Martínez Pinillos, Manuel Grosso Portillo o el joyero Luis Mexía. Todos ellos con intereses marítimos también. Esta era una de las características de la ciudad: la concentración de la propiedad de los negocios en una reducida serie de personas que aparecen en diferentes sectores económicos. La pesca, una de las actividades más representativas de la ciudad, estaba formada en su mayor parte por la flota de altura perteneciente a armadores gallegos que hacían de Cádiz su base para la campaña africana. Sin embargo, el valor del pescado que se descargaba en el puerto gaditano sólo suponía en 1931 el 2,74% de las capturas nacionales. Cifra que indica la crisis que

¹³ Quevedo de la Barrera (1976).

sufría la actividad pesquera en Cádiz al advenimiento de la Segunda República ¹⁴.

Su crisis se debía no sólo a la competencia de puertos cercanos, como los de Gibraltar, Huelva, Málaga o Algeciras, sino también a los precios del muelle de la ciudad. Para dinamizar el sector y dotarle de una nueva orientación se intentó crear un Mercado Franco Internacional de Pesca acogido al estatuto de Puerto Franco. La iniciativa tenía su origen, entre otras razones, en los cada vez más altos aranceles que gravaban la exportación de pescado a naciones como Gran Bretaña ¹⁵. Además, dentro del sector pesquero hay que señalar al monopolio del Consorcio sobre las alamdrabas existentes en la provincia, con una fuerte incidencia en la vida económico-social de un importante número de trabajadores. En conjunto, durante los años treinta, el sector pesquero gaditano fue cada vez menos competitivo. Sin embargo, llama la atención que los años de mayor caída en el volumen de las capturas coincidieron con los momentos políticos-sociales en los que los grupos patronales mantenían una posición defensiva. Así ocurrió en los momentos posteriores a la proclamación de la República y durante el último período del bienio radical-cedista.

¹⁴ El tonelaje total de las embarcaciones gaditanas era de 7.368 toneladas con un valor de 5.324.203 pesetas. Le superaban las provincias de Bilbao, Gijón, Vigo, Huelva, Málaga, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona y Las Palmas. El valor de las artes de pesca de Cádiz ascendía a 3.604.078 pesetas de las que 1.300.400 correspondían a los arrastres de altura. Las de cerco suponían 1.929.308 pesetas. *Anuario Estadístico de España* (1933). El total de las capturas de las flotas pesqueras españolas en 1931 fue de 309.378.080 kilogramos. De ellas entraron, a falta de los datos de un mes, por el puerto de Cádiz 8.484.110 kilogramos. En *Anuario Estadístico de España* (1933), pág.163 y Boletín de la Cámara de Comercio y Navegación (en adelante *BCCIN, Cádiz* (1931-1936).

¹⁵ *BCCIN*, Cádiz, abril de 1932.

La metalurgia y la construcción eran las dos industrias más importantes de la ciudad. Ambas estaban ligadas a la actividad marítima, pues si bien, la construcción urbana actuaba en otros sectores, las grandes obras que se realizaron en la ciudad durante estos años estuvieron, directa o indirectamente, relacionadas con el sector naval: construcción del dique seco y obras de la Junta del Puerto. Cuantitativamente, la edificación era el gremio más numeroso y absorbía a gran parte de la inmigración rural. Fenómeno que se corresponde con el que se produjo en el resto del país, en donde el proceso de urbanización corrió paralelo al aumento de los sectores menos cualificados.

El cambio de régimen supuso la contracción del sector que había basado su expansión en la ejecución de obras públicas. En Cádiz, las últimas grandes construcciones iniciadas y acabadas fueron el Hotel Atlántico, perteneciente al Patronato Nacional de Turismo, y la construcción del Dique Seco, aunque este último no se terminó realmente hasta los años cuarenta. Además, en el puerto, en el período comprendido entre 1930 y 1936, se terminó el dique de San Felipe y el muelle pesquero ¹⁶. Durante estos años la construcción del Dique Seco atravesó diversas vicisitudes. Prácticamente paralizado durante 1933, en mayo de 1934 se reanudó. Años después se consideró que la construcción de este dique había perjudicado al puerto, pues desvió hacia él grandes sumas de dinero ¹⁷.

La disminución de la oferta pública puso de manifiesto la relación entre inversión y contratación de obras públicas. De esta forma la

¹⁶ Barragán (1988). Otras obras que se realizaron en el puerto gaditano durante estos años fueron el malecón de Levante, el del Sur y 100 metros del muelle ciudad.

¹⁷ *Breve noticia (s.f.)*

administración financiaba, directamente, los beneficios de las empresas privadas¹⁸. La paralización que afectó a Cádiz fue prácticamente total. Ninguna obra de entidad, salvo los cuarteles de Extramuros, se realizó en la ciudad durante los años treinta. La amplitud de la contracción del sector la puso de manifiesto el alcalde de la ciudad, Manuel de la Pinta, quien aseguró en 1933 que el censo obrero de la construcción estaba en paro casi absoluto¹⁹. El tejido industrial gaditano, sin tener en cuenta las factorías navales, se completaba además, con pequeñas fábricas de hielo o conservas y talleres relacionados con la construcción, como el sector de la madera, y una serie de actividades casi artesanales. De los pequeños talleres sólo los de González Peredo, dedicados a la fabricación de cajonería y envases para la fábrica de tabacos, podían considerarse un centro fabril. Las otras dos grandes factorías eran las de Construcciones Aeronáuticas (CASA) y Tabacalera.

CASA estaba dedicada a la construcción y reparaciones de hidroaviones. Debido a su especialización, cuando empezaba a desarrollarse la navegación aérea, y al carácter militar de la mayoría de sus trabajos la crisis le afectó menos. Incluso se pensó en la construcción de un aeródromo que, sin duda, mejoraría el desarrollo económico de la ciudad. En ella se libraría una de las batallas sindicales más duras de estos años. La fábrica de tabacos tenía una importante influencia social y cultural en la ciudad. Entre otras razones por su penetración en el tejido social debido a la mayoría de mujeres que componían su plantilla y que había creado un tipo particular muy apreciado en los ambientes popula-

¹⁸ Palafox (1976), págs. 110-118.

¹⁹ Consorcio de la Zona Franca, *Al Excelentísimo señor Ministro de Hacienda, Cádiz, 1933*.

res de la ciudad. Por su carácter de monopolio estatal y el aumento de consumo entre la población, la fábrica tampoco se vio afectada por la crisis ²⁰.

Pero el sector económico al que la ciudad había ligado su apogeo o decadencia era el comercio, del que el puerto era su motor. Cabe recordar que el auge económico de Cádiz tuvo lugar durante el siglo XVIII, cuando por el traslado de la casa de la Contratación desde Sevilla, el comercio con América se desarrolló desde la ciudad gaditana que mantuvo el monopolio hasta su total desaparición en el último cuarto de siglo. Si durante esos años dorados el puerto abarcaba prácticamente toda la bahía, durante el siglo XIX, en paralelo a la paulatina decadencia de la ciudad, se intentó revitalizarlo creando un emplazamiento localizado que supliera la falta de infraestructura. De esta manera se buscaba ofrecer a la vez que una privilegiada localización geográfica, mejores servicios portuarios en consonancia con la evolución del tráfico marítimo ²¹.

Pero no fue hasta principios del siglo XX cuando se afrontaron las reformas del recinto portuario ²². El revulsivo fue la pérdida de las

²⁰ La producción de las labores tabaqueras se mantuvo, a escala nacional, estable durante estos años. Según estos datos, el consumo mayoritario era de picadura que doblaba ampliamente al de cigarrillos. En Confederación Española de Cajas de Ahorros, *Estadísticas básicas de España (1900-1970)*, Madrid, 1975. En los talleres se dedicaban a la confección de cigarrillos superiores 117 operarias, en el liado, y 19 para empaquetado; a los cigarrillos peninsulares manuales se dedicaban 11 obreras, a los cigarros mecánicos 293, a los cigarrillos mecánicos 70 y para las actividades de devanado fino y común 148. A faenas auxiliares estaban empleados 100 trabajadores. Guía Comercial, Cádiz, 1935.

²¹ Ver capítulo 1 epígrafe 1.

²² La Junta de Obras del Puerto se creó, con cierto retraso respecto a las de otros puertos, en 1902, el 8 de febrero, y se hizo cargo de los trabajos en mayo de 1903. En Barragán (1988), pág. 31.

últimas colonias americanas en 1898 ya que a la vez que cesó el tráfico mercantil empezó a producirse una gran emigración europea hacia América. Los contingentes españoles efectuaban su salida por los puertos, entre los que el de Cádiz desempeñó un importante papel, hasta tal punto que el nacimiento de la JOP estuvo ligado a la necesidad de efectuar las obras necesarias para el atraque de los grandes trasatlánticos ²³. Las obras de modernización del puerto se prolongaron largos años. Durante los que, aunque en algunos aspectos se sintió en la ciudad el auge económico nacional derivado de la posición no beligerante española durante la Primera Guerra Mundial, la sensación de decadencia no se perdió ante el continuo crecimiento de puertos cercanos, como el de Algeciras ²⁴.

La crisis tuvo su manifestación más espectacular en la contracción de las actividades portuarias. Por ejemplo, entre 1930 y 1935, se redujo tanto el número de buques entrados y salidos del puerto, un 50%, y su tonelaje, casi un 200%, como el tráfico de pasajeros que descendió alrededor de un 40%. De esta crisis se puede exceptuar el sector vinícola. Los vinos de Jerez habían sido exportados desde el siglo pasado por los puertos de la bahía gaditana, fundamentalmente por el Trocade-

²³ En la primera década de siglo, la emigración española llegó a 587.107 personas. Esta elevada cifra no volverá a repetirse hasta los años cincuenta. La emigración a América siguió produciéndose durante las siguientes décadas hasta los años treinta, momento en el que la crisis económica mundial obliga al cese migratorio y se multiplica el regreso de los emigrantes. En García Barbancho (1967).

²⁴ En 1925 el puerto algecireño quintuplicaba el tráfico de viajeros del gaditano aunque todavía estaba a gran distancia en cuanto al de mercancías y tonelaje de buques. Cádiz era el único puerto con JOP deficitaria del litoral andaluz durante la segunda mitad de los años veinte. En Junta Central de Puertos (s.a.)

ro, hasta los años 1919-1923, momento en el que los embarques empezaron a realizarse desde los muelles de la capital ²⁵. La estabilización de los mercados vinícolas supuso un respiro para el tráfico marítimo gaditano en el que el movimiento de los vinos jerezanos suponía la cuarta parte del total de la carga que se movía en el puerto. Pero durante los años treinta los muelles de Cádiz perdieron muchas de sus restantes actividades, tanto de servicios de mercancías como de pasaje o correos, sin que fueran sustituidas por otras nuevas.

Entre ellas destacan el comercio de plátanos, arrebatado por Alicante, la supresión de las escalas de las líneas Canarias-Norte de la Transmediterránea y las de la Trasatlántica a Cuba, Nueva York, Brasil, Uruguay y Argentina ²⁶. En este último caso a la pérdida económica, al declive de la mítica naviera se añadió el efecto psicológico que causó en la identidad ciudadana, dada la conexión de la *Compañía* con la ciudad y el problema que se presentó con un número considerable de trabajadores jubilados o despedidos ²⁷. De forma paralela, el puerto de Cádiz aumentó el precio de sus servicios para hacer frente tanto a la paulatina reducción de sus ingresos, como a la elevación de los costos sociales. A pesar de las

²⁵ *Breve noticia* (s.a.)

²⁶ El tráfico se desvió en marzo de 1931. Las gestiones para recuperarlo se prolongaron hasta 1932. Entre ellas destacaron la modificación de los horarios de los buques de la Transmediterránea que transportaban la carga, para que pudieran adelantar en medio día su llegada. Pero no se consiguió que la compañía Ferrocarriles Andaluces y la línea andaluza de M.Z.A. aplicaran la reducción tarifaria alcanzada por Alicante. También la alcaldía y los diputados por la provincia a las Cortes Constituyentes intentaron modificar la situación. *BCCIN*, Cádiz, marzo y septiembre de 1931; mayo, julio y agosto de 1932; diciembre de 1933 y febrero y marzo de 1935.

²⁷ Para la historia de la Compañía Trasatlántica tenemos el libro hagiográfico Cossío (s.f.) y Martínez Romero (1991). También capítulo 1, epígrafe 3.

voces que advirtieron de la negativa incidencia que tendría el encarecimiento de las tasas portuarias, el problema tenía difícil solución: se pretendía reducir el déficit y mantener los beneficios con unos aumentos que afectaban directamente la promoción de otras actividades que podrían reducir las pérdidas ²⁸.

Si fracasaron los intentos por evitar el cese de actividades, tampoco se consiguieron, salvo en raras ocasiones, otras nuevas o, al menos, el desarrollo de obras de infraestructura y servicios comerciales que reanimaran el decaído puerto. La burguesía local, a través de la Cámara de Comercio, pidió la supresión de las trabas administrativas y arancelarias que gravaban el libre comercio. Peticiones que empezaron a formularse antes de la proclamación de la República y continuaron durante ella. La defensa del librecambismo originó contradicciones entre los empresarios gaditanos. Así, los intereses de algunos de los más importantes en el monopolio del Consorcio Nacional Almadrabeto se daban de bruces con la defensa de la libertad de comercio del sector ²⁹.

Otras peticiones librecambistas de la burguesía gaditana fueron su apoyo a la liberalización de las importaciones de maíz, su oposición a la creación de un *trust* de tejedores de yute y, ya en período republicano,

²⁸ En 1931 se aumentaron las tarifas de la JOP. En 1932, las de mercancías, arrumbadores, transportes y nuevamente la JOP. En 1933, los prácticos, recorrido y apilado de mercancías, remolque, amarre, atraque y aguada. En *BCCIN, Cádiz*, abril, julio y septiembre de 1931, y enero y abril de 1933.

²⁹ El Pósito Pescador de Barbate denunció ante la Cámara de Comercio las presiones que recibían del Consorcio fabricantes de conservas y salazoneras de esa localidad. En el debate que siguió, se advierten los diferentes intereses de los propietarios gaditanos relacionados con el Consorcio, caso Carranza, con quienes defendían el libre comercio a ultranza. *BCCIN, Cádiz*, marzo, mayo, junio, julio y septiembre de 1930.

su petición de derogación de las alzas arancelarias establecidas en respuesta a la estadounidense Acta Hawley³⁰. Como también resultaron infructuosos los intentos por mejorar los transportes ferroviarios que facilitaran la distribución de mercancías desde Cádiz. Ni se redujeron los precios del transporte del plátano canario o del café, ni se suprimió el trasbordo que, en la estación sevillana de San Jerónimo, tenían que hacer los viajeros procedentes o con destino a Madrid³¹.

Las esperanzas de mejorar la economía ciudadana desde la perspectiva marítima tenían otra vertiente: el funcionamiento de una Zona Franca paralizada durante muchos años y reducida a unos depósitos. Durante un breve período de tiempo, en el siglo XIX, se había conseguido la franquicia del puerto gaditano. Perdida se intentó recuperarla y en 1869 la Diputación la reclamó sin éxito³². Sólo cuando se crearon las Zonas Francas, que acogían a una parte del recinto portuario, tuvo la ciudad la posibilidad de disponer de un espacio libre de gravámenes. Sin embargo, la creación de las Zonas Francas sólo supuso para Cádiz que, a fines de 1915, empezara a funcionar un depósito cuya concesión estaba a cargo de la compañía catalana *Crédito y Docks*³³.

Hasta la Segunda República, el Consorcio no salió de la atrofia en la que se había desenvuelto. Los gobiernos republicanos, aunque emprendieron la reorganización del Consorcio nombrando nuevos repre-

³⁰ *BCCIN*, Cádiz, marzo, mayo y agosto de 1930 y Servicio de estudios Económicos del Banco Exterior de España (1979).

³¹ *BCCIN*, Cádiz, enero y septiembre de 1931, septiembre de 1933 y septiembre de 1934.

³² Barragán (1988), págs. 26-27.

³³ *Breve noticia* (s.f.)

sentantes y delegado del Estado, a la vez le negaron los créditos con los que revitalizarlo ³⁴. Sus actividades mantuvieron una evolución estable y no tuvieron los bruscos descensos del puerto y la pesca. Las mercancías que, fundamentalmente, transitaron fueron aceites, asfalto, cacao, café, conservas, madera, tabaco y trigo.

La decadencia del puerto y la crisis del sector industrial afectó al pequeño comercio que mantuvo un nivel de subsistencia. Así lo indica la evolución del censo de electores de la Cámara de Comercio. En la sección comercio, la segunda categoría de las tres en la que estaba dividida, aumentó hasta un 41%. Mientras los de primera, descendieron casi un 26%. La crisis tuvo su mayor virulencia en 1931 cuando todos los sectores comerciales se contrajeron, reduciendo su actividad casi un 11%. El sector de la hostelería fue el que más fuerte descenso sufrió, casi un 20%. Es decir que 1 de cada 5 establecimientos se dio de baja en la contribución. Dato que no supone que desapareciera el negocio, pero sí indica su degradación y que, en el mejor de los casos, pasó a formar parte de lo que hoy conocemos como *economía sumergida*.

El astillero era quien marcaba el pulso del desarrollo de la ciudad desde fines del siglo pasado, aunque en términos cuantitativos su importancia fuera menor que la construcción o los transportes. Pues bien, durante los años treinta los astilleros gaditanos se vieron afectados por la práctica paralización de la construcción naval y en 1933 tenía al 70% de

³⁴ Revista Comercial, Industrial, Agrícola y Mina (En adelante *RCIAM*), Sevilla, 30 de enero de 1929. La reorganización del Consorcio de la Zona Franca de Cádiz se realizó a través de los decretos de 3 de junio y 15 de julio de 1931. El nombramiento del delegado del estado recayó en José Corripio Rey, por decreto de 3 de agosto de 1932. *BCCIN*, Cádiz, agosto y septiembre de 1932 y *ABC*, mayo, 1937.

sus obreros en paro ³⁵. Llama la atención que nos encontramos con idéntica situación que en los otros núcleos industriales de la ciudad: las decisiones se tomaban fuera de Cádiz. Tanto la factoría de Matagorda de la Sociedad Española de Construcción Naval, empresa nacional con factorías en distintos puntos del país, como en la de Horacio Echevarrieta.

Las causas por las que la crisis del 29 afectó de forma tan brutal al sector de la construcción naval están directamente relacionadas con el tamaño y la actividad de la flota mercante. Una de las consecuencias de la depresión fue la adopción por las naciones de medidas proteccionistas que provocaron la disminución del tráfico comercial. Los astilleros vieron cómo el trabajo empezó a faltar ³⁶. En esta situación las factorías gaditanas fueron reduciendo sus plantillas. En los casos de Matagorda y Cádiz llegaron a ser drásticas. Los astilleros de Echevarrieta que tenían en 1931, unos mil seiscientos trabajadores, a fines de año conservaban ya sólo 1.000, y a fines de 1932 apenas llegaban a los quinientos ³⁷. Idéntico calvario sufrió Matagorda: antes de 1932 trabajaban unos dos mil doscientos obreros, a primeros de este año esta cifra había quedado reducida a mil doscientos y en agosto sólo lo hacían setecientos ³⁸.

Tanto para la SECN como para Echevarrieta, que extendían sus actividades al terreno de los ferrocarriles, maderas, minas y prensa, los astilleros de la bahía gaditana respondían a sus políticas generales que,

³⁵ Consorcio de la Zona franca, *Al Excelentísimo señor Ministro de Hacienda*, Cádiz, 1933.

³⁶ *Ibidem*, págs. 87 y Valdaliso (1991), págs. 166-169.

³⁷ *NG*, Cádiz, 28 de diciembre de 1931, 19 de mayo de 1932.

³⁸ *NG*, Cádiz, 26 de agosto de 1932 y *DC* (em), 4 de agosto de 1932.

aunque de forma distinta, se vieron afectadas por la crisis de estos años. Ambas se habían establecido al amparo de la expansión comercial de la gran guerra, y tanto una como otra se encontraban entre las mayores del país³⁹. Aunque la crisis marítima afectó a todas ellas, en el caso de Echevarrieta coincidió con el derrumbe del financiero vizcaíno que durante los años treinta se encontró sometido a la fuerte presión de sus acreedores⁴⁰. La lamentable situación de la factoría afectó de forma decisiva a la ciudad, sobre todo a las clases populares por el elevado número que dependía directa o indirectamente de ellos.

Al igual que en la edificación, las empresas presionaron para que las cargas sociales se redujeran, aliviando los costos de producción gravados por la disminución del volumen de obras y la depreciación de la peseta⁴¹. Durante estos años fracasaron todas las comisiones de obreros y de fuerzas vivas de la ciudad que se presentaron ante las autoridades en busca de soluciones. El estancamiento del comercio y la inseguridad de la burguesía ante la coyuntura derivó los efectos de la crisis hacia las clases populares. Ellas fueron las que sufrieron en mayor medida las consecuencias de la crisis de la ciudad.

³⁹ De las ocho empresas navales más importantes la Sociedad Española de Construcción Naval se encontraba en primer lugar con 14.935 obreros. En cuarto lugar estaban los Astilleros Echevarrieta que ocupaban a 1.445. El segundo y tercero correspondían a Euskalduna y la Unión Naval de Levante con 3.530 y 2.335 empleados. Las restantes empresas, de importancia, del sector eran La Maquinista Terrestre y Marítima con 1.305 empleados y Cacho Hijos, Barrera y Astilleros con 600, 550 y 300 obreros respectivamente. AHNS, DVNM, 385.

⁴⁰ Ver epígrafe 3 del presente capítulo.

⁴¹ *RCIAM*, Sevilla, 15 de julio de 1933.

2. Luchas sociales y Segunda República

La conjunción esperanzas transformadoras y crisis económica y la convulsión social originada durante la Segunda República tuvo un colorario de luchas sociales de diversa intensidad por toda la geografía del país. Sobre todo en los núcleos urbanos en los que el despertar popular no sólo había sido mayor sino también más organizado. En el mundo rural, a pesar de los estallidos que ocuparon las primeras páginas de los periódicos, la pervivencia del viejo caciquismo convirtió en lucha sin cuartel los meros intentos asociativos. En Cádiz la conflictividad social y las consecuencias de la crisis que se abatía sobre la ciudad, enfrentaron a las organizaciones patronales con situaciones que recibieron de forma desorientada.

Los empresarios gaditanos, aún cuando estaban organizados con anterioridad a la proclamación de la República, tuvieron que reorganizarse para hacer frente a las nuevas condiciones políticas y sociales. La división entre comercio y actividades marítimas se reflejaba en las organizaciones patronales. Las segundas tenían a la Asociación Patronal del Comercio, la Industria y la Navegación (APCIN), *la Patronal* como era conocida popularmente, mientras que el primero se agrupaba en la Unión Patronal Gaditana (UPG). Además, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, sin ser una entidad estrictamente empresarial, también intervenía en la defensa de los intereses patronales. De todas formas nunca dejó de darse una cierta vinculación entre ellas ⁴². El prin-

⁴² En 1929 el presidente de la APCIN era Manuel Oliva Fernández, delegado de la Transmediterránea. Durante los años treinta las compañías marítimas tenían reservas de manera permanente dos puestos de vocales en la junta directiva.

cial problema de ambas patronales era la escasa influencia que tenían en las líneas maestras de la economía local en manos foráneas.

Si la crisis económica de los años treinta afectó a la burguesía, la clase obrera gaditana no sólo se enfrentó con un creciente paro forzoso sino que mantuvo un bajo poder adquisitivo. Mientras en términos absolutos sus salarios eran de los más bajos del país, el coste de la vida estaba entre los más altos ⁴³. Esta penuria económica convertía al obrero gaditano en *carne de abuso* tanto en el aspecto económico como en el de las condiciones de trabajo donde no se cumplían los salarios mínimos oficiales o se recortaban los tiempos de descanso ⁴⁴.

El reducido mercado de trabajo existente, agravado por la crisis, le obligaba a buscar su subsistencia en la venta ambulante o los trabajos eventuales. Un subempleo habitual era buscarse un jornal, a la llegada de los buques de pasajeros, prestando sus servicios como mozos o guías improvisados ⁴⁵. La vida del obrero en Cádiz era el lado más oscuro de una sociedad en decadencia en la que formaban parte de su paisaje habitual las mujeres enlutadas; los niños descalzos y harapientos; los mendigos que pernoctaban en los fosos de las murallas; las familias completas que vivían en una habitación; los grupos de parados en las plazas; los pedigüenos y la emigración al campo en la época invernal ⁴⁶. Caldo de

⁴³ Todas las cifras de precios y jornales en Boletín Ministerio de Trabajo (en adelante *BMT*), ns. 50-59, 1934-35.

⁴⁴ En 1931 si el salario mínimo oficial para los albañiles era de 6 pesetas, en Cádiz podían llegarse a pagar 4,50. *Acción*, Barcelona, 7 de junio de 1930.

⁴⁵ Véase Marchena (1989). Las protestas de los empresarios del transporte en *Acta de la sesión celebrada el día 24 de septiembre de 1931*, Acta de Comisión Cámara de Comercio de Cádiz. (en adelante *ACCC*).

⁴⁶ Testimonios de estas situaciones en *NG*, Cádiz, 16 de septiembre de 1931 y 23 de marzo de 1933; *La Tierra*, 27 de diciembre de 1933 y *Solidaridad Obrera* de 4 de septiembre y 6 de octubre de 1935.

cultivo de una conflictividad que sorprendió a la burguesía local extrañada por el cambio que había experimentado el obrero de una ciudad en la que *nunca pasó nada ni en momentos de mayor agitación*⁴⁷.

El aumento de los conflictos y la aparición de fenómenos de inseguridad ciudadana como atracos, robos, explosiones de petardos o atentados a destacados miembros de la burguesía local, se atribuyeron en un primer momento a desaprensivos que atentaban contra el orden público en sus ratos de ocio o a la actividad de agitadores forasteros. No entendía que el paternalismo ya no bastaba para contentar a una población que se *tornaba rebelde y acometedora*. El cambio de régimen había supuesto para la clase trabajadora la ruptura psicológica del status vivido hasta entonces en la ciudad⁴⁸. Su mejor expresión estuvo en el desarrollo del asociacionismo obrero hasta entonces disperso. Sólo la socialista UGT, que había permanecido en la legalidad durante los años de la Dictadura, mantenía sus secciones en funcionamiento, mientras que el anarcosindicalismo de la CNT se balanceaba entre la persecución gubernamental y la apatía obrera.

Junto a ellas estaban los llamados sindicatos *autónomos* que, en algún caso, como en el de los panaderos, estaba bajo la influencia del comunismo ortodoxo. Los cenetistas acabaron controlando la construcción, el metal, la pesca y parte del transporte terrestre y marítimo. Mientras que la UGT acogió a numerosas sociedades de oficios y tuvo especial incidencia en los tipógrafos, dependientes, camareros y ferroviarios. Los cenetistas controlaron los sectores más importantes en la vida económica

⁴⁷ En *NG*, Cádiz, 23 de marzo y 5 de junio de 1933.

⁴⁸ La cita del escrito de la Cámara de Comercio citado en la nota 159. Sobre la ruptura psicológica de las relaciones sociales anteriores a 1931 ver Pérez Yruela (19).

de la ciudad salvo la dependencia mercantil, ugetista, y los panaderos y estibadores, autónomos. Las organizaciones obreras alcanzaron una elevada afiliación. Cerca del 67% de la población activa en 1936, de los que el 46% lo era a la CNT y el 54% a UGT, autónomos y no afiliados ⁴⁹.

Además de sus sociedades y sindicatos, entre los trabajadores gaditanos estaban presentes distintas agrupaciones políticas. Desde socialistas y comunistas, hasta grupos de burgueses radicalizados que intentaba atraerse a sectores proletarios. El más importante era el PSOE que, aunque de escasa afiliación, era el partido obrero de mayor influencia en la capital. Muy por encima del débil PCE o de los núcleos trotskistas, que acabaron desapareciendo, de la Izquierda Comunista de Nin. Los socialistas gaditanos acudieron en conjunción con los republicanos a las elecciones del 12 de abril de 1931, a las Constituyentes de junio y, a pesar de sus divergencias, a las de noviembre de 1933 con radicales-socialistas independientes y azañistas. El socialismo gaditano, que sufrió la represión que siguió a los acontecimientos de octubre de 1934 ⁵⁰, entró en un período de clandestinidad que favoreció su radicalización.

⁴⁹ La población activa de la ciudad era de 25.680 personas. Pero no toda la población incluida en este grupo se puede considerar trabajadora. Utilizando los Indicadores de Vecindarios, cuyos porcentajes de empleados y empleadores son del 66 y 34% respectivamente, tenemos una población obrera de 16.387. Cifra que podría elevarse ya que cabe suponer que serían trabajadores inmigrantes quienes faltaran de los datos municipales en mayor cantidad que los propietarios. Para mayor información véase Gutiérrez Molina (1994).

⁵⁰ Sus concejales fueron destituidos y la Casa del Pueblo clausurada hasta mayo de 1935 aunque las gestiones para reabrir la se iniciaron en enero de 1935. *DC (et)*, 29 de enero de 1935.

Pronto el régimen republicano demostró los límites de sus intenciones que no colmaban, ni de lejos, las esperanzas transformadoras de gran parte de los trabajadores españoles. Así lo probó la consolidación del sindicato anarcosindicalista, que no había permanecido ajeno al entusiasmo y movilización que sacudió a la sociedad española, y que había recibido la proclamación de la República como un paso renovador ⁵¹. La CNT se extendió por los sectores afectados por la crisis mientras que las autoridades no acababan de definir su política social preocupadas por las tareas constitucionales. Los cenetistas gaditanos buscaron su espacio en el apoliticismo, la propaganda cultural de los principios libertarios, la autonomía de las secciones, las mejoras económicas y el control del mercado de trabajo por el sindicato ⁵². Definidas sus señas de identidad la CNT se enfrentó con socialistas y comunistas por el control sindical de la ciudad, lo que añadió un elemento más de tensión a la conflictiva situación social.

Así ocurrió, por ejemplo, en el sector pesquero, primero entre la CNT, *El Despertar Marítimo*, y de la UGT, *La Naval* ⁵³ y después entre la primera y los comunistas que intentaban controlar el sindicato. En Cádiz, los anarcosindicalistas no querían que se repitieran los hechos del año anterior en Sevilla ⁵⁴. En esta lucha fueron parte beligerante las nuevas autoridades. Aunque los anarcosindicalistas habían participado en las

⁵¹ Ben Ami (1990), págs. 85-117.

⁵² *NG*, Cádiz, 1, 7, 11, 13, 14 y 21 de julio y 21 de septiembre de 1931.

⁵³ *NG*, Cádiz, 14 y 15 de julio, 2 de octubre y 27 de noviembre de 1931.

⁵⁴ Todo este proceso en *La Tierra* (en adelante *LT*), Madrid, 18 de agosto y 28 de octubre de 1931 y 2 de julio de 1932; *NG*, Cádiz, 3 de diciembre de 1931 y *Solidaridad Proletaria* (en adelante *SP*), Sevilla, 30 de abril de 1932.

conspiraciones contra la Dictadura ⁵⁵, sus relaciones con los republicanos eran ambivalentes. De un lado, estos no quisieron dejar al margen a una fuerza que podía llevar su propia línea conspirativa. Además, la CNT era fundamental para que en Cataluña, uno de los principales problemas que el nuevo régimen debía resolver, pudiera instalarse una fuerza política republicana de izquierdas, como la Esquerra Republicana de Maciá y Companys. Sin embargo fueron los socialistas quienes vieron con mayor preocupación el resurgir de los sindicatos de la CNT. Su colaboracionismo con la Dictadura había convertido a la UGT en la única entidad obrera organizada. Los miembros socialistas del gobierno provisional republicano intentaron que su central mantuviera la primacía. Actitud que provocó enfrentamientos con la CNT que no sólo difería con la UGT en su finalidad revolucionaria, sino en el uso de la acción directa como instrumento sindical.

Incumplimiento de las promesas transformadoras republicanas y conflictividad sindical fueron dos de las causas por las que la CNT acabó desmarcándose de un régimen recibido si no con entusiasmo, sí con expectación ⁵⁶. Otra fue el rápido recurso de las nuevas autoridades a una política de orden público que criminalizaba, como la vieja monarquía, las reclamaciones obreras. Así ocurrió en Cádiz con la comisión que se creó ante el creciente aumento del paro y pérdidas de poder adquisitivo. La Comisión de Defensa Económica (CDE) pretendía que se rebajaran

⁵⁵ Estas actividades han llevado al historiador Shlomo Ben Ami a preguntarse si la CNT había tenido alguna vez *virginidad política*. En Ben Ami (1990), pág. 425.

⁵⁶ En Mola Vidal (1940), pág. 760. Para la actitud favorable a la República de la CNT se puede consultar el periódico barcelonés *SO* de los meses de marzo y abril de 1931 y Kelsey (1989), pág. 33 y nota 65.

los precios de los alimentos de primera necesidad y alquileres. No sólo no consiguió ninguna de ambas peticiones, sino que el gobernador civil comenzó a ponerle trabas prohibiendo su propaganda, suspendiendo los actos que convocaba y concentrando contingentes policiales en la capital⁵⁷.

No se trataban de reivindicaciones revolucionarias, sino que formaban parte de las esperanzas que las clases populares habían depositado en el régimen republicano. A fines de septiembre la CDE empezó a considerar la posibilidad de llamar a una huelga general de 24 horas una vez que terminaron en fracaso una entrevista con la Cámara de la Propiedad y las gestiones del gobernador en Madrid ⁵⁸. Todos los sindicatos y sociedades de la ciudad, cenetistas, ugetistas y autónomas, la apoyaron. La prohibición de un mitin que pretendía movilizar a los trabajadores actuó como desencadenante de los acontecimientos y los sindicatos presentaron los oficios de huelga. El paro no fue pacífico, lo que no significa que formara parte de un plan revolucionario, ni comarcal ni regional, y mucho menos nacional, aunque así fuera tratado ⁵⁹.

El deterioro de las relaciones entre autoridades y sindicalistas vino unido a la radicalización verbal de los cenetistas gaditanos que hasta entonces se habían limitado a denunciar situaciones laborales concretas y a exigir aumentos salariales o firma de nuevas bases. Comenzaron las denuncias contra el retraso en la legalización de los sindicatos cenetistas, la prolongación de la clausura de sus centros y la ilegalización de sus

⁵⁷ *LT*, Madrid, 19 de octubre de 1931. *NG*, Cádiz, 12 y 15 de septiembre de 1931.

⁵⁸ En *NG*, Cádiz, 2 de octubre de 1931 y *LT*, 19 de octubre de 1931.

⁵⁹ En *NG*, Cádiz, 6 y 7 de octubre de 1931 y *La Tierra*, 3, 5 y 19 de octubre de 1931. También Gutiérrez Molina (1994).

sociedades. Las mismas protestas que, a escala nacional, provocó la promulgación de la Ley de Defensa de la República recibida como un instrumento represivo ⁶⁰. Esta ruptura fue el comienzo de la espiral acción-represión que tanto se prodigó durante estos años.

Es posible que el enfrentamiento fuera inevitable. La finalidad última de la CNT chocaba con la de republicanos y socialistas. Aunque habría que considerar qué papel tuvo la persecución republicana en la radicalización de los cenetistas. En Cádiz, a fines de 1931, clausurados los sindicatos y en prisión sus principales militantes pareció que González Taltabull había logrado desarticular al anarcosindicalismo gaditano ⁶¹. Pero, a pesar del aumento de la desconfianza en la capacidad reformadora del nuevo régimen, no se podía olvidar que la monarquía se había hundido por su propio peso, no por una acción revolucionaria, y que la República todavía ejercía cierta seducción en el pueblo ⁶². Un paso más en el recelo de las intenciones de los republicanos fue su decisión de deportar a las colonias africanas a un centenar de los detenidos durante la insurrección libertaria de enero de 1932 en el Llobregat catalán. Hecho que despertó fuertes protestas en la sociedad española ⁶³. La CNT convocó una huelga general de 24 horas que, en Cádiz, tuvo como hecho más significativo el cierre voluntario del comercio ⁶⁴. Pactado con el goberna-

⁶⁰ *LT*, Madrid, 31 de octubre y 18 de noviembre de 1931. La Ley de Defensa de la República que se aprobó el 21 de octubre de 1931 tenía el contrasentido de suspender una constitución todavía no promulgada.

⁶¹ *SP*, Sevilla, 21 de noviembre de 1931 y *NG*, Cádiz, 16 de noviembre de 1931.

⁶² *La Voz del Campesino* (en adelante *LVC*), Jerez de la Frontera, 30 de julio de 1932.

⁶³ *NG*, Cádiz, 12 de febrero de 1932. En las Cortes protestaron los diputados izquierdistas. En Macarro (1985), pág. 201, nota 28.

⁶⁴ En Arrarás (1970), vol. 1, pág. 298, Macarro (1985), pág. 201 y *NG*, Cádiz, 12 y 13 de febrero de 1932.

dor civil por los sindicatos de la ciudad el carácter pacífico y limitado de la huelga, ésta se extendió a sectores no controlados por los sindicalistas. Que se produjera sin violencias y por un motivo político, demostraba tanto el rechazo de la sociedad gaditana al uso de recursos del viejo régimen monárquico como el fracaso de los intentos por aislar al anarcosindicalismo local. Pero el gobierno parecía decidido a eliminar la presencia cenetista. Largo Caballero, en la cartera de Trabajo, e Indalecio Prieto, en la de Obras Públicas, fueron dos de los pilares de esta política que, en última instancia, fue en contra de los sectores moderados de la CNT al dar argumentos a los radicales que preconizaban el enfrentamiento directo con el Estado republicano.

Sin embargo, el impulso reorganizativo de los sindicatos gaditanos no se detuvo alimentado por el malestar obrero de una ciudad que, en mayo de 1932, tenía a más de la mitad del censo de la construcción naval y edificación en paro y que esperaba con temor la rescisión del contrato Estado-Trasatlántica ⁶⁵. De nuevo los anarcosindicalistas intentaron movilizar a la ciudad ocupándose de las subsistencias y precios de alquileres. En marzo crearon una *Asociación de Inquilinos*, redición de la CDE, que esta vez contaba con la presencia de políticos republicanos de izquierdas ⁶⁶. Además, la CNT reorganizó su sindicato de gastronomía y recuperó el control del sindicnao pesquero ⁶⁷.

Para apreciar el proceso de radicalización que se gestó en la clase obrera gaditana basta con tener en cuenta la creación, durante el verano,

⁶⁵ Declaraciones del alcalde de la ciudad al periódico madrileño *El Sol*. NG, Cádiz, 19 de mayo de 1932.

⁶⁶ DC (et), 6 de mayo de 1932.

⁶⁷ NG, Cádiz, 11, 16, 18, 22 y 27 de abril de 1932.

de sociedades autónomas en sectores que tradicionalmente habían estado desorganizados o lo estaban en sociedades estrictamente profesionales. Así ocurrió con los empleados de los servicios municipalizados; enseñantes; dependientes internos ⁶⁸ y, el importante sindicato de Estibadores y Alijadores del puerto que, cotizante en el PRR, se dio de baja. La derechización republicana le vaciaba de contenido reformista para los trabajadores ⁶⁹. Además, la CNT no sólo continuó dominando los sectores productivos más importantes de la ciudad sino que comenzaron las explosiones de petardos de escasa potencia, tres en un mes ⁷⁰.

En este sentido, los actos violentos que se produjeron en Cádiz durante estos años fueron en su mayor parte intercambio de disparos, durante las huelgas generales, con las fuerzas de orden público. Además de tiroteos a los centinelas de la cárcel y colocación de artefactos explosivos de escasa potencia, un par de docenas, que levantaron la ira de las autoridades que nunca lograron detener a sus autores ⁷¹. Otro aspecto de la violencia fueron los atentados personales. Los dos más graves tuvieron lugar en 1933. El primero contra el director de la factoría de CASA, esos días en huelga, que resultó gravemente herido, aunque uno de sus acompañantes, el director del Banco de España, resultó muerto. El segundo lo sufrió el propietario de Casas Viejas José Vela Barca quien tras los sucesos de la aldea se había ido a vivir a Cádiz ⁷².

⁶⁸ *DC* (et), 24 de junio de 1932 y *NG*, Cádiz, 22 y 30 de julio de 1932.

⁶⁹ *Libertad*, 3 de octubre de 1932.

⁷⁰ *DC* (em), 15 de junio y 3 de julio de 1932.

⁷¹ En 1932 estallaron 4, en 1933, 14 y en 1934, siete.

⁷² Antes, en el transcurso de la huelga general de octubre de 1931, contra el entonces coronel Varela resultó ileso aunque fuera herido su ayudante. En diciembre de ese

Cuando finalizaba el verano de 1932 el panorama no podía presentarse más sombrío para los obreros de la ciudad ⁷³. A medida que se estrechaba el cerco legal promovido por el gobierno, del que fue un buen ejemplo la huelga campesina de Sevilla, se fueron imponiendo los sectores más radicalizados y aumentó la posibilidad de un intento insurreccional. En Cádiz, la propaganda en esta dirección comenzó a intensificarse desde septiembre de 1932, celebrándose gran número de conferencias y mitines ⁷⁴. Además, Los cenetistas convocaron una asamblea sobre el problema de los astilleros. Los participantes al acto se dividieron entre los partidarios de convocar una huelga general y lo de no organizar más huelgas, sino la revolución ⁷⁵.

Los anarcosindicalistas gaditanos estaban preparados para la insurrección, como también lo estaban las autoridades que habían declarado el estado de alarma ⁷⁶. Sin embargo la intensidad de la huelga general fue menor que en ocasiones anteriores. Para el trabajador gaditano,

mismo año tuvo lugar el segundo, esta vez contra el gobernador civil con idénticas consecuencias. Más tarde se perpetró otro, casi un año después, en la persona del presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca, Manuel Freire con idéntico resultado que los anteriores.

⁷³ Además de Matagorda, los despidos continuaban en los astilleros de Echevarrieta. La edificación veía como se paralizaba la construcción del dique seco mientras que el sindicato cenetista auguraba un invierno de miseria que únicamente podría evitarse si se ponía en marcha un plan de rehabilitación de fincas en ruina. Como las más de 100 denuncias presentadas no habían surtido efecto, los sindicalistas proponían que se obligara a los propietarios a efectuar los arreglos. *NG*, Cádiz, 28 de diciembre de 1931 y *La Tierra*, 19 de septiembre de 1932.

⁷⁴ *NG*, Cádiz, 15 y 17 de octubre de 1932 y *CNT* 4 de enero de 1933.

⁷⁵ La asamblea en *CNT*, 5 de diciembre de 1932.

⁷⁶ En *NG*, Cádiz, 5 de enero de 1933.

incluyendo al afiliado a la CNT, una cosa era secundar una huelga general, aunque fuera de solidaridad, y otra distinta un movimiento revolucionario que parecía abocado al fracaso desde su inicio. Cuando se conoció la matanza de Casas Viejas, en la capital no se produjo ninguna reacción. La burguesía gaditana respiró y se adhirió a la teoría según la cual el movimiento había sido preparado por la FAI y seguido por los sindicatos cenetistas⁷⁷. La situación parecía propicia para dismantelar definitivamente al anarcosindicalismo tanto en la capital como en la provincia⁷⁸. Aún así, el ocho de mayo Cádiz volvió a conocer una huelga general. Se reprodujeron los tiroteos a los tranvías, las clausuras de locales y detenciones de directivas de los sindicatos cenetistas⁷⁹. Un artículo del *Noticiero Gaditano*, la calificó de revolucionaria, disertó sobre la esterilidad de la huelga general como arma revolucionaria, e insistió en la teoría de los agitadores profesionales y el miedo de los ciudadanos⁸⁰.

Pero había aparecido el cansancio en las filas cenetistas. En junio empezó en CASA el conflicto más largo de estos años en la ciudad⁸¹. En

⁷⁷ En *NG*, Cádiz, 9, 11, 12 y 19 de enero de 1933 y *CNT*, 10 de enero de 1933. Para matizaciones de esta teoría ver Gutiérrez Molina (1993) y (1994).

⁷⁸ En Boletín de la CNT (en adelante *BCNT*), marzo de 1933; *NG*, 11, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21 y 23 de enero de 1933; *CNT*, 12, 17, 18, 28 y 31 de enero de 1933; Temblador (1980) y *Entrevista a Antonio Valle, secretario de las Juventudes Libertarias de Arcos, Jerez*, 21 de enero de 1988. Para los sucesos de Casas Viejas Brey y Maurice (1976) y Mintz (1994).

⁷⁹ Paró completamente CASA y, en menor medida, Matagorda y Astilleros. En el muelle también se paralizaron parte de sus actividades. Los tiroteos a los tranvías, se completaron, con la explosión de un petardo, En *NG*, Cádiz, 9 y 10 de mayo de 1933.

⁸⁰ *NG*, Cádiz, 10 de mayo de 1933.

⁸¹ La huelga en *NG*, Cádiz, 6, 9, 20, 21, 23, 26, 28 y 29 de junio de 1933; *DC*, (et), 5 de agosto de 1933; *CNT*, 5, 11 y 16 de junio, 4 de julio y 2 de septiembre de 1933 y *LT*, Madrid, 18 y 28 de julio, 5 de agosto y 1 y 19 de septiembre de 1933.

su transcurso se cometió el atentado contra el director de la empresa al que la patronal respondió con un cierre generalizado del comercio ⁸². Antes, la alarma pública había aumentado con la explosión de petardos en lugares y horas concurridas. La paralización sindical cenetista deslizaba a alguno de sus sectores por la pendiente de la violencia ⁸³. El conflicto de la *Aeronáutica* tuvo su origen en el intento de despedir a cenetistas y sacó a la luz el crispado ambiente social del verano de 1933. La patronal logró modificar las bases, pero el sindicato cenetista salvó su sección. Una vez más parecía imposible la destrucción del anarcosindicalismo en un obrerismo cada vez más radicalizado.

En paralelo, durante estos meses, arraigó en las clases medias la idea de que las reformas republicanas no respondían a sus intereses. Así, las derechas se articularon y los grupos republicanos de centro izquierda prácticamente desaparecieron. Bajo estas premisas, más la abstención cenetista, se puede entender el triunfo de la candidatura derechista en la provincia en donde los socialistas acudieron unidos a los republicanos progresistas. La politización de los últimos meses de 1933 fue intensa. Mientras los partidos políticos se aprestaban para la próxima contienda electoral, la CNT hizo público su compromiso de ir a la revolución si las derechas ganaban las elecciones.

El día diez de diciembre, tras el triunfo electoral de las derechas, la CNT de la capital intentó declarar la huelga general. Como en mayo, el paro no fue general. El hecho que diferenció la actuación cenetista durante estos días de movimientos anteriores fue el número de petardos

⁸² En *NG*, Cádiz, 26 y 28 de junio de 1933 y *DC (em)*, 26 de junio de 1933.

⁸³ Ambos petardos estallaron en el Ayuntamiento y café Los Leones a las once menos cuarto de la mañana. En *NG*, Cádiz, 5 de junio de 1933.

que explosionaron: cinco ⁸⁴. La burguesía dio muestras de su nerviosismo y volvieron a resurgir los fantasmas de *La Mano Negra* y de las marchas de miles de campesinos armados hacia las ciudades. Con el triunfo de las derechas resurgían los procedimientos que la reacción española había utilizado en épocas anteriores ⁸⁵. La represión que se desató fue más rápida y selectiva mediante el uso sistemático de los Tribunales de Urgencia ⁸⁶.

Cuando en febrero de 1934 la CNT analizó las causas de su nuevo fracaso insurreccional ⁸⁷ apreció que sólo habían sido apoyados por unas minorías deficientemente organizadas y armadas. De ahí a deducir que la Confederación no podía hacer sola la revolución, sólo había un paso. El giro verbal que habían dado el PSOE y la UGT levantó las esperanzas en algunos sectores cenetistas de llegar a una confluencia con los socialistas. Este paso no fue uniforme, ni fácil. Ya en diciembre en Asturias, los cenetistas intentaron la incorporación de la UGT al movimiento, y el comité regional de la Federación Anarquista de Centro presentó unas bases para llegar a un acuerdo con los socialistas que garantizara el triunfo de la revolución ⁸⁸. Los libertarios españoles empezaban a detectar entre los trabajadores españoles una disposición favorable a acabar con el

⁸⁴ *LT*, Madrid, 11 y 12 de diciembre de 1933.

⁸⁵ En *LT*, Madrid, 13 y 20 de diciembre de 1933 y *LI*, Cádiz, 4 de enero de 1934.

⁸⁶ Sobre su actuación en Cádiz ver *LT*, Madrid, 27 de diciembre de 1933, 6, 16 y 25 de enero y 6 de febrero de 1934 y *LI*, Cádiz, 4, 6, 7, 11, 14, 18, 19, 26,30 y 31 de enero, 1, 8, 10, 17, 20 y 27 de febrero, 10, 17 y 24 de marzo, 18 de abril y 12 de mayo de 1934.

⁸⁷ La insurrección de diciembre de 1933 en ACNCNT, IIHS, micro 262 y *Peirats* (1978), vol. I.

⁸⁸ En ACPFAI, IIHS, micro 149.

enfrentamiento que desde la proclamación de la República mantenían cenetistas y ugetistas.

La clase obrera gaditana se mostró receptiva a las nuevas corrientes que empezaban a circular. No se habían producido en su seno luchas sindicales como las de Sevilla, y la UGT local empezaba a radicalizarse. La confluencia entre socialistas y anarcosindicalistas no sólo partió de los fracasos insurreccionales cenetistas. También tuvieron una importante intervención las noticias de los avances fascistas en Europa, que alcanzaron gran repercusión con los sucesos de Viena, y el distanciamiento de los socialistas de sus aliados republicanos. Además todos se veían amenazados por las connotaciones reaccionarias y fascistas de la CEDA que, pensaban, acabaría vaciando de reformismo a la República e imponiendo un régimen dictatorial.

En la polémica que se desató en la CNT sobre la cuestión de la unidad obrera, los sindicalistas gaditanos tuvieron una temprana y destacada participación. Los presos cenetistas del penal de El Puerto de Santa María ⁸⁹ se mostraron contrarios a cualquier tipo de unión con socialistas o comunistas. Pero en febrero de 1934 se produjo un hecho decisivo para que se fraguara la unidad de acción CNT-UGT. Como en otros momentos de la vida de la ciudad, la amenaza de cierre de los astilleros movilizó a todos los sectores ciudadanos. El Primero de Mayo se celebró un mitin conjunto sindical, presidido por las siglas de un inexistente Frente Unico Obrero, para elevar sus reivindicaciones al gobierno. Resultó novedoso ver a un candidato por el PSOE a diputado en las elecciones de noviembre atacar la Reforma Agraria que su partido había aprobado en la legis-

⁸⁹ *LT*, Madrid, 11 de enero de 1934.

latura anterior, así como que los cenetistas compartieran tribuna con políticos y defensores del régimen soviético. El acto representó no sólo el primer acto unitario celebrado en la ciudad, sino también el punto de inflexión de la actitud de los militantes cenetistas hacia posiciones más flexibles.

La entrada de la CEDA, en octubre de 1934, en el gobierno precipitó los acontecimientos. Los socialistas que habían amenazado con la revolución se encontraron con que su convocatoria adquiriría unos caracteres distintos a los previstos: en Asturias se implantaron nuevas estructuras sociales y en Cataluña, donde habían buscado el apoyo de la burguesía independentista, se declaró la república catalana. Octubre de 1934 supuso una fisura en la breve historia de la Segunda República española. Nada volvería a ser como antes. No sólo porque los socialistas, voluntaria o involuntariamente, se hubieran encontrado en una situación de la que siempre habían huido, sino porque la idea de que al capital y al Estado autoritario únicamente podía hacerse frente mediante la unidad obrera tuvo su definitivo espaldarazo.

Octubre significó tanto el eclipse momentáneo de las organizaciones obreras como un serio aviso de las dificultades con las que se encontraría el intento de instaurar el totalitarismo en el país. Durante 1935 Cádiz llegó a su máxima decadencia. La merma de fuentes de ingresos y el fracaso de las gestiones para solucionarla extendió la crisis a todas las instituciones de la ciudad. Ni la marcha de una numerosa comisión gaditana a Madrid, ni las gestiones de sus diputados en pro de los decaídos astilleros lograron sus objetivos⁹⁰. Además, en mayo, tuvo

⁹⁰ Ramón de Carranza gestionó la reparación en Cádiz de un crucero de la Armada, así como la construcción de una parte de los cañoneros que pensaba encargar el ministe-

lugar un hecho de gran resonancia psicológica: el más potente remolcador del puerto fue alquilado al de Ceuta. Así se privaba a los muelles gaditanos de uno de sus más importantes medios técnicos, lo que significaba reconocer su declive ⁹¹.

Momentáneamente, el alegre veraneo gaditano ocultaba la grave situación de la ciudad. Pero a partir de octubre, la paz social comenzó a resquebrajarse. A la primera huelga, en un año, de los estibadores de la compañía Ybarra, le siguió otra de los empaquetadores de pescado ⁹². En 1936, los trabajadores no esperaban que el triunfo del Frente Popular fuera un mero retorno a las reformas de 1931-1933. Como en octubre de 1934, los trabajadores llevaban su propia dinámica. Antes del golpe militar que dividió al país y acabó convirtiéndose en una sangrienta guerra hubo tiempo para que se dieran algunos pasos en lo que se adivinaba como primordial: la unidad de la clase obrera. Así lo demostró en Cádiz la celebración, en plena campaña electoral, de un mitin en el que junto a la participación de todos los sindicatos de la ciudad, intervino en nombre de la UGT y del PSOE, un candidato por el Frente Popular ⁹³.

El triunfo de la coalición izquierdista truncó el camino legalista de la CEDA para modificar el régimen republicano. La misma noche del 16 de febrero, Gil-Robles y el general Franco intentaron declarar el estado de guerra. Era un golpe de Estado encubierto ⁹⁴. Desde entonces las

rio de Marina. De las gestiones salió la promesa de Lerroux de conceder a Cádiz tres de los doce cañoneros previstos.

⁹¹ En *BCCIN*, Cádiz mayo de 1.935 y *AHNS*, DVNM, legajo 340

⁹² En *DC (et)*, 1 de octubre de 1935.

⁹³ *SO*, Barcelona, 13 de febrero de 1936.

⁹⁴ En Arrarás (1970), vol IV, pág. 50.

derechas se dedicaron a preparar una sublevación que llegó a ser un secreto de *polichinela*⁹⁵. Tampoco la moderación de los gobiernos frentepopulistas pudo contener a quienes pretendían cambios estructurales en la economía y sociedad española. A medida que se intensificó la presión social y los sindicatos cenetistas volvieron a tomar su pulso, el radicalismo socialista se enfrió. La ruptura de la posibilidad de una unidad de acción, a escala nacional, entre la CNT y la UGT se produjo en junio. Antes, la CNT aprobó una propuesta de alianza obrera revolucionaria.

La victoria de las izquierdas en Cádiz aceleró tanto la reorganización como las reivindicaciones obreras. La manifestación que recorrió las calles de la ciudad el día 19 de febrero indicó que los votantes frentepopulistas no iban a esperar pasivamente a que se cumplieran las reformas prometidas⁹⁶. Unos días después, el cinco de marzo, en el curso de una asamblea conjunta CNT-UGT se aprobó una plataforma de acción que pretendía hacer frente a la caótica situación de la ciudad. Sus peticiones alcanzaban tanto los sectores industriales, incautación de los Astilleros Echevarrieta, como la revitalización del puerto o un programa para aminsonar el paro obrero⁹⁷.

Las peticiones, que no pueden catalogarse de revolucionarias, buscaban, mediante la puesta en marcha de actuaciones puntuales, paliar el paro que azotaba la ciudad y que, según cálculos de la CNT, alcanzaba, en los dos sectores más importantes de su economía, a más del seten-

⁹⁵ En Juliá (1977), pág. 279.

⁹⁶ *DC (et)*, 19 y 20 de febrero de 1936. *La manifestación en DC (em) y (et)*, 20 de febrero de 1936.

⁹⁷ *DC (et)*, 8 de marzo de 1936. La lista completa de las reivindicaciones en *DC (et)*, 9 de marzo de 1936.

ta por ciento de los trabajadores ⁹⁸. Además, revelaban el equilibrio conseguido entre CNT y UGT para que no se cuestionara la unidad de acción alcanzada. Así, junto a la vaga petición de *explotación colectiva de las industrias*, en el caso concreto de los astilleros se pedía su intervención y explotación por el Estado. No se trataban de reclamaciones revolucionarias. Pero, respecto a 1931, existía un cambio considerable: si cinco años antes eran únicamente los cenetistas quienes no estaban dispuestos a dar un cheque en blanco al nuevo régimen, ahora, la exigencia de soluciones inmediatas, venía avalada por el conjunto de los trabajadores de la ciudad.

La huelga que terminó con la incautación de los astilleros demostró que la política de unidad de acción CNT-UGT era eficaz. Por primera vez, quizás como símbolo de lo que significaba el régimen republicano para la ciudad, la construcción naval dejó de ser un problema exclusivamente obrero. La agonía de la empresa de Horacio Echevarrieta indicaba hasta que punto se habían convulsionado las relaciones sociales y económicas.

3. La agonía del Astillero Echevarrieta y Larrinaga

La proclamación de la República tuvo lugar cuando la flota mercante española culminaba el proceso de reorganización que había iniciado a mediados de la década de los veinte ⁹⁹. Fueron años durante los que el

⁹⁸ SO, Barcelona, 6, 8, 9, 10 y 11 de octubre de 1935.

⁹⁹ Valdaliso (1991), págs. 149-150.

astillero de Echevarrieta recuperó parte de su actividad. Pero desde 1931 la situación de la factoría fue empeorando. La falta de pedidos, durante los años treinta sólo se construyeron tres buques, provocó un vertiginoso descenso de su número de trabajadores. De mil seiscientos en abril de 1931, pasó a los setecientos en agosto de 1932, y a unos trescientos durante 1933, trabajando con la mayoría de los talleres cerrados y a turno¹⁰⁰.

Para hacer frente a esta situación se crearon comisiones para entrevistarse con las autoridades. Antes del verano de 1932 una de ellas visitó a altos cargos ministeriales en Madrid sin ningún resultado. Después fue el propio alcalde, De la Pinta, quien peregrinó por las empresas más afectadas por la crisis para recabar información ¹⁰¹. Estas comisiones tuvieron primero un carácter interclasista. Más tarde se creó una exclusivamente obrera, la denominada *Comisión de obreros y empleados parados de los Astilleros de Cádiz*. Su finalidad era gestionar la concesión de algunas de las construcciones navales previstas en la nueva ley de comunicaciones marítimas; reparaciones de barcos y apertura de la fábrica de torpedos. Tampoco tuvo mejor fortuna. Parecía como si las autoridades de la nación, ocupadas en asuntos de más largo alcance, y las locales, con poder administrativo pero no económico, hubieran renunciado a encontrar una salida a la crisis.

¹⁰⁰ Los buques construidos fueron el *Campas* y el *Campero* para la CAMPSA, botados en 1932 y 1933 respectivamente. Y el *Zacatecas*, para la armada mexicana, que se botó en 1934, aunque acabó siendo utilizado por los sublevados durante la guerra de 1936-1939. AHNS, DVNM, caja 207; NG, Cádiz, 28 de mayo de 1932 y *La Voz Radical*, 8 de agosto de 1932.

¹⁰¹ La visita del alcalde a las factorías navales en NG, Cádiz, 26 de agosto de 1932. La comisión, que delegó en el diputado Muñoz Martínez, acudió a Madrid para tratar de solucionar el problema de los empleados de la Trasatlántica. En *DC (em)*, 16 de junio de 1932.

En febrero de 1934 se supo que la Comisión de Marina de las Cortes no había adjudicado ningún barco a los astilleros gaditanos que quedarían sin ninguna obra una vez acabado el buque que construía para el gobierno mexicano. Entonces, la dirección anunció que, finalizada la construcción, despediría a la mayoría de la plantilla. La reacción de los trabajadores fue declararse en huelga y convocar una manifestación, prohibida por el gobernador civil. Además, las entidades oficiales, como la Diputación, iniciaron el ya habitual envío de telegramas y viajes a Madrid ¹⁰². La situación a la que se había llegado se adivinaba desde meses antes. Ya en 1932, los Astilleros Echevarrieta demostraron tener problemas de liquidez que afectó a la construcción del buque de CAMPSA, al pago de las nóminas e, incluso, el abono de las facturas de la luz¹⁰³.

Las notorias dificultades de la factoría gaditana eran un duro hándicap para su crédito y prestigio, y condicionaba la concesión de alguna de las escasas construcciones que se disputaban las distintas empresas navales. En el propio entorno de Echevarrieta se pensaba que no era posible mantener el astillero mucho más tiempo, sin trabajo y con una *legión* de acreedores ¹⁰⁴. La posición de la industria gaditana era difícil porque además de la crisis del sector, las deudas de su propietario absorbían sus ingresos de forma que cuando tapaba un *agujero* era para

¹⁰² *LT*, Madrid, 10 de febrero de 1934 y *La Información* (en adelante *LI*), Cádiz, 10, 12 y 17 de febrero de 1934.

¹⁰³ En abril de 1933, Echevarrieta firmó un crédito de un millón y medio de pesetas con el Banco de Crédito Industrial para poder continuar con la construcción del buque de la CAMPSA. Las deudas más urgentes que tenía la factoría eran cincuenta y cinco mil pesetas de nóminas, cerca de dieciocho mil de luz y otros pagos varios por un total de cien mil pesetas. En AHNS, DVNM, caja 391.

¹⁰⁴ En AHNS, DVNM, legajo 439.

dejar otro al descubierto que solía tocarle a la factoría gaditana. Durante 1933 ya se había producido en varias ocasiones esta circunstancia.

La caída financiera de Echevarrieta no se puede explicar sólo por unas inversiones desafortunadas o por la inmovilización de capitales durante demasiado tiempo en negocios de tardía realización ¹⁰⁵. Ciertamente es que ni la urbanización de la Gran Vía madrileña ni la puesta en marcha de los *Salto del Duero*, o la paulatina decadencia de la minería resultaron ser los espléndidos asuntos que parecieron e influyeron en su derrumbe económico. Pero también hay que tener en cuenta otros dos factores: la propia estructura empresarial de Echevarrieta y el convertirse en *el hombre de los alemanes en España*.

Horacio Echevarrieta heredó un concepto de los negocios más entroncado con el siglo pasado, con el mundo de su padre Cosme, que con el que se desarrolla durante el primer tercio del presente siglo en España. Una persona tan cercana al empresario vasco como su cuñado Rafael Echevarría, cuando se abandonó el negocio hidroeléctrico de *Salto del Ter*, demostró su alegría por considerarlo *demasiado grande para una empresa particular*. Afirmación en la que reiteraría el propio Echevarrieta, años más tarde, cuando solicitó al diputado cedista Mateo Azpeita apoyo para obtener los tres millones de pesetas que necesitaba para presentarse a los concursos que preveían las nuevas leyes marítimas. Decía el empresario, ya en bancarrota, que el sólo quería hacer lo mismo que la SECN, la diferencia era que mientras que la empresa bus-

¹⁰⁵ Para la quiebra de Echevarrieta se puede consultar AHNS DP, cajas 1, 2, 3, 4, 26, 27, 50, 71, 72, 130, 140, 186, 188, 193, 194, 200, 203 y 204 E-L.

caba los fondos entre sus accionistas, él tenía que hacer la operación con su aval personal.

El segundo factor, el convertirse en el hombre clave para la introducción de material de guerra alemán, le supuso no sólo la oposición de los poderosos intereses británicos en España, a los que por lo demás Echevarrieta había estado ligado con anterioridad, sino también su aislamiento de los pro-británicos círculos dirigentes del régimen republicano. Pueden ser ciertas las afirmaciones hechas sobre la enemiga de Juan March, o la ruptura de su amistad con Indalecio Prieto, e incluso de otros sectores republicanos por su negativa a proporcionarle ayuda económica durante 1930. Pero el fin de la colaboración con los alemanes no sólo supuso que Echevarrieta dejara de percibir unos ingresos que en ese momento eran casi los únicos, sino también colocarse en una situación de marginalidad. Aislamiento que podría explicar la incredulidad de unos de los principales apoderados de Echevarrieta ante su negativo desenlace económico sin que hubiera obtenido la menor ayuda política ni financiera.

El derrumbe comenzó a primeros de 1932, año en el que las oficinas de Echevarrieta abandonaron el edificio de *El Liberal*, en la bilbaína calle Orueta, para trasladarse a unas nuevas en el hotel Carlton en la calle Rodríguez Arias. El motivo había sido la venta del periódico, precisamente a Prieto, con el fin de obtener fondos con los que hacer frente a los cada vez mayores apremios de los acreedores. Aunque las esperanzas de salir de la situación se cifraban en las negociaciones que se mantenían en París con un grupo francés, representado por Paul Quilici, para que el gobierno de ese país comprara el submarino construido en Cádiz y constituir una sociedad anónima a la que el vasco aportaría los astilleros y fábrica de torpedos de Cádiz, por trece millones.

Pero estos proyectos no acabaron de realizarse y poco a poco Echevarrieta se vio obligado a desprenderse de propiedades y a utilizar las garantías de los negocios proyectados para afrontar los compromisos de acreedores y bancos que pedían el pronto pago de las deudas. A mediados de 1932 el dinero ingresado por la venta de Orueta ya se había gastado y las oficinas de Bilbao no podían pagar a sus empleados. En noviembre, la FNT fue cedida a la sociedad alemana *Defries* y el Banco de Bilbao se quedó, en pago de los créditos concedidos, con las fianzas de la Gran Vía, negocios madereros y el buque de la CAMPSA construido en Cádiz. A fines de año era evidente la gravedad de la situación, a menos, como le dijo Tomás Hernani, apoderado de Bilbao, a Adolfo Gaminde, de la oficina de Madrid, *que Echevarrieta tenga un fondo secreto, cosa que no creo.*

Al año siguiente la caída se evidenció con toda crudeza. Se dejaron de pagar los alquileres de las oficinas de Madrid y se extendió el protesto de letras de casas proveedores de los astilleros, como *Altos Hornos*; el impago de los cánones de arrendamientos de minas, o la presión de los acreedores nacionales, como el *Ferrocarril de Triano*, e internacionales, como los ingleses de *Lazard Brothers* y *Brow Shipley* o el *Banco de Comercio* alemán. Echevarrieta, al no poder hacer frente a estos compromisos empezó a vender acciones y participaciones en distintas empresas. Además de intentar conseguir, sin éxito, un préstamo de 5 millones de pesetas del Banco Popular. En diciembre, la *ejecución* financiera de Echevarrieta era un hecho público. Un antiguo correligionario republicano de Eibar sintetizó la situación ofreciéndole todo su patrimonio, setenta mil pesetas, como modesta ayuda.

Durante los dos años siguientes los acreedores fueron cerrando el círculo judicial. Primero ocuparon las empresas embargadas o de las

que Echevarrieta había cedido su participación, así sucedió con las minas de la *Parcocha* y de *Vivero*, y comenzaron a sediar su patrimonio personal hipotecado por dos o tres veces. En 1935 vendió su colección de arte, que contaba entre otros con varios Gaugin, Sisley y Pissaro, y vio que ingresos, como los arrendamientos de las oficinas de la madrileña Casa de la Prensa o la venta del submarino, eran intervenidos por los acreedores.

El importe de la venta del submarino construido durante la dictadura de Primo de Rivera se destinó a pagar las deudas de Echevarrieta con bancos ingleses sin que, siquiera una pequeña parte, se destinara a proveer de fondos a la factoría, que siendo el único negocio que le quedaba, sus obreros no podían trabajar por falta de los materiales necesarios. Consecuencia de esta descapitalización fue la pérdida de contratos que, por cobrarse una vez efectuados, no pudieron aceptarse. Echevarrieta pareció, en 1933, dar por perdidos los astilleros gaditanos. Así parece indicarlo su alejamiento de la ciudad en la que la factoría ni siquiera estaba inscrita en su censo industrial de entidades patronales ¹⁰⁶.

Ni las amenazas, ni el escrito de los obreros de la factoría al ministro de Trabajo pudieron impedir que, en septiembre de 1934, fueran despedidos otros 150 trabajadores ¹⁰⁷. Como tampoco tuvieron mejor

¹⁰⁶ A fines de 1933 los Astilleros Echevarrieta fueron invitados por la UPG a participar en la elección de los vocales patronales del Jurado Mixto de las Industrias metalúrgicas, siderúrgicas y derivadas de la provincia. Sin embargo no pudo participar por no estar los Astilleros inscritos en el censo patronal. *Juan Campos a Señores Echevarrieta y Larrinaga*, Cádiz, 15 de diciembre de 1933. AHNS, DVNM, legajo 340.

¹⁰⁷ *LT*, Madrid, 18 de septiembre de 1934.

¹⁰⁸ En ACCC (1934).

resultado las gestiones de la patronal gaditana que pidió a las autoridades la construcción de un nuevo barco de la CAMPSA ¹⁰⁸. Un episodio que afectó directamente a los astilleros, en los meses previos a octubre, fue la incautación del alijo de armas del mercante *Turquesa* desembarcado en la playa asturiana de San Esteban de Pravia. El buque y las armas se habían comprado a través de dos destacados miembros de las finanzas locales, José León Carranza y Horacio Echevarrieta. El dueño de los astilleros gaditanos estaba, desde hacía años, bien relacionado con su paisano Indalecio Prieto, aunque ésta se había enfriado por la negativa del político socialista a recibir a March tal como le había pedido Echevarrieta. Sin embargo, el financiero había participado en la compra de unas armas destinadas a un grupo de exilados portugueses que querían dar un golpe de Estado en su país. Armas que fueron las que Prieto, encargado de estas tareas por la comisión mixta PSOE-UGT que preparaba la insurrección, embarcó en el *Turquesa* ¹⁰⁹.

La tapadera de la operación portuguesa había sido el permiso de exportación para Abisinia que Echevarrieta había solicitado al Consorcio Nacional de Industrias Militares. Cuando las autoridades tuvieron conocimiento de que en los embalajes incautados en Pravia figuraban estas contraseñas, conocieron la implicación del financiero vasco que había almacenado, anteriormente, las armas en Cádiz, primero en los propios astilleros y después, por su impago, en el Castillo de San Sebastián. De otra parte, en julio de 1934, el administrador de la mina asturiana *San Vicente*, Amador Fernández Montes, presidente del sindicato Minero y gerente del periódico *Avance*, libró un cheque para adquirir el barco de

¹⁰⁹ Sobre el *Turquesa* Arrarás (1970), vol. II, págs. 404-420 y AHNS DP, caja 194 E-L.

los Carranza *Mamelenia II*, al que se le cambió el nombre por el de *Turquesa*. El buque fue comprado oficialmente, por Manuel Atejada y Genaro Alvarez, quienes se trasladaron a Cádiz y a cuyo nombre iba el cheque, de setenta y tres mil pesetas, enviado desde Oviedo por Fernández Montes.

La transferencia llegó a Cádiz el día tres de agosto y un mes después, el 5 de septiembre, una vez que embarcó la tripulación desplazada desde Gijón, las armas se estibarón en el *Turquesa* con la autorización del Consorcio de Industrias Militares para su exportación a Abisinia. Un total de 18 toneladas de granadas, munición y armas ligeras ¹¹⁰. Los restantes acontecimientos son de dominio público. El buque no efectuó la ruta que tenía fijada a Djibouti, vía Marsella, sino que se dirigió a las costas asturianas a las que llegó la noche del 10 de septiembre. Cuando estaba descargando durante la madrugada del 11, la guardia civil intervino deteniendo a quienes efectuaban la operación. Conocida su implica-

¹¹⁰ El relato de los hechos esta basado en las declaraciones de los implicados que figuran en el sumario abierto por la aprehensión de las armas que se conservan en distintos legajos del AHNS, DVNM, legajo 207 y PS Madrid 444 y 721 y, también en Arrarás (1971), vol.2; Ruiz (1988); Azafía (1989), 2 vols.; Prieto (1973); Vidarte, (1978) Garriga (1976). Además, Amaro del Rosal que desde su cargo de presidente de la Federación Nacional de Trabajadores de Banca, también estuvo encargado de la financiación de la insurrección hace referencia a estos hechos. En Del Rosal (1977), 2 vols. y (1984).

¹¹¹ Que las armas estaban destinadas en principio para un movimiento revolucionario en Portugal lo relata el presidente del PRR en León, Herminio Fernández de la Poza en una carta privada que envió a Lerroux contándole las gestiones que Azafía, Prieto y Echevarrieta habían hecho durante 1932 y 1933 para la compra de las armas, de las que tenía conocimiento a través del Consorcio de Industrias Militares. AHNS, PS Madrid, caja 721. Una moción parlamentaria fue presentada el día 20 de enero de 1935. En Arrarás (1970), vol. 2, pág. 414 nota 1. Detenido Echevarrieta se procedió a un registro de los astilleros gaditanos. Encontrándose unas 40 cajas

ción, Echevarrieta fue procesado y encarcelado, mientras que José León Carranza tuvo que declarar ante el juez encargado del caso ¹¹¹. La detención del propietario de los astilleros agravó aún más el abandono y la crítica situación financiera de la factoría gaditana que estuvo a punto de presentar suspensión de pagos ¹¹².

Durante el verano de 1934 Echevarrieta había intentado renegociar sus deudas con diversas empresas y bancos extranjeros, como Brown Shipley y Lazard Brothers, por importe de más de un millón de pesetas. También le apremiaban otras que tenía con la sociedad *Defries* y la Siemens Industrial, por importación de maquinaria, que se elevaban a más de medio millón de pesetas. Además, Echevarrieta debía en estos meses importantes atrasos de sueldos de sus trabajadores, así como diversas cantidades a comercios e industrias de la ciudad como el Bazar Inglés, los Servicios Eléctricos del Ayuntamiento, Fernández Labra y José Agudo. En estas *pequeñas* deudas se incluía la de 16 mil pesetas por impago de las cuotas patronales del Retiro Obrero desde octubre de 1931 ¹¹³.

El principio del fin de los astilleros de Echevarrieta había comenzado en octubre. Los pagos que adeudaba la empresa se hicieron interminables y comprendía desde estas pequeñas partidas al comercio local, pasando por sueldos, impuestos, hasta llegar a materiales y provee-

que contenían planchas metálicas que se suponían estaban destinadas, igualmente, a los revolucionarios portugueses. En *LT*, Madrid, 25 de septiembre y 26 de noviembre de 1934.

¹¹² Echevarrieta permaneció encarcelado hasta junio de 1935. El juez Alarcón le acusó no sólo del contrabando de armas del *Turquesa* sino también de las armas incautadas a socialistas en Madrid, que procedían de la compra al Consorcio, y de otras llevadas a Bilbao en un barco alemán. *EL*, Bilbao, 14 de diciembre de 1934.

¹¹³ En AHNS, DVNM, legajo 207.

dores. Además, no existía ninguna perspectiva de que su situación mejorara porque las deudas provocaban retrasos en el pago del material de construcción, que era retenido por los fabricantes, y ocasionaba incumplimientos en los plazos de ejecución de las obras. En diciembre de 1934 la factoría permaneció cerrada durante la semana de navidad y año nuevo. El año que comenzaba no iba más que presenciar la continuación del declive ¹¹⁴.

Durante el último cuatrimestre de 1934 los jornales pagados descendieron casi un 50 % respecto al segundo y más del 100 % de los pagados en los cuatro primeros meses del año, durante los que la construcción del buque encargado por México proporcionó algún trabajo ¹¹⁵. Además, las autoridades presionaron al financiero. Inspectores de la delegación de seguros sociales obligatorios, que estaban impagados desde

¹¹⁴ Estas deudas se extendían a los más variados sectores. Entre las empresas locales continuaban estando presentes Fernández Labra, José Agudo, Ariza, y Bazar Inglés. Entre los acreedores estaban SKF, Brown Boveri, Hebemeyer y Acumuladores Nile. Al ayuntamiento, a sus Servicios Municipalizados, se continuaban adeudando facturas del suministro eléctrico. Así como al Consorcio Naviero de Aseguradores, el importe de los seguros de los buques construidos. Además a los trabajadores se les debía, en enero de 1.935, más de 16.000 pesetas de salarios atrasados y los seguros sociales obligatorios. En AHNS, DVNM, legajo 439.

¹¹⁵ Los jornales pagados por los Astilleros Echevarrieta a sus empleados y obreros durante 1934 fueron 409.523,75 pesetas en el primer cuatrimestre [enero: 81.210,75; febrero: 103.195,80; marzo: 129.720,55 y abril: 95.396,65]; 282.878 pesetas el segundo [mayo: 70.288,95; junio: 56.088,90; julio: 77.353,70 y, agosto: 79.146,45] y 187.696,85 pesetas [septiembre: 45.236,65; octubre: 28.358,55; noviembre: 41.668,80 y, diciembre: 42.432,85]. En Estadillo de jornales enviados a la Comisión nacional de Accidentes de Trabajo por Astilleros Echevarrieta a Cádiz, Cádiz, 31 de diciembre de 1934. AHNS, DVNM, legajo 322.

¹¹⁶ Inmediatamente después de los sucesos de octubre, los Servicios Municipales reclamaron a los astilleros el pago de las deudas y, dos semanas después, fue el propio

1931, se presentaron en la factoría, mientras que los Servicios Municipales de Luz y Agua reclamaron el pago de los débitos ¹¹⁶. En diciembre continuaron los despidos. Primero de empleados de oficinas, siete de los cuales reclamaron en el Jurado Mixto, después trabajadores. En febrero de 1935 la plantilla era únicamente de doscientos quince obreros ¹¹⁷.

Ante esta situación, la comisión obrera creada en 1932 se reactivó y los diputados por la provincia iniciaron nuevas gestiones en busca tanto de la adjudicación de algunos de los nuevos buques para la Armada, como reconvertir la factoría para efectuar trabajos de construcción de

director de los servicios de luz y agua de la ciudad, Juan de Dios Molina, futuro alcalde con el franquismo, quien insistió en el pago total de la deuda. Los gestores de Echevarrieta, pues éste estaba en la cárcel, comunicaron a la dirección de la factoría de Cádiz que enviarían el dinero antes de que se reuniera la comisión gestora del ayuntamiento para tomar su decisión definitiva. También, en noviembre, se presentó en las oficinas de Echevarrieta en Madrid, un inspector de la Inspección General de Seguros Sociales Obligatorios. La inspección reveló que la póliza contratada en 1933 había quedado anulada sin que se hubiera producido un solo pago. El administrador, Vicente Capell, no enseñó los libros de matrícula y pago de salarios de obreros y contabilidad alegando que se encontraban en los propios Astilleros. Sin embargo, el mes anterior, octubre, otro inspector se había personado en la factoría reclamando dichos libros. El director tampoco los presentó y aseguró que los había mandado a Madrid. En diciembre, la Inspección General dio un plazo, de seis días, a los astilleros Echevarrieta para presentar los libros. En caso contrario le impondría una multa de 250 pesetas. En AHNS, DVNM, legajo 439.

- ¹¹⁷ Los empleados que no fueron despedidos dirigieron, en enero de 1935, una carta a la oficina de Echevarrieta en Madrid en la que exponían su crítica situación. El atraso en el pago de los salarios les había llevado a comprar de fiado y a estar amenazados de desahucio, con, algunos de ellos, la luz y el agua cortadas. En AHNS, DVNM, legajo 439.
- ¹¹⁸ El director de la factoría, Juan Campos, escribió al Ministro de Trabajo, el cedista Oriol Anguera de Sojo, en la que le anunciaba el próximo cierre de los astilleros si no se modificaba su situación. En AHNS, DVNM, legajo 340.

puentes metálicos, vagones, material flotante para puertos o grúas ¹¹⁸. En febrero pareció que la agonía de los astilleros llegaba a su fin. La comisión obrera reconoció que pese a las reiteradas y múltiples promesas recibidas desde hacía dos años no se había concedido ninguna obra. Sólo una de las diez peticiones de obras no navales que la Cámara de Comercio había solicitado en febrero, fue aprobada: la de la estructura metálica del Puente de la Florida, en el término municipal de Jerez ¹¹⁹. Las autoridades municipales continuaron reclamando las deudas pendientes y un inspector se presentó en la factoría, con la intención de conocer su auténtica situación, antes de iniciar las acciones judiciales precisas para ejecutar la deuda.

Ante tan grave situación, el director notificó a las autoridades de la ciudad que desconocía cuáles eran los planes de la propiedad y pidió un plazo para conocer que es lo que harían en Madrid en donde, pensaba, se estaba negociando la venta del astillero ¹²⁰. Las gestiones para la venta o formación de una sociedad que se hiciera cargo de la factoría habían empezado en 1933. En octubre, de ese año, Echevarrieta había llegado a un preacuerdo con un agente de bolsa catalán para emitir accio-

¹¹⁹ La Cámara de Comercio pidió al ministerio de Trabajo que se aprovecharan las instalaciones de los astilleros de Cádiz, en perfecto estado de funcionamiento y la existencia de personal cualificado, que *aún no había emigrado*, para la ejecución de obras que no fueran navales. Pidió obras de reparación y construcción de vagones ferroviarios; del material contra incendios del puerto de Sevilla; de grúas y remolcadores del de Cádiz; barcas carboneras e instalación de tuberías para la Base Naval de la ciudad; construcción de los nuevos depósitos de CAMPSA en el barrio de Puntales; los puentes metálicos de la carretera Ronda-Jerez y las secciones metálicas de los edificios, que con cargo al Fondo del Paro Obrero, se hicieran en la provincia; de la Zona Franca, y maquinaria agrícola. En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹²⁰ En AHNS, DVNM, legajo 340.

nes por un total de cinco millones de pesetas y otros diez millones en obligaciones que era la cantidad en la que se valoró la factoría. Según el acuerdo se constituiría legalmente una compañía mercantil denominada Astilleros de Cádiz S.A. cuyo capital quedaría, en un primer momento propiedad de Echevarrieta, mientras que Pereña, el agente, buscaba la colocación de las obligaciones por medio de un banco ¹²¹. Entre tanto, la degradación de la factoría avanzaba. La falta de material de mantenimiento ocasionaba averías en la maquinaria que no se reparaban y dificultaban los trabajos necesarios para continuar la única obra que tenía: el buque mejicano *Zacatecas* ¹²².

La reunión de fuerzas vivas de la ciudad celebrada en marzo de 1935, además de enviar una numerosa representación a Madrid, redactó un escrito que firmaron los alcaldes de las principales localidades de la provincia. La situación que autoridades y empresarios describían no era muy halagüeña. La capital, decían, tenía el mayor número de parados de la provincia: unos 9.000 obreros. A la cabeza, con casi dos mil desempleados estaba la construcción naval ¹²³. El ingeniero jefe de Obras Públicas de la ciudad propuso que se solicitara el envío de seiscientas mil pesetas, con cargo a los fondos del paro obrero, para construir en los astilleros la estructura metálica de los puentes de la carretera a Ronda y el techado

121 En AHNS, DVNM, legajo 255.

122 El 19 de febrero de 1935 se estropeó el motor eléctrico de uno de los talleres de maquinaria debido a la falta de aceite de engrase. Poco después, las calderas y turbinas del *Zacatecas* quedaron en las bodegas del vapor que las había transportado a Cádiz por falta del carbón necesario para encender la machina necesaria para efectuar el desembarco. En AHNS, DVNM, legajo 340.

123 La referencia de lo tratado y el escrito redactado En AHNS, DVNM, legajo, 340.

del grupo escolar de Extramuros que, por ser metálico, podría construirse en la factoría gaditana.

Las comisiones que se desplazaron a Madrid regresaron con un escaso convencimiento de que sus gestiones darían el resultado apetecido. Y, como así fue, se convocó otra reunión para decidir la actitud a tomar¹²⁴. Pero, incluso en esta situación tan grave chocaron los intereses de los distintos sectores empresariales de la ciudad. Así ocurrió entre la Sociedad Española de Construcción Naval y Echevarrieta. Tanto la una como el otro usaron a sus trabajadores como moneda de cambio: el bilbaíno utilizando como elemento de presión a la voluntariosa comisión de obreros de sus astilleros, la SECN acelerando o retrasando el ritmo de sus obras¹²⁵. En mayo, los trabajos del puente de La Florida, que finalmente se habían concedido al astillero, no pudieron comenzar por falta de materiales. La factoría gaditana se moría. El personal protestó por el retraso en el pago de los jornales. Protesta que no se reprodujo cuando, unas semanas más tarde, se repitió el hecho. El director escribió entonces a Madrid comentando con asombro que *el personal obrero y de nómina ha*

¹²⁴ La desconfianza de que se ejecutaran las obras ofrecidas alcanzaban a las gestiones de Carranza cuya eficacia era puesta en duda por el gobernador civil y el alcalde de la ciudad. En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹²⁵ Echevarrieta, como sucedió con la cantidad cobrada por el submarino construido a fines de 1929, pretendía conseguir liquidez monetaria no invertir en la factoría. La Sociedad Española de Construcción Naval, a fines de abril, según denunció la comisión obrera, reactivó la terminación del buque *Tofiño* para la Armada, cuando conoció de la posible concesión de tres cañoneros a los astilleros de Cádiz. Para ello contrataron a personal de refuerzo y prolongaron los turnos hasta las 11 de la noche. Cuando la Comisión de Marina dictaminó desfavorablemente para los intereses de los astilleros gaditanos, la S.E. de C.N. despidió a todo el personal. En AHNS, DVNM, legajo 340.

*recibido la noticia con gran frialdad y sin demostración hostil alguna, todo ello hace pensar...en las consecuencias... pues no cabe duda que no hay peor cosa que cuando un asunto... se toma con frialdad e indiferencia*¹²⁶.

Durante el verano se quiso aprovechar la concesión de nuevos créditos para paliar el paro obrero. La Comisión Obrera pidió que se le concediera al astillero algunas cantidades para afrontar las obras de material terrestre. Peticiones que se repitieron en agosto, para solicitar la reparación del crucero *República* y de dos buques de la Trasatlántica, tal como se le había prometido a la comisión que se había trasladado a Madrid unos meses antes¹²⁷. Los meses veraniegos fueron un calvario para una factoría acosada por los acreedores y, a partir de junio, por las amenazas de embargo. Además, los empleados, técnicos y personal de oficina empezaron a abandonar la empresa en busca un nuevo trabajo¹²⁸. Tal era la decadencia que, incluso las obras de la estructura del puente de La Florida estaban medio paralizadas por adeudarse a los obreros sus jornales por falta de liquidez¹²⁹.

En septiembre, el director estaba dispuesto a cerrar la factoría que llevaba tres semanas sin pagar a sus trabajadores, salvo unas pequeñas cantidades que había adelantado la banca local Aramburu¹³⁰. El cierre parecía tan inminente que el Ayuntamiento decidió ejecutar el embargo judicial para cobrarse sus deudas que sólo por suministro de luz, ascendía

¹²⁶ En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹²⁷ En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹²⁸ Las referencias a la actitud de los empleados en AHNS, DVNM, legajo 340.

¹²⁹ En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹³⁰ En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹³¹ En AHNS, DVNM, legajo 340.

a más de cien mil pesetas ¹³¹. En diciembre, fue Hacienda quien empezó a hacer efectivo el embargo de maquinaria a pesar de las maniobras del director de la factoría por retrasarlo ¹³². Finalmente, la actitud pasiva del personal también se resquebrajó y reclamaron los jornales que se le debían ¹³³. Los más afectados eran los empleados de oficinas ya que los salarios de los obreros a jornal los garantizaba el Estado que libraba directamente las cantidades necesarias. De ellas, en anteriores ocasiones, se habían *distraído* algunas para pagar a los empleados. Pero en diciembre de 1935, para que se pudieran cumplir los plazos de ejecución previstas, se tuvo que contratar a un mayor número de trabajadores, por lo que no se pudo destinar ninguna cantidad para los oficinistas ¹³⁴.

El problema fundamental de los astilleros de Echevarrieta era su descapitalización y alto coste productivo como reconoció su propietario cuando se entrevistó con la delegación gaditana. Tanto el financiero vasco como el ministro de Marina hablaron de futuros planes de reconversión de los astilleros. El primero insinuó que se encontraba en contacto con la empresa francesa *Renault* para transformarlos en fábrica de

¹³² Para ello logró que quedaran afectadas por el embargo las máquinas de más difícil montaje y traslado. En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹³³ En AHNS, DVNM, legajo 340.

¹³⁴ Este hecho, el de destinar el dinero del Estado para el pago de los sueldos de los empleados, fue denunciado en la Cámara de Comercio. El director de los astilleros se enfureció y solicitó una rectificación pública. Sin embargo, en privado, en la correspondencia que mantenía con la oficina del financiero en Madrid, Campos reconoció que la acusación era verdad y se lamentó de *que no podemos contar con cantidad alguna sobrante a pesar de la certeza de nuestros ingresos porque siempre tenemos que improvisar con ellos, pagos de cantidades que ustedes nos ofrecen remitir y que no lo hacen*. En AHNS, DVNM, legajo 340.

automóviles, el segundo mostró su interés en adquirirlos para base de submarinos. Pero, uno y otro, desecharon cualquier obra inmediata. A principios de 1936, la CNT y la UGT gaditana asumieron los planteamientos aliancistas. A fines de 1935, según una relación de personal de los astilleros gaditanos, únicamente trabajaban 353 obreros ¹³⁵. Todavía por esas fechas, una comisión ciudadana intentó, en Madrid, evitar su cierre sin ningún resultado ¹³⁶.

Con estos antecedentes, el panorama en enero de 1936 era sombrío. A principios de mes, a propuesta de la *Comisión Obrera Pro-Trabajo*, se enviaron telegramas a la presidencia del gobierno y al ministerio de Marina solicitando que alguna de las unidades que se iban a construir, dentro del plan de modernización de la Armada, se hiciera en Cádiz. De esta forma se evitaría el anunciado despido de otros 100 trabajadores ¹³⁷. Además, los pagos de los salarios continuaban retrasándose. El martes 7 de enero, la dirección de la factoría se vio obligada a fijar en los tablones de avisos una nota enviada por Echevarrieta en la que manifestaba su imposibilidad de pagar tanto la nómina semanal como los atrasos y prometía enviar cuanto antes alguna cantidad ¹³⁸.

Ni las gestiones de las autoridades, conocedoras de la proximidad de las elecciones, ni la visita que el hijo mayor de Echevarrieta realizó a los astilleros para tranquilizar los ánimos, lograron sus objetivos. Poco después, empezó a retrasarse también el pago de los jornales de los obreros empleados en la construcción del puente de La Florida. Ya se ha

¹³⁵ En AHNS, DVNM, legajo 391.

¹³⁶ En DC, (em), 28 de noviembre de 1935.

¹³⁷ En AHNS, DVNM 372.

¹³⁸ En AHNS, DVNM, legajo 372.

visto que la falta de liquidez para afrontar los gastos de esta obra tuvieron su origen en el uso del dinero librado por la administración para pagar otras deudas. Ahora, la situación se complicó porque la Banca Aramburu se negó a adelantar más dinero porque le empresa no pudo depositar, como fianza, las cantidades destinadas al pago de los jornales del puente. La consecuencia fue que quedaron al descubierto tanto los de esta obra como los que se efectuaban con los créditos del banco gaditano ¹³⁹. La situación se salvó momentáneamente al conseguir el director de la factoría que los Aramburu adelantaran cinco mil pesetas, a cargo de la última parte del crédito concedido con la garantía de la fianza del puente de La Florida ¹⁴⁰.

En febrero, Echevarrieta en un último intento por salvar los astilleros, solicitó un crédito al ministerio de Hacienda. Con él podía frenar su descapitalización y mejorar sus precios. Nuevamente contó con el apoyo de las entidades ciudadanas y de la Comisión Obrera que presentó un escrito al presidente del gobierno ¹⁴¹. En él se lamentaba de que los futuros despidos reducirían aún más una plantilla que trabajaba cuatro días a la semana, y culpaba de la situación tanto a las intrigas que se hacían contra la cantera gaditana, como al propietario que la había abandonado. El resultado de las elecciones de febrero transformaron el

¹³⁹ En *DC (EM)* 5 y 9 de enero de 1936 y AHNS, DVNM, legajo 372.

¹⁴⁰ Las garantías que importaban la fianza del puente de La Florida ascendía a sesenta mil pesetas. Sobre ellas, la Banca Aramburu concedió un préstamo de cuarenta y cinco mil pesetas. De estas a mediados de enero únicamente quedaban cinco mil. Con ellas se pagaron parte de los atrasos por un valor de 3.714,50 pesetas. En AHNS, DVNM, legajo 372.

¹⁴¹ En AHNS, DVNM, legajo 372.

ánimo de los trabajadores. Así, el sábado 29 de febrero, cuando el director de la factoría anunció que sólo había podido reunir tres mil pesetas para pagar a toda la plantilla, ésta se manifestó *ruidosamente* ante el edificio de la dirección.

Fue el momento en el que el director Juan Campos escribió a la oficina de Echevarrieta exigiendo que se le dieran soluciones inmediatas porque la situación era insostenible ¹⁴². La respuesta fue sugerirle que *aguantara* mientras cristalizaban las gestiones, de índole oficial y particular, que Echevarrieta realizaba para solucionar la situación de la factoría ¹⁴³. Finalmente pidió a los trabajadores que le concedieran un plazo de mes y medio antes de que presentaran las reclamaciones legales necesarias para exigir el pago de los sueldos que se les adeudaban. Pero el ánimo estaba inmerso en las expectativas levantadas por el triunfo de las izquierdas y por el proceso de organización obrera. A fines de 1935 la UGT había creado el sindicato metalúrgico del que hasta entonces carecía ¹⁴⁴. Una de sus primeras acciones fue presentar, ante la dirección de los astilleros, una carta en la que se exigía el pago de los atrasos y de las horas adeudadas por no volver a reimplantar la jornada de 44 horas cuando ésta se reinstauró en febrero de 1936. Además, el sindicato ugetista pidió un 5% de aumento por demora en el pago ¹⁴⁵. La empresa reconoció la deuda pero advirtió a la UGT que no podía hacerla efectiva y le solicitó

¹⁴² El director relataba lo sucedido y hacía responsable de la situación a los reiterados incumplimientos de las promesas que le hacían desde Madrid y amenazaba con dimitir si no se tomaban *iniciativas radicales que corte la caída iniciada por la pendiente* que llevaría a mayores males. En AHNS, DVNM, legajo 372.

¹⁴³ En AHNS, DVNM, legajo, 372.

¹⁴⁴ En *DC (et)*, 29 de noviembre de 1935.

¹⁴⁵ En AHNS, DVNM, legajo 372.

que aguardara el plazo que había solicitado Echevarrieta para acabar de gestionar el crédito pedido y la respuesta de la CAMPSA sobre la construcción del buque.

Pero las soluciones no llegaron. El mismo buque que pedía Cádiz también lo reclamaba la SECN para Matagorda y el crédito no fue concedido, por lo que la factoría no sólo no pudo saldar los salarios adeudados sino que tampoco podía retirar los materiales de procedencia extranjera por falta de pago de los derechos de almacenaje ¹⁴⁶. La pendiente, a la que se había referido un mes antes Campos, se seguía bajando cada vez más aceleradamente ¹⁴⁷. La Semana Santa de 1936 fue especialmente penosa: las deudas en salarios ascendían a veinticinco mil pesetas y ante la presión obrera la dirección decidió emplear el efectivo del que disponía en pagar a los trabajadores a jornal, no repartiéndolo, como hasta entonces, con los empleados de oficina.

El plazo solicitado por Echevarrieta vencía y, una vez más, prometió que abonaría todas las cantidades que debía. Esta vez la fecha fijada fue el sábado 11 de abril ¹⁴⁸. Pero tampoco ese día se efectuaron los pagos. Entonces, los obreros salieron en manifestación hasta el gobierno civil donde de disolvieron pacíficamente. Casi al mismo tiempo, la autoridad judicial registró las dependencias de los astilleros ante las noticias de que se estaban fabricando, ilegalmente, pistolas. La inspección no arrojó ningún resultado positivo pero añadió un nuevo elemento a la tensión existente. Tensión que aumentó el lunes siguiente cuando los afi-

¹⁴⁶ En AHNS, DVNM, legajo 372.

¹⁴⁷ El director, Juan Campos hizo entonces efectiva su dimisión. Fue sustituido por Gabino de Eguisquiza.

¹⁴⁸ En AHNS, DVNM, legajo 372.

liados a la CNT y UGT solicitaron a la entrada al trabajo el carnet sindical de una de las dos organizaciones y aunque no impidieron la entrada de quienes no lo poseían sí tomaron nota de sus nombres ¹⁴⁹.

Echevarrieta aprovechó estos sucesos para culpar a los trabajadores del fracaso de sus gestiones y afirmó que, por los incidentes, la Transmediterránea no repararía en Cádiz el barco que le había prometido. Además dijo que habría cerrado ya los astilleros si no hubiera intervenido el diputado Muñoz Martínez ¹⁵⁰. Conocidas estas declaraciones, una asamblea de trabajadores celebrada el día 15 decidió exigir a la empresa que abonara los atrasos el sábado siguiente. En caso contrario ocuparían la factoría para evitar su cierre y desmantelamiento ¹⁵¹. El sábado 18 sólo evitó que la amenaza se cumpliera la intervención del gobernador civil que acudió personalmente a la factoría pidiendo unos días de espera hasta recibir noticias sobre las gestiones que realizaban los diputados por la provincia en Madrid. Del 20 al 25 de abril fueron los últimos días que conocieron los Astilleros Echevarrieta como entidad privada durante la República.

Mediada la semana, las oficinas de Madrid enviaron una nota al gobierno civil de la provincia comunicándole la ineludible necesidad de suspender los trabajos en los astilleros de Cádiz mientras no se produjera una reorganización económica de la factoría y pudieran reanudarse en base a un volumen de obras suficiente y a una disciplina cordial del personal. El financiero vasco decidía arrojar el lastre que le suponía la maes-

149 En AHNS, DVNM, legajo 372.

150 En AHNS, DVNM, legajo 372.

151 En AHNS, DVNM, legajo 372.

tranza andaluza y abandonaba la actitud paternalista que había mantenido hasta entonces intentando introducir entre las causas que motivaban el cierre una pretendida indisciplina laboral ¹⁵².

La respuesta obrera fue inmediata. El sábado 25 de abril comenzó el encierro de los 250 obreros y empleados de oficina que componían la plantilla ¹⁵³. Fue la primera gran acción conjunta de los dos sindicatos y piedra de toque sobre la actitud de las autoridades que se enfrentaban a una situación que pedía hechos, no promesas. Existían dos posibilidades: autorizar el cierre que solicitaba Echevarrieta o, atendiendo al programa presentado en marzo por CNT y UGT, pedir al gobierno que se incautara de los astilleros. El lunes 27, comisiones sindicales recorrieron la ciudad solicitando solidaridad con los encerrados que habían hecho pública su intención de permanecer en la factoría todo el tiempo que fuera necesario. Una semana pasó sin que se adoptara ninguna solución. La celebración del Primero de Mayo se realizó sin incidentes y, a pesar del abandono por parte de los afiliados a CNT del mitin conjunto que se celebró, la unidad de acción de ambos sindicatos permaneció inalterable. La solidaridad con los obreros de Echevarrieta pasó del mundo obrero y llegó hasta la burguesía local. Empresas, comercios, sociedades e industriales aportaron su donativo, monetario o alimenticio.

El martes cinco de mayo, una vez que los comités locales de CNT y UGT conocieron que las gestiones que se habían realizado en Madrid no habían fructificado, se reunieron, en la Casa del Pueblo, para discutir la declaración de huelga general a partir de la madrugada del

¹⁵² En AHNS, DVNM, legajo 380.

¹⁵³ *DC (em)*, 25 de abril de 1936. El relato de los acontecimientos que siguen en *DC (et)* 27, 28 y 30 de abril y 4, 5, 8, 9 y 10 de mayo de 1936.

miércoles seis. El paro, como reconoció la prensa local, fue absoluto. El más unánime que había conocido la ciudad. A las doce de la noche del martes grupos de obreros recorrieron la ciudad dando órdenes para que cesasen las actividades de bares, cafés, cabarés, cines, teatros y periódicos. Otros piquetes se desplazaron a San Fernando, Puerto Real y Chiclana para extender a estas poblaciones la huelga. Durante el miércoles, a medida que fueron llegando los trenes, sus empleados dejaron el trabajo de forma que a mediodía el servicio ferroviario había quedado completamente paralizado. Tampoco se repartió la correspondencia y se le negó la entrada a un buque de turistas.

El paro de los servicios fue tal que los entierros tuvieron que ser conducidos por los propios miembros del acompañamiento. También se registraron diversos incidentes a resulta de los cuales fueron detenidas algunas sirvientas que pretendían que cesara el trabajo en las casas y, en los alrededores del mercado, la policía cargó para disolver a quienes querían cerrar algunos puestos de comestibles. Por la tarde, el gobernador civil publicó un bando en el que prohibía la formación de grupos y su estacionamiento en las calles y encargó a fuerzas del ejército la vigilancia de los edificios públicos. Esa noche llegaron unos cien guardias de asalto, procedentes de Huelva, Málaga y Sevilla, para reforzar la guarnición de la ciudad.

El jueves 7 de mayo, segundo día de huelga, la vigilancia policial permitió la venta del pan elaborado por la Intendencia Militar y la apertura de algunos puestos de la Plaza para aprovisionar a los ciudadanos de hortalizas, frutas y carnes. En los intentos de impedir estas ventas fue cuando se registraron los incidentes más graves. En la panadería de la calle Marqués de Cádiz se tiroteó a una patrulla del ejército e idénticos hechos ocurrieron en otros puntos de la ciudad. A mediodía corrió por la

ciudad el rumor de que el consejo de ministros había acordado la incautación de los astilleros y nombrado una comisión interministerial para resolver el conflicto. A las cinco y media de la tarde se reunieron en el gobierno civil su titular, los dirigentes de los partidos del Frente Popular, el alcalde, el presidente de la Diputación y el comité de huelga. Allí se comunicó oficialmente a los obreros el acuerdo del consejo de ministros y media hora más tarde se celebró una asamblea en los locales de la UGT para decidir si se ponía fin a la huelga.

Los trabajadores decidieron aceptar la propuesta gubernamental de proceder a la incautación de la factoría y enviar una comisión a los astilleros para comunicar la decisión a los encerrados. Estos la confirmaron, pero decidieron que, aunque volverían al trabajo al día siguiente, permanecerían encerrados hasta que se les pagara. Sobre las siete de la tarde se presentó el gobernador civil en los astilleros y procedió a incautarlos delegando la dirección provisional de la factoría en el comité de huelga. Este decidió dar por finalizado el paro así como pedir que terminara el que se desarrollaba en San Fernando y que se suspendieran los que iban a comenzar en Puerto Real y Jerez.

Al día siguiente, a las once de la mañana, llegaron a la factoría los componentes de la comisión interministerial que se reunieron con los delegados de talleres. Los representantes gubernamentales ofrecieron un adelanto de quince mil pesetas mientras que se gestionaba el crédito necesario para atender al pago total de la deuda. Propuesta que fue rechazada por la plantilla, decidiendo permanecer encerrados, aunque no en huelga, mientras que no se les abonaran la totalidad de los atrasos. Ante esta situación se extendieron rumores, que provocaron aglomeraciones frente a los establecimientos de comestibles y panaderías, de que nuevamente se convocaría huelga general. Sólo un telegrama del ministro de

Hacienda autorizando a la delegación de la ciudad a librar la cantidad suficiente para pagar los atrasos, unas docientas mil pesetas, puso fin al conflicto ¹⁵⁴.

El futuro de la factoría no quedó muy claro. En la reunión que la comisión permanente de Comunicaciones y Marina Mercante de las Cortes se afirmó que no se pretendía incautar los astilleros, sino únicamente hacerse cargo de su dirección administrativa y técnica de forma temporal. Por el contrario, otros diputados se opusieron y propusieron que, por la situación social de Cádiz, debía procederse a su nacionalización. La Comisión acordó finalmente conceder un crédito extraordinario para terminar la construcción del cañonero mexicano *Zacatecas*, paralizada desde que Echevarrieta destinó el dinero librado por las autoridades mexicanas a otras necesidades. También acordó que a la orden de incautación del gobierno se le añadiera la coletilla de *temporal y provisoriamente* ¹⁵⁵.

La incautación duró más tiempo del que quizás preveían los diputados republicanos. Apenas dos meses más tarde la sublevación militar modificó la situación hasta un punto que no habían pensado los mismos golpistas. La guerra que comenzó a asolar el país convirtió al astillero gaditano en una pieza necesaria para la estructura guerrera de los rebeldes. Del gobierno republicano la factoría pasó a manos de las nuevas autoridades rebeldes.

¹⁵⁴ DC, (et) 10 de mayo de 1936.

¹⁵⁵ En AHNS, PS Madrid, legajos 2336 y 2372.

Capítulo 6

El fin de una etapa (1936-1952)



Horacio Echevarrieta. Propietario del astillero de Cádiz desde 1917 hasta 1952.
Rafael Ossa, *El Bilbao de los novecientos*, Bilbao, 1969.

1. Sublevación militar y dictadura franquista. La autarquía económica: el Instituto Nacional de Industria

Desde febrero de 1936 se conocían los preparativos de una sublevación militar. Era un secreto a voces que recorría todas las capas sociales del país que, a su vez, adoptaban distintas actitudes. Así, la alternativa republicano-socialista fue la de observar los preparativos golpistas y esperar que la sublevación se produjera para yugularla aplicando los medios legales y, si era preciso, el apoyo pacífico de una huelga general. Mientras, el anarcosindicalismo consideraba que una rebelión militar sería el momento para dilucidar el dilema fascismo-revolución. Por lo que, al contrario que los socialistas, los cenetistas no dudaban de la necesidad de estar preparados para combatir en la calle.

Sin embargo, cuando llegó el momento tanto la respuesta de los militantes como el grado de preparación con el que contaban fue desigual. Así, a pesar de que los comités confederales se intercambiaron informaciones y recomendaron estar preparados, no creyeron en un golpe de Estado a corto plazo con serias posibilidades de triunfar. El 7 de julio, el comité regional de Cataluña avisó al comité nacional, recién trasladado a Madrid, que las informaciones que corrían sobre una inminente sublevación militar indicaban que no tenía muchas posibilidades

de llevarse a cabo ¹. En definitiva, aunque más decididos que los socialistas, a los anarcosindicalistas también les cogió a traspié la sublevación. Su triunfo dependió del arrojo individual y rapidez con la que se fue capaz de organizar y encauzar la oposición. Allí donde existieron mayores posibilidades de una organización inmediata y conseguir armamento, la resistencia triunfó. Con ella comenzaba un conflicto que trastrocó todos los elementos presentes durante los años anteriores.

En Cádiz, dos días antes, el diez y seis de julio, había comenzado una huelga del sector de la construcción bajo el signo de la unidad CNT-UGT. Duró hasta el mismo golpe militar que ha pasado a la historia como el mayor baño de sangre conocido en el país ². Desde el día 10 de julio los grupos de Falange de la ciudad, tras una entrevista con Varela, estuvieron preparados para apoyar la sublevación ³. La tarde del diecisiete ésta comenzó en Melilla. Las primeras noticias llegaron a Cádiz durante la noche. Entonces, las autoridades detuvieron y encarcelaron en el castillo de Santa Catalina a Varela y mantuvieron una reunión con los dirigentes de los partidos del Frente Popular y los sindicatos. En ella, el gobernador civil Zapico se negó a entregar armas a las organizaciones obreras confiando en las órdenes de calma que recibía de Madrid y en la entrevista que había mantenido con José López Pinto, el nuevo gobernador militar, que le había dado seguridades de que las fuerzas bajo su mando permanecerían fieles al gobierno. Aunque desconfiando, las orga-

¹ ACNCNT, IIHS, micro 128C.

² La huelga de la construcción en *DC (et)* 4, 6, 7 y 13 de julio de 1936 y *SO*, Barcelona, 12 de julio de 1936.

³ El relato de los hechos está basado, además de fuentes hemerográficas, en Juliá Téllez (1944); Guilloto González (1988) y Millán Chivite (1994).

nizaciones obreras intentaron montar un dispositivo defensivo repartiendo las pocas armas que pudieron conseguir y convocando una huelga general para el día siguiente.

El sábado dieciocho, Cádiz amaneció envuelto en una tensa calma que no logró disipar la nota que el gobierno hizo transmitir, por las emisoras de radio, asegurando que la sublevación de una parte del ejército de Africa no había tenido repercusiones en la península donde la tranquilidad era total. Sin embargo, poco después de las dos de la tarde el golpe militar se puso en marcha en la ciudad. López Pinto, tras conferenciar con Queipo de Llano, liberó de su prisión a Varela y declaró el *estado de guerra*. Los falangistas se concentraron en el Casino Gaditano que convirtieron en su cuartel general y, posteriormente, en centro de detención y tortura. En el más clásico estilo de *pronunciamiento* decimonónico una compañía del regimiento de Artillería de Costa se dirigió desde sus cuarteles hacia la Plaza de Argüelles, donde, al son de tambores y cornetas, se leyó el bando de López Pinto. A continuación, otras fuerzas, al mando de Varela, se encaminaron hacia el gobierno civil con la intención de ocuparlo, lo que no consiguieron al negarse sus ocupantes a rendirse. Simultáneamente, grupos de trabajadores recorrieron las calles, llamando a la huelga general; intentaron asaltar la armería situada en la calle San Francisco y levantaron barricadas en diversos puntos de la ciudad ⁴.

⁴ Las barricadas se levantaron en la Plaza de San Juan de Dios, impidiendo el acceso al barrio de Santa María, San José en Extramuros, Prim, Arbolí y barrio de La Viña. En el trascurso de estas acciones fueron incendiadas las iglesias de Santo Domingo, el Carmen y San José, así como diversos comercios del centro comercial.

Cuando cayó la noche las autoridades leales controlaban el gobierno civil, el ayuntamiento y Correos, donde se habían hecho fuertes grupos de simpatizantes, mientras que la emisora *Radio Cádiz* había sido ocupada por los sublevados. Durante estas horas se produjeron enfrentamientos por toda la ciudad. Francotiradores hostigaban a las tropas desde las azoteas del barrio de Santa María hasta que éstas instalaron ametralladoras en el torreón de la Puerta de Tierra y en la estatua de Moret para responder a los disparos que, igualmente, se efectuaban desde el ayuntamiento. Mientras, los falangistas armados por Varela, se enfrentaban a quienes resistían en el centro de la ciudad.

Durante la noche y madrugada del 18 al 19 de julio la resistencia abierta de autoridades y organizaciones obreras a la sublevación continuó. Los primeros se negaron a entregar sus cargos y se encerraron en sus dependencias desde las que enviaron numerosos mensajes de socorro a las autoridades en Madrid. Los segundos, desde casas, azoteas y barricadas efectuaron frecuentes disparos que hostigaban a las tropas de recorrer las calles. Cuando alboreaba el domingo 19 llegó al puerto el cañonero *Churruca* que transportaba las primeras tropas de *regulares* que desembarcaron en la Península. Con su llegada la suerte de la contienda quedó decidida. Además, la cercana base naval de San Fernando había pasado a manos de los rebeldes quienes fusilaron a los nuevos jefes nombrados por el gobierno ⁵.

Entonces, los ocupantes del gobierno civil consideraron inútil ya toda resistencia y se rindieron. Después lo hicieron los del ayuntamiento y Correos. Cabe señalar que, hasta ese momento no se habían producido

⁵ Alpert (1987), págs. 46-47.

un número elevado víctimas en los tiroteos registrados. Pero el golpe militar no estaba previsto que se desarrollara como los antiguos pronunciamientos, aunque sus primeros pasos los recordaran. Inmediatamente después de su rendición, los derrotados fueron encarcelados en el castillo de Santa Catalina, cárcel y Depósito Municipal, aunque pronto hubo que habilitar al carbonero *Miraflores* como prisión flotante. La represión empezó a funcionar: juicios sumarísimos, que finalizaban con la condena a muerte del reo y ejecuciones que no pasaban por ningún tipo de tribunal, hicieron realidad las frases que, apenas un mes antes, había pronunciado Largo Caballero: para que un golpe militar triunfara y se mantuviera en el poder, deberían cortarles la cabeza a todos. Aún así la huelga general continuó durante cinco días más ⁶.

No es este el lugar adecuado para analizar la represión derechista en Cádiz. Es un trabajo que se está haciendo, pero no se puede dejar de señalar que alcanzó a todos los sectores sociales que apoyaron al régimen del 14 de abril o fueron considerados enemigos del que se quería implantar, desde republicanos a sindicalistas ⁷. El tránsito de la República al nuevo régimen se hizo de forma que se procuró que no quedara el menor

⁶ Millán Chivite (1994), págs. 195-196.

⁷ Sin poder establecer cifras, en la represión resultaron muertos, al menos 20 concejales, los diputados Rafael Calbo Cuadrado del PSOE y Francisco Aguado de Miguel de Izquierda Republicana, el gobernador civil y el presidente de la Diputación. Además se procedió a la persecución y muerte de elementos burgueses de la ciudad relacionados con la masonería, como el médico López Giráldez, el militar retirado Manuel Morales Domínguez y el fotógrafo Zambonino. Los más afectados fueron los trabajadores enrolados en las distintas organizaciones de la ciudad. De la UGT fueron asesinados, entre otros, el presidente de la Unión de Camareros, José Castillo y el secretario local, Manuel Lapi. De la CNT, también entre otros, Clemente Galé, Celestino Alvarado Quirós, Manuel López Delgado, Vicente Ballester y Antonio Carrero.

vestigio de aquélla. El día 20 la autoridad militar nombró a una comisión gestora municipal presidida por un comandante de artillería, en la que únicamente aparecían tres civiles, que se encargó de la administración de la ciudad hasta que a fines de julio, Ramón de Carranza fue nombrado alcalde y gobernador civil. El paréntesis abierto el 14 de abril se cerraba. La continuidad residió en la misma persona: el último alcalde monárquico era el primero del régimen militar.

Aunque algunos focos de resistencia perduraron durante el verano, la posguerra que empezó a vivirse en otras partes del país tres años más tarde, comenzó en Cádiz inmediatamente. Las calles se llenaron primero de las milicias de los grupos que apoyaban a los militares sublevados. Incluso Ramón de Carranza reeditó a los históricos milicianos de Cádiz e intentó la creación de unos *Tercios Juveniles*. Además, las calles adquirieron el color caqui de los desfiles de bandas de cornetas y tambores que interpretaban retretas y de las manifestaciones de fervor patriótico que celebraban los triunfos rebeldes. Mientras, los registros domiciliarios, las detenciones y las delaciones llenaban de terror la ciudad donde, durante la noche, subsistían algunos focos aislados de resistencia. Para eliminarlos las autoridades de los sublevados utilizaron métodos de guerra colonial. Los barrios de Santa María y La Viña fueron sitiados y registrados casa por casa fusilándose a sospechosos o, como en el primero, a algunos de sus vecinos para dar un castigo ejemplar ⁸.

A medida que la sublevación se transformaba en guerra, Cádiz se convirtió en uno de los puntos de llegada de las tropas alemanas e italianas que intervinieron en el conflicto. Desde noviembre, con base en

⁸ Guilloto González (1988), págs. 22-23.

Puntales, se estableció una línea aérea entre Cádiz y Roma y el 20 de ese mes llegó a la ciudad el primer embajador de la Italia fascista. Fueron los pasos previos a las primeras llegadas de unidades regulares a fines de año. Además, a fines de mayo de 1939, fue el puerto gaditano desde donde partieron los últimos soldados y aviadores alpinos que habían participado en la guerra. La guerra dotó a Cádiz de una actividad de la que carecía durante los años anteriores y que tuvo su mejor expresión en el aumento de población que recoge el censo de 1940 ⁹.

En abril de 1939 empezaba la victoria de los sublevados y con ella una dura y miserable posguerra caracterizada por la depresión económica, el incremento de los precios y la represión, que se prolongaría durante más de una década. Hasta comienzos de los cincuenta el régimen dictatorial franquista se caracterizó por su autarquía económica y por la liquidación definitiva de la guerrilla que aún subsistía en diversos puntos del país, la provincia de Cádiz entre ellos ¹⁰. Entrada ya esta década todavía se producirían en Sevilla ejecuciones relacionadas con el maquis y hasta mayo de 1952 no se suprimirían las cartillas de racionamiento. Estos años fueron los del cambio de actitud norteamericana que buscaba la instalación de bases militares en suelo español a cambio de ayuda militar, económica y técnica. En 1953 se firmaron los acuerdos de ayuda y defensa mutua España-Estados Unidos lo que supuso, junto con la firma del concordato con el Vaticano el fin del aislamiento internacional del régimen franquista ¹¹.

⁹ Dirección General de Estadística (1940).

¹⁰ Para el maquis en la provincia gaditana Pérez Regordán (1990).

¹¹ Los pactos de ayuda económica, defensa y con los Estados Unidos se firmaron en 1953.

La sublevación militar tenía como fin último invertir la tendencia predominante de los años republicanos. No sólo en el aspecto económico de ciertas mejoras salariales o para frenar el descenso de los beneficios empresariales y de las rentas agrarias, sino también en el social. En éste último aspecto, junto al restablecimiento de la *seguridad* deseada por las *clases neutras*, se mezclaban tanto las aspiraciones restauracionistas monárquicas, alfonsinos y carlistas; el nuevo orden revolucionario falangista como una oligarquía que pensaba más en un despotismo ilustrado no democrático que en el régimen de estilo fascista que acabó imponiéndose. El aglutinante fue quien se había aupado con la dirección de los sublevados durante la guerra, el general Franco ¹².

Fue en torno a su figura, a su poder ejecutivo, donde se forjó el régimen que si puede definirse de alguna manera, por lo menos hasta los planes de desarrollo de los años sesenta, es por haber estancado la economía, apenas se habían conseguido recuperar los índices anteriores a la guerra; inmovilizado un país en el que el terror abotargaba la inteligencia; diezmado los opositores y convertido en masa neutra al país entero. Toda una nación transformada en un inmenso cuartel en el que la rutina cuartelera apenas era alterada por las celebraciones de una iglesia identificada con el nacional-catolicismo que cubría bajo palio al dictador. De ahí que los casi cuarenta años que duró el régimen nacido de la victoria de 1939 puedan ser definido como de dictadura franquista ¹³.

¹² Sobre Franco, de entre la numerosa bibliografía existente, citar por sus diferentes enfoques y reciente aparición los trabajos de Preston (1994) y Vázquez Montalbán (1992).

¹³ Sobre la visión simbólica del mundo que emanaba de las estancias oficiales del franquismo se puede ver, y divertirse con él, Sopeña (1994).

En la figura de quien había sido el general europeo más joven desde Napoleón y predilecto de Alfonso XIII acabaron concentrándose los poderes necesarios para destruir la oposición revolucionaria que la sublevación había desatado en el país durante los primeros meses de conflicto. La recuperación del poder republicano y la aparición de una guerra convencional fue definiendo los términos de la guerra. Los nuevos órganos revolucionarios cedieron terreno a la renacida democracia republicana mientras que las operaciones militares iban inclinándose, cada vez más, del lado rebelde. Los sucesos de mayo de 1937 en Barcelona y la disolución *manu militari* de las colectividades aragonesas por unidades comunistas marcaron el canto de cisne de la revolución española. Pocos meses después, en 1938, el derrumbe de los frentes aragoneses dejaba paso libre al avance rebelde hasta el Mediterráneo y quedaba abierta la ocupación de Cataluña y con ella la práctica finalización de la guerra ¹⁴.

En abril de 1939, el régimen de los vencedores distaba mucho de tener la estabilidad que aparentemente demostraba. La propia jefatura de Franco era puesta en cuestión por sus compañeros de sublevación y la unificación de las dos fuerzas políticas más importantes que le habían apoyado, la Falange y el Tradicionalismo, no dejaba de ser más que una operación que sólo había servido para afianzar el poder personal de Franco y la pléyade de seguidores que empezaban a nacer al calor de su cada vez más que probable victoria y perpetuación en el poder. Entre ellos su cuñado Serrano Suñer, ministro en el primer gobierno de Franco y auténtico muñidor de su elevación. Quizás por ello, entre las primeras medidas tomadas por el equipo franquista, una vez terminada la guerra,

¹⁴ Sobre las operaciones Salas Larrazabal (1986).

estuvo la de reforzar los poderes de un jefe de Estado cuya legitimidad era puesta en duda incluso por algunos de sus compañeros de victoria ¹⁵.

Franco había formado su primer gobierno a comienzos de febrero de 1938. Quienes lo organizaron fueron dos de sus más importantes valedores, el general Jordana, futuro ministro de Asuntos Exteriores, y Serrano Suñer, de Interior. Su nacimiento fue consecuencia no sólo de la necesidad de los sublevados de contar con el reconocimiento internacional para lo que era preciso superar la informalidad anterior, sino también para unir a las distintas corrientes presentes en el bando que, con cada vez mayor propiedad, puede empezar a denominarse franquista. En él figuraba como ministro de Industria y Comercio, el teniente coronel de ingenieros de la Armada, antiguo empleado de la Sociedad Española de Construcción Naval y compañero de colegio de Franco, Juan Antonio Suanzes ¹⁶.

Suanzes, tras escapar de Madrid y embarcar en Valencia con destino a Marsella en marzo de 1937, había regresado a España donde se le encargó por los sublevados primero evaluar las posibilidades de poner en servicio buques viejos o hundidos, como el *República* y, después, formar parte de la comisión encargada de negociar con el gobierno italiano la construcción de dos destructores. Fue este ferrolano quien, desde las dependencias de la Diputación bilbaína donde instaló su ministerio intentó normalizar la producción en los territorios que iban cayendo en manos de los sublevados. Además de asegurar el abastecimiento de com-

¹⁵ Ley de 8 de agosto de 1939 que concedía poderes a Franco para los nuevos tiempos.

¹⁶ Su entrada en el gabinete se produjo en sustitución de Nicolás Franco en quien se había pensado primero para ocupar el cargo. Tusell (1986), pág. 70.

bustible y suministros, reclamar los mercantes de navieras, como la Sota y Aznar, refugiados en puertos extranjeros o controlar el flujo de divisas¹⁷.

Hasta el fin de la guerra y la remodelación ministerial de agosto de 1939 permaneció Suanzes en el ministerio. Al antiguo directivo de la *Naval*, como a la mayoría de los miembros del gabinete, la preponderancia de Serrano Suñer no le era grata por su creciente fascistización y su apoyo a la radicalidad sindicalista de la Falange que consideraba absurda y demagógica. Pero el cuñado servía a los planes del dictador de perpetuarse en el poder. Intenciones en las que no tenían cabida ni la existencia de un órgano representativo legislativo, ni la pérdida de su papel de árbitro de las fuerzas victoriosas en la guerra. Antes de nombrar su segundo gobierno, Franco eliminó la figura de Queipo de Llano, que seguía mostrándose demasiado independiente, nombrándolo agregado militar en la embajada española en Roma¹⁸.

El gobierno nombrado el 9 de agosto de 1939, significaba la victoria completa de la política de Serrano Suñer y la sustitución de los ministros, entre ellos Suanzes, que más se le habían opuesto. Pero la visión económica de su antiguo compañero de colegio se acomodaba a la visión militarizada del país que tenía Franco que, si no dudaba en arrasar a sus enemigos, tampoco titubeaba en castigar tanto a los antiguos políticos conservadores, de quienes no olvidaba sus desprecios en la guerra de Africa, como a los grandes capitalistas. En esto último coincidía con Suanzes que criticaba tanto el proteccionismo estatal de la gran industria privada, que tan bien conocía de sus tiempos en la SECN, como la exis-

¹⁷ Sobre Suanzes ver Ballesteros (1993).

¹⁸ Tusell (1986), págs. 40-48.

tencia misma de la oligarquía financiera, industrial y comercial ¹⁹. En el control de la economía por el Estado y su orientación autárquica ambos coincidían. No sería casualidad que el ex-ministro de Industria y Comercio fuera el primer presidente del órgano encargado de llevar a cabo el proyecto de autarquía industrial del régimen.

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial introdujo un nuevo factor en la situación de una país que acababa de salir de una sangrienta guerra y que todavía tiritaba de terror y pronto lo haría de hambre. España, como en 1914, pudo aprovechar las favorables condiciones que, en principio, le proporcionaban tanto su papel de no beligerante como su posición geográfica e, incluso, el grado de desarrollo industrial que poseía a pesar del conflicto que acababa de pasar. Sin embargo, no fue así. Aunque en términos generales la guerra mundial resultó rentable para el país como lo indica el superavit de su balanza comercial a mediados de los cuarenta o su capacidad para importar materias primas y bienes de equipo ²⁰. Pero sus resultados distaron mucho de lo que cabía esperar. Sobre todo en el terreno industrial en cuyo desarrollo tenía depositada sus mayores esperanzas el régimen.

Las causas, entre otras, estuvieron en el estrangulamiento energético, la escasez de materias primas necesarias para la producción, la represión que había provocado una alarmante falta de trabajadores y técnicos cualificados y una equivocada política de prioridades inversoras, como por ejemplo el retraso en el aumento de la electrificación que provocó la penuria energética y las restricciones que menguaban la capaci-

¹⁹ En documento de Suanzes de octubre de 1937 reproducido en Ballesteros (1993), págs. 391-395.

²⁰ Catalán (1989), págs. 41-46.

dad productiva de las industrias nacionales. Además, durante estos años la producción agraria se fue recuperando con una gran lentitud que originó no sólo la necesidad de importar alimentos sino también la aparición de un fenómeno que es único en el contexto europeo del siglo XX: la agrarización de la población activa española. Hasta el punto que 1950 fue el año del siglo XX en el que España registró mayor población agraria²¹. Pero como en la industria, tampoco el mundo rural consiguió un aumento de la productividad, ni siquiera se lograron recuperar los niveles de la preguerra. El mundo agrario se convirtió en una enorme bolsa de paro encubierto que acabaría facilitando mano de obra barata a la Europa de los años cincuenta y sesenta.

En el desarrollo del modelo autárquico del primer franquismo, que duró al menos hasta comienzos de la década de los cincuenta, no sólo está presente la difícil situación de la posguerra, el cierre de los mercados internacionales por la Segunda guerra mundial o el propio aislamiento internacional de un régimen que aunque no beligerante, mostraba una acusada inclinación autoritaria. Sus propios errores se unieron a los factores antes señalados para que la década de los cuarenta fuera en España una época en la que la mayoría de sus habitantes sufrieron unas duras condiciones de vida en las que las apelaciones a la España Imperial ponían un amargo contraste. La autarquía no vino de un proyecto teórico coherente, sino que fue la expresión de un proteccionismo que aspiraba a la autosuficiencia. Presentada a veces como respuesta al aislamiento internacional del régimen franquista, lo cierto es que las potencias vencedoras de la Segunda guerra mundial nunca dejaron de auxiliar a quien habían ayudado a ganar una guerra que antes que civil, fue social.

²¹ Carreras (1989), pág. 30.

Las exportaciones petrolíferas norteamericanas continuaron durante el conflicto mundial y los Estados Unidos suministraron créditos para la industria y productos básicos. Pero no cabe duda de que el rasgo más característico de la economía española de estos años fue el intervencionismo estatal tanto en el comercio exterior como, sobre todo, en el interior del país. No era un rasgo original de los nuevos gobernantes. Ya se ha visto como durante la dictadura de Primo de Rivera se extendieron las prácticas proteccionistas de la gran industria y la aparición de los monopolios. Ahora, estas características se agudizaron hasta llegar a la difuminación de lo privado y lo público. Como se ha afirmado, era una aplicación de la *disciplina militar* al campo económico. Mentalidad que suponía la extensión del régimen de funcionamiento cuartelero y el uso de sus medidas represivas. En este sentido, la economía española de la posguerra reflejó la mentalidad del grupo que se había alzado con el poder entre los vencedores.

La consecuencia fue que las irregularidades, la asfixia de una burocracia ineficaz e ignorante y la corrupción alcanzaron un amplio desarrollo. La aparición de un floreciente mercado negro, el conocido *estraperlo*, fue el origen de muy conocidas fortunas. Un proceso paralelo en el que a las cada vez mayores medidas de intervención y control estatal, trabajadores y consumidores ideaban nuevos sistemas para burlarlas. Los productos tasados sufrieron o bien una mengua de su producción en favor de aquellos, cada vez menos, que no estaban regulados, o el puro y simple desvío hacia los circuitos de venta clandestina. El resultado fue la carestía ²² y la aparición de un mercado negro cuya extensión aumentaba al compás de la intervención o racionamiento de un producto. Desde el

²² Una explicación detallada de este proceso en el caso del trigo en Barciela (1989), págs. 109-113.

trigo o las materias primas industriales, hasta la humilde barra de pan vendida en la calle, el estraperlo de camiones de aceite o de carne, o la especulación y favoritismo con la maquinaria importada.

En el caso de la industria el intervencionismo fue adoptado desde fecha muy temprana. En el otoño de 1939, como en tiempos de Primo, se sometió a la inversión industrial a la previa autorización administrativa. Entre los sectores declarados de interés nacional, como los transportes terrestres o los hidrocarburos, estuvo el de la construcción naval. En septiembre de 1939, dentro del nuevo ministerio de Marina, se creaba la Dirección de Construcción e Industrias Navales Militares cuyas funciones eran desarrollar y ejecutar nuevos proyectos de construcción y planear el funcionamiento de las factorías. Hasta entonces no se puede olvidar que la construcción naval militar española había estado en manos de la SECN en la que tenían una importante participación la plutocracia financiera nacional y el capital inglés. Con el fin de rescindir el contrato con la SECN y nacionalizar las construcciones de la Armada española, ese mismo mes de septiembre se creó el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares. Las interioridades de los concesionarios eran muy bien conocidas por el director del nuevo organismo estatal, el ex-ministro de Industria y Comercio Juan Antonio Suanzes, antiguo director de la factoría de Cartagena.

Desde su nuevo cargo el antiguo empleado de la SECN se dedicó a liquidar el contrato y a crear el nuevo organismo que se encargara de los planes navales de la Armada española que eran, ni más ni menos, que la construcción de una *Marina Imperial*²³. Los planes imperiales queda-

²³ Sobre la *Marina Imperial* ver Ballesteros (1993), pág. 124. Los planes incluían la construcción de cuatro acorazados, 14 cruceros, 54 destructores, 50 submarinos y más de un centenar de buques menores.

ron en el limbo de los justos, mientras que la rescisión del contrato con la SECN se llevó a cabo en medio de fuertes tensiones entre Suanzes y los directivos de la empresa que veían como se le arrancaban tanto algunos de sus más importantes centros de trabajo como quedaba marginada del plan de construcciones que se avecinaba. No sólo fue el estallido de la Segunda Guerra Mundial la que puso en cuestión tan ambicioso programa, además el gobierno italiano en quien, junto al alemán, se buscaba sostén técnico y material, condicionó su apoyo a que se saldara la deuda contraída por los sublevados durante la guerra. También surgieron otros problemas que retrasaron el suministro de materiales italianos a las construcciones españolas. Casi dos años más tarde, a mediados de 1941, el proyecto fue abandonado. De poseer una marina imperial la actividad de la Armada española se limitó a remozar astilleros, bases navales y buques.

Parecido destino tuvo el proyecto de creación de la entidad que realizara las construcciones. La primera idea de Suanzes fue la de instituir una entidad totalmente estatal pero que tuviera forma de empresa privada. Planteamiento que fue rechazado por el ministro de Marina que era partidario de un ente dentro del propio organigrama ministerial. Las discrepancias dieron paso al estancamiento. Con sus dos objetivos prioritarios prácticamente paralizados, Suanzes presentó su dimisión en julio de 1941. Desde ese momento permaneció a disposición del ministro de Marina en espera de un nuevo destino. No tardaría en llegarle. Se trataba de la presidencia del nuevo organismo a través del cual se quería canalizar la cada vez mayor presencia estatal, el Instituto Nacional de Industria.

Este organismo creado a fines de septiembre de 1941 ²⁴, acabó convirtiéndose en una de las piezas fundamentales de la estructura eco-

²⁴ Sobre el INI, el libro de Ballesteros además de ofrecernos un recorrido, algo esquemático, de la trayectoria vital de su primer presidente también realiza una descripción

nómica española de los últimos cincuenta años. Hasta su reciente desaparición el aspecto que más nos interesa, el de la construcción naval, continuó dependiendo en su práctica totalidad de él. El INI se extendió por casi todos los sectores económicos. Más adelante, a partir de los planes de desarrollo de la segunda década de los cincuenta, pasó de sustituir al capital privado, como durante los primeros años de su existencia, a convertirse en una especie de hospital. En él se revitalizaban las industrias o sectores que suponían grandes riesgos financieros o empresariales a un capital privado que aspiraba a liderar el desarrollo expansivo del capitalismo español. Hasta los años cincuenta Suanzes estuvo en cargos de primera línea de la política económica española. Ministro de Industria y Comercio de 1938 a 1939, pasó a presidir el INI desde su creación en 1941 hasta 1945 año en el que volvió a ocupar la cartera de Industria, hasta el verano de 1951, en el gobierno llamado de la autarquía.

Desde su primer ministerio Suanzes se había mostrado interesado en encontrar la fórmula que mejor sirviera para que el Estado se convirtiera en el agente de la industrialización española. El ejemplo del IRI italiano era un espejo en el que resultaba fácil mirarse a los dirigentes del *Nuevo Estado*. Sobre todo al presidente del organismo que estaba dispuesto a llegar a un acuerdo secreto con Alemania por el que la industria española se pusiera en sus manos²⁵. Aunque no tuvo un nacimiento fácil el nuevo organismo. El poder que se le adivinaba le granjeó la oposición de muchos sectores del régimen tanto oficiales como privados. Hasta tal

de sus actividades hasta la dimisión definitiva de Suanzes en 1963. Ofrece bibliografía sobre la entidad. Ballesteros (1993), págs. 133-191, 275-371 y 421.

²⁵ Ballesteros (1993), págs. 141-142.

punto que apenas un año más tarde, en el otoño de 1942, Suanzes presentó su dimisión a Franco ante el boicot que recibía, por ejemplo, de Serrano Suñer y el retraimiento de la industria privada a los proyectos en los que pedía su colaboración.

Entre las primeras intervenciones del INI estuvo la industria naval. Otras serían en la minería, fibras artificiales, aeronáutica o aluminio. La construcción naval jugó un importante papel en la industrialización del país. Poco antes de su destitución como ministro en 1939 había publicado una ley de crédito naval que tuvo muy escaso desarrollo. El nuevo intento, plasmado en otra ley en mayo de 1942 ²⁶, pretendía la creación de una flota mercante estatal en base a la adquisición de buques, incluso arrendando a navieras privadas, o a la construcción de nuevas unidades. Estas últimas permitirían que los astilleros españoles contaran con una cartera de pedidos que les garantizara su continuidad a la vez que se redujera, por la repetición de los modelos, el coste de las unidades.

En diciembre, el INI tenía decidido un plan de construcción de 18 cargueros que darían trabajo a las prácticamente paralizadas factorías españolas de la SECN, la Unión Naval y Echevarrieta en Cádiz. Poco después, en los primeros meses de 1943, el INI creó la empresa naviera encargada tanto de levantar nuevos astilleros, los de Sevilla por ejemplo, como de convertirse en la casa armadora guía, incluso en contra de los intereses privados, del desarrollo mercante español que tan importante papel se le adjudicaba en la economía nacional. Peor destino tuvieron las líneas de construcción de unidades militares contempladas en la ley de

²⁶ BOE, 7 de mayo de 1942.

mayo de 1942 que siguió contando con la oposición del ministerio de Marina que logró paralizar el contrato previsto.

Durante este año, la presencia del INI se hizo notar en el sector. No sólo ayudó a doblar el número de buques en construcción sino que triplicó el tonelaje. Pero fue un hecho momentáneo. Al año siguiente el sector se estancó por las dificultades en el suministro de petróleo y el rumbo que tomaba la guerra mundial cuyo fin se adivinaba cercano lo que hizo recordar la superabundancia de oferta de los años veinte ²⁷. Además, el país se disponía a afrontar la prueba de su desarrollo autárquico bajo la fuerte presión de la derrota de los fascismos y las esperanzas que había despertado entre los vencidos la posibilidad de un cambio.

2. El Astillero Echevarrieta de la militarización a la catástrofe de agosto de 1947

Como ya se ha visto, los meses anteriores a la sublevación militar la factoría de Horacio Echevarrieta permaneció incautada por el gobierno republicano ²⁸. Durante la huelga general que siguió a la rebelión, el astillero gaditano estuvo cerrado. Sin embargo, a principios de agosto, la actividad se había reanudado y, como con el resto de las entidades republicanas, su dirección fue sustituida. La comisión de incautación que había dirigido la factoría durante los últimos meses fue reemplazada por

²⁷ Ingeniería Naval (en adelante *IN*), n. 91.

²⁸ ver capítulo 5, epígrafe 3.

una dirección militarizada que quedó integrada en el negociado de material de la sección de Mar de la secretaría de Guerra creada a principios de octubre ²⁹. Comenzó entonces un período de actividad ligada con el desarrollo de la guerra.

Su principal tarea fue la de efectuar reparaciones o habilitar mercantes como buques de guerra. El primero de ellos fue el *Zacatecas*, la cañonera para México botada en 1934 y que todavía estaba terminándose de armar en la dársena del astillero. Con el nuevo nombre de *Calvo Sotelo* realizó sus pruebas náuticas en mayo de 1938 y a fines de año participó en el hundimiento, cerca de Algeciras, del destructor gubernamental *Díez*. Además de las reparaciones de barcos de la armada sublevada, como el *Canarias*, *Almirante Cervera* y otras unidades de menor importancia, en sus instalaciones se transformaron buques mercantes, como el *Vicente Puchol* o el *Antonio Lázaro*, en cruceros auxiliares dedicados a la represión del tráfico hacia puertos republicanos y a la protección del traslado de material y tropas italianas. También se repararon diversos buques extranjeros, mercantes y se instaló nuevo armamento en patrulleras y buques como el crucero *Canarias*. Finalmente, se levantaron instalaciones para la reparación y construcción de material ferroviario ³⁰.

La dirección de los astilleros continuó militarizada hasta el final de la guerra. Pero pronto la factoría pasó nuevamente a manos de Eche-

²⁹ DC, 1 de agosto de 1936. La dirección pasó a manos de Felipe Lafitta. La creación de la secretaría de Guerra en *Alpert (1987)*, pág. 126.

³⁰ Albert (1987), págs. 140, 346. Las demás factorías de la bahía gaditana también efectuaron durante estos años operaciones similares. En *Mundo Ilustrado*, s.f. [1948?], págs. 4 y 5; *IN*, n. 63, septiembre de 1940; Millán Chivite (1994), págs. 205-206; Ballester (1993), págs. 68-69 y Martínez Romero (1991), págs. 51-52.

varrieta. Apenas acabado el conflicto, a fines de abril de 1939, el personal del financiero vasco se hacía cargo nuevamente de la empresa. El director volvió a ser Juan Campos Martín, quien ya lo había sido durante la mayor parte de los años republicanos ³¹. Resultaba paradójico que fueran los vencedores del conflicto quienes le devolvieran la empresa que le había sido incautada por los derrotados. Además, la extrañeza aumenta si se tiene en cuenta que Echevarrieta era conocido públicamente por su republicanismo, y por haber sido acusado de financiar y transportar armas para los revolucionarios de octubre de 1934.

Parece que el propietario de los astilleros pasó la mayor parte, si no toda, la guerra en Madrid. Años en los que demostró tener buenas relaciones con los gobernantes de la zona republicana al lograr la libertad de uno de sus hijos detenido ³². Buenas relaciones que igualmente probó tener con las nuevas autoridades cuando le fue devuelto el astillero gaditano. Aunque no pudo conseguir que le fuera reintegrada la documentación que le fue incautada a la entrada de los vencedores en Madrid y que hoy está depositada en el Archivo Histórico Nacional. En diversas ocasiones, desde septiembre de 1940, Echevarrieta lo intentó aunque no consiguió siquiera recibir contestación ³³.

Sus buenas relaciones durante la dictadura de Primo de Rivera con el entorno del rey Alfonso XIII pudieron permitirle los contactos necesarios para que su suerte no fuera la de tantos otros. Ciertamente es que tras la guerra la estrella económica de Echevarrieta, lo que no fue una

³¹ DC, 22 de abril de 1939.

³² Información facilitada por don Guillermo Parga en Cádiz.

³³ AHNS, secretaría General, serie 1, expediente 518.

excepción entre los representantes de la vieja oligarquía, declinó irremediablemente. Aunque es posible que tuvieran más importancia otros contactos que estarían mejor vistos entre los nuevos dueños del país. Habría que recordar que Horacio Echevarrieta había sido la persona a través de la que, durante los años veinte, la industria militar alemana intentó introducirse en España, terreno hasta entonces de los industriales británicos. La Fábrica Nacional de Torpedos y la construcción del submarino que finalmente fue vendido a Turquía fueron dos jalones de este ensayo finalmente fracasado ³⁴.

Incluso algunos autores han relacionado la figura y su papel introductor del armamento alemán, con otras actividades que estarían cercanas al espionaje. Nada concluyente puedo afirmar de momento, pero lo cierto es que el jefe del espionaje alemán, el almirante Canaris, creó una red de información en base a los contactos mantenidos durante los años veinte en torno a las empresas y gestiones efectuadas en el transcurso de los proyectos de la fábrica de torpedos y del submarino. Puede que Echevarrieta no supiera nada de los manejos germanos, sin embargo fueron planos de instalaciones militares adjudicadas a Echevarrieta los que se encontraron en poder de un empleado checoslovaco de una empresa de compra-venta de armas que aseguró haberlos entregado a un servicio de espionaje extranjero. Fuera como fuere lo cierto es que los contactos del financiero vasco con los alemanes, que se remontan a sus negocios con los hermanos Mannesmann en el Norte de Africa, le debieron proporcionar contactos que le serían muy útiles en los oscuros años de la postguerra española ³⁵.

³⁴ Viñas (1974), págs. 21-93 y 181-254.

³⁵ Viñas (1974), pág. 31; Alpert (1987), pág. 153-154 y Cerezo (1983), vol. I, págs. 353-354.

Hasta la creación del INI y el desarrollo de los encargos de la empresa *Elcano*, la vida de los astilleros fue muy precaria. Durante 1940 la factoría subsistió gracias a las reparaciones y construcciones de pesqueros ³⁶. Al año siguiente estas actividades se completaron, hasta 1955, con la construcción y recuperación de locomotoras y vagones ferroviarios, para cuyos desplazamientos todavía se seguía utilizando la tracción animal. Hasta fines de 1941 no se colocó la quilla del primer barco en ocho años. El carguero *Juanita Ch.*, de apenas trescientas toneladas, fue el primer buque de cierta entidad que se construyó en los astilleros de Echevarrieta desde el antiguo *Zacatecas*. Unos meses más tarde le siguió un remolcador para uso de los astilleros ³⁷.

Sin embargo, la reanudación de las construcciones no significó el comienzo de una etapa de consolidación del astillero gaditano. Nunca la había tenido y ahora, en medio de las dificultades de los años cuarenta en España, no era el mejor momento. Hasta que la explosión de 1947 pusiera prácticamente fin a la vida de los astilleros de Echevarrieta la factoría tuvo que luchar con las numerosas dificultades que esos años efectuaron a la industria. Apuros que fueron de todo tipo, desde restricciones eléctricas hasta falta de acero para las construcciones, pasando por la tardía llegada de motores y maquinaria para los barcos ya construidos. No fueron años fáciles que además tuvieron un final desastroso. Hasta que ese momento llegó, quien en realidad salvó la actividad de la factoría gaditana fueron los encargos que efectuó la empresa dependiente del INI *Elcano*.

³⁶ De la construcción y reparaciones de esos pesqueros existen fotos en el Museo *El Dique*, en Astilleros Españoles, factoría de Matagorda, Fotos Astilleros de Cádiz 73-176. Ver también apéndice 1.

³⁷ Vargas Bassallo y Zubiaur Carbonero (1994).

Mientras que otros astilleros, como la *Unión Naval de Levante*, se encargaban de la modernización de la flota mercante española, con la construcción de buques equipados con motores diesel o petroleros para la CAMPSA, los de Echevarrieta recibieron pedidos de buques de tonelaje medio para la época, a vapor en su mayoría, y cargueros o fruteros. Según las estadísticas de la época, en 1942 la factoría gaditana tenía 16 buques en cartera. De ellos cinco eran costeros, de los que tres no llegaban a las 300 toneladas, cuatro fruteros y siete cargueros³⁸. Sólo llegaron a construirse siete, la mayor parte de ellos para *Elcano*³⁹. Los restantes, fundamentalmente los cuatro cargueros encargados por la naviera *Lainez*, acabaron siendo rescindidos.

El contrato con la empresa del INI se firmó a fines de 1942 y supuso la plasmación de las ideas que sobre la construcción naval animaban a Suanzes. Las cuatro empresas privadas más importantes del sector, la SECN, la bilbaína *Euskalduna*, la valenciana *Unión Naval de Levante* y la de Echevarrieta se repartieron los 18 buques previstos. Rescindidos los cargueros de *Lainez*, estas construcciones, junto a las dos encargados por la compañía frutera valenciana *COFRUNA*, fueron los que dieron vida a la factoría gaditana hasta 1947. Su construcción se realizó en medio de grandes penurias que prolongaron su acabado final. Este fue el caso de los fruteros de la *COFRUNA* que botados en la primera mitad de 1945, un año y medio más tarde continuaban a la espera de la maquinaria⁴⁰.

³⁸ *IN*, enero de 1943, págs. 15-21.

³⁹ Los buques construidos fueron el *tramp Santo Domingo* (1942-1944) para la Compañía Ibero-Americana Nacional, los cargueros *Almadén* (1943-1945), *Almazán* (1943-1945) para la *COFRUNA* y el carguero *Ancud* y los fruteros *Villafranca* (1944-1946) Y *Villanueva* (1945-1946) para la *Elcano*.

⁴⁰ *IN*, Madrid, enero de 1947.

Este hecho caso no mostraba sino las consecuencias de la crítica situación a la que se había llegado durante los meses posteriores a la finalización de la Segunda Guerra Mundial. Durante 1946 a las dificultades de las planes autárquicos del régimen se unieron la inseguridad política que proporcionaba la victoria de las potencias liberales y la que se suponía iba a ser su inmediata presión contra una dictadura que había apoyado y que tenía ribetes muy parecidos a los totalitarismos derrotados. No debe extrañar por lo tanto que se reprodujera una crisis generalizada, como la de 1942, en la que a los factores puramente económicos hay que unir el psicológico. En la construcción naval el efecto fue que durante 1946 los armadores privados se retrajeron de tal forma que no contrataron ningún barco.

Esta situación se acumulaba a las dificultades que desde la terminación de la guerra existían en el sector. Hasta 1946 los mayores problemas con los que se había encontrado la construcción naval española, y por supuesto los astilleros de Cádiz, habían sido los de la falta de suministros de acero para los cascos de los buques, la escasez de carburante, sobre todo gasoil, y el retraso en las importaciones de maquinaria. Todos estos problemas afectaron seriamente a los proyectos de realizar series de barcos competitivos que modernizaran la flota española y pudieran aprovechar las oportunidades que proporcionaba la Segunda Guerra Mundial. Pero no sólo eran dificultades de suministros las que prolongaban los plazos de construcción más allá de lo razonablemente esperado. Además, estaba la cuestión de las restricciones eléctricas.

La irregularidad del suministro energético en la postguerra española se cargó en la cuenta de la *pertinaz sequía*, aunque también se ha dicho que se debió a que el propio régimen, que estimulaba la industrialización del país, no tuvo entre sus prioridades el desarrollo energético

por lo menos hasta después de los años del conflicto mundial. La consecuencia fue que desde el año cuarenta y tres, cuando el sector naval experimentó el auge debido a los pedidos estatales, las restricciones eléctricas se añadieron a las dificultades ya relatadas. El trabajo en las factorías se vió entorpecido de tal forma que las empresas tuvieron que buscar medios alternativos propios. Los astilleros de Echevarrieta lograron solventar sus problemas durante 1945 con la compra de un grupo electrógeno diesel. En 1946, el suministro de energía estaba ya prácticamente solucionado y todos los astilleros, con la ayuda del INI que compró grupos electrógenos, tenían sus propias fuentes energéticas ⁴¹.

Pero el término de la guerra mundial y el desarrollo de la política autárquica agudizó otros problemas que ya existentes tomaron ahora el relevo en importancia. A la inseguridad política de 1946, a los armadores les preocupó también las dificultades de aprovisionamiento de gasoil, combustible que se empezaba a considerar que sería el de mayor uso en el futuro. Su falta llevó a que las navieras tuvieran que amarrar buques recién construidos. Pero, sobre todo fue la falta de acero y de accesorios los que crearon mayor inquietud. Ambos hechos eran consecuencia directa de la política autosuficiente adoptada. Una vez superados los problemas energéticos, las factorías navales se encontraron con que sus trabajos continuaban afectados por la escasez de acero. A mediados de año se calculaba que el déficit era de unas 60.000 toneladas que debían ser importadas ya que la producción nacional no era capaz de proporcionarlas. También, la falta de accesorios de todo tipo provocaba que la terminación de los buques botados se retrasara.

⁴¹ *IN*, Madrid, enero y julio de 1945. También Catalán (1989), pág. 77.

Incluso desde sectores cercanos al INI, como el caso de la revista *Ingeniería Naval*, fundada por Aureo Fernández Avila, miembro del primer consejo del INI, se publicaron artículos donde no sólo se ponían de relieve las dificultades del sector naval, sino que también se cuestionaba la propia política autárquica. Así, esta publicación decía a mediados de 1946:

En esta postguerra tan mísera, en donde deben resolverse problemas de vital angustia para centenares de millares de seres humanos, el aislamiento comercial en el que se encuentra España es mayor, si cabe, que en el que se encontraba durante la guerra. Nunca en un país por floreciente que tuviera la industria naval, ha habido absoluta autarquía en relación con los miles de accesorios que se precisan para terminar un buque, y esta dificultad se deja sentir en la actualidad en España ⁴².

El artículo no hacía más que poner de manifiesto las preocupaciones de un sector que se encontraba obligado a entregar los barcos que construía sin terminar. Falto del revestimiento de los pisos de las cubiertas o del aislamiento de las tuberías. Aunque, es cierto que, como en otros ámbitos industriales e incluso de la vida cotidiana, la falta o escasez de ciertos productos se vio compensada con la aparición de otros fruto del ingenio.

En otros casos, ni siquiera el ingenio podía superar la penuria. Así ocurrió con la falta de maquinaria para los buques que ni podía ser

⁴² *IN*, Madrid, junio 1946, pág. 361.

suministrada por la industria nacional, cuya capacidad apenas llegaba al cuarenta por ciento de la necesaria, ni por la extranjera cuyos plazos de entrega se eternizaban. La consecuencia fue, nuevamente, el retraso en la entrega de los barcos y el número de los botados aumentó respecto al de los terminados y entregados. Aunque si nos atenemos a las cifras aparecidas por esos años la impresión puede ser distinta al contabilizarse los pequeños buques, pesqueros o costeros, que se construían en los astilleros españoles. Sin embargo, en cifras totales, aún incluyendo estos barcos, a mediados de 1947 la diferencia entre el tonelaje construido y el terminado era de más de veinte mil toneladas, casi un 30 por ciento del total acabado en el quinquenio 1943-1947. El problema adquirió su mayor repercusión durante 1946 cuando las cifras del número de buques y las del tonelaje botado fue superior, casi en tres veces en el segundo de los casos⁴³.

Los astilleros gaditanos intentaron superar estos problemas construyendo su propia maquinaria. Así, pudo proporcionar motores Lentz adaptados por la propia factoría. Aunque en 1947 los dos fruteros, *Villafanca* y *Villanueva*, botados para el INI en 1946 seguían a la espera élla. Y en tal situación les cogió en la dársena la explosión del verano de 1947⁴⁴. De igual forma que había intentado superar las restricciones eléc-

⁴³ Desde 1943 hasta mediados de 1947 se habían botado en España un total de 76 buques de todo tipo que representaban 100.011 toneladas de arqueo bruto. En ese mismo período fueron 87 los buques terminados con un total de 77.527 toneladas. En 1946 se botaron 36 buques con 43.710 toneladas y se entregaron 23 barcos con 18.836 toneladas. Salvo en 1945, todos los años fue superior el tonelaje botado del terminado: 1943, 6.800 toneladas botadas y 3.920 entregadas; 1944, 29.359 y 16.523; 1945, 11.710 y 33.360; 1946, 43.710 y 18.836 y 1947, sólo el primer semestre, 8.432 y 4.888, respectivamente. En *IN*, Madrid, 1944-1947.

⁴⁴ *IN*, Madrid, mayo y julio de 1945, julio, septiembre y diciembre de 1946 y enero y julio de 1947.

tricas mediante la adquisición de equipos electrógenos propios, ahora el astillero realizaba grandes esfuerzos para solucionar las dificultades técnicas de todo tipo que se le presentaban. Como podían ser las reparaciones de las propias instalaciones. Así ocurrió con el dique flotante *Amalia*, que poseía la factoría. Averiado en 1948 fue arreglado en las instalaciones del todavía no inaugurado oficialmente Dique Seco empezado a construir a fines de los años veinte y al que el propio Echevarrieta había optado sin éxito.

Ya se ha visto la accidentada historia de la construcción del Dique Seco hasta su adjudicación a una entidad propiedad del Banco de Bilbao que empezó su construcción durante la segunda mitad de los años veinte ⁴⁵. Finalizada la guerra, en agosto de 1939 las autoridades del nuevo régimen le bautizaron con el nombre de *Nuestra Señora del Rosario* antes de pasar a manos del INI. Hasta ese momento, mayo de 1946, el propietario era el ministerio de Obras Públicas a través de la Junta de Obras del Puerto. Cuando la entidad de Suanzes se hizo cargo de él estaba construido la mayor parte del vaso y la estación de transformación eléctrica, instaladas cuatro bombas eléctricas de achique y el barco-puerta. Las obras finales duraron hasta el otoño de 1950. A fines de octubre de este año el Dique Seco quedó oficialmente inaugurado con la varada del crucero *Almirante Cervera* ⁴⁶. Sin embargo, antes de esa fecha el dique había efectuado algunas obras, entre ellas la reparación del dique flotante perteneciente a los astilleros de Echevarrieta.

Es interesante seguir el proceso de reparación del *Amalia* por lo que tiene de representativo de la situación de los astilleros en estos años,

⁴⁵ Ver capítulo 4, epígrafes 2 y 3.

⁴⁶ Archivos Astilleros Españoles, factoría Cádiz.

ya lejanos de la guerra, pero en los que todavía seguían vigentes las prevenciones de los vencedores. Los recuerdos de personas que vivieron esos años nos dicen que, una vez que Echevarrieta recuperó la propiedad de la factoría, éste empleó en su empresa a quien acudía en busca de trabajo saltándose incluso la obligatoriedad de los informes y avales necesarios. Como en la antigua y no nacida Fábrica de Torpedos, ahora transformada en Parque y Taller de Automóviles, numerosos vizcaínos, fueran prisioneros de guerra, presos destinados a esa fábrica o personas que simplemente buscaban trabajo y *mejores aires*, encontraron ocupación en los astilleros gaditanos ⁴⁷. De esta forma sirvió de válvula de escape a centenares de personas cuya situación, en la postguerra era muy difícil.

Todavía eran normales las *aportaciones voluntarias* de los trabajadores de la ciudad para obras costosas o muestras de agradecimiento a los vencedores. En 1938, los obreros y empleados de la factoría gaditana contribuyeron con el importe de la mitad de su sueldo de un día a los damnificados del acorazado *España* hundido a mediados del año anterior⁴⁸. Durante los años siguientes este tipo de contribuciones voluntarias se mantuvieron, por ejemplo para *regalar* a uno de los jefes de la sublevación en Cádiz, el entonces coronel Varela, más tarde agraciado por el dictador con el título de marqués de Varela, unos terrenos y la construcción de un chalet en la ciudad ⁴⁹. Junto a la cada vez mayor penuria, los trabajos del astillero no escaparon a la parafernalia nacional-

⁴⁷ Los trabajadores vascos en Cádiz eran conocidos con el nombre de *gudaris* y como tal se refirió a ellos el ministro del Ejército, Enrique Varela durante una visita a las instalaciones gaditanas. DC, 14 de febrero de 1940.

⁴⁸ Sobre el hundimiento del acorazado ver Alpert (1987), págs. 259-260.

⁴⁹ DC, 14 de febrero de 1940

católica que impregnó estos años a la dictadura franquista. La celebración del 18 de julio de 1941 en la factoría incluyó una misa y posterior concentración sindical. Después, antes de que se entregara a los obreros más distinguidos unos premios en metálico, la totalidad de la plantilla, unos 1.400 trabajadores, escuchó el discurso radiado que en Madrid pronunciaba Franco. Los actos terminaron con un frito gaditano ⁵⁰.

Pero, a pesar de su triunfo, la seguridad de los vencedores no era total durante los meses en los que el dique *Amalia* se reparaba en el dique seco. En la propia provincia subsistían focos guerrilleros y todavía estaba reciente el desmantelamiento tanto de los reconstituidos sindicatos cenetistas en la comarca jerezana o en la zona serrana limítrofe con Málaga, como de grupos de apoyo encargados de la evacuación, a Gibraltar o al Norte de Africa de guerrilleros, en la capital y Algeciras ⁵¹. A lo largo de 1949 el gobernador civil mantuvo correspondencia con el teniente coronel del Tercio de la Guardia Civil en la que se advertía de la posibilidad de que *maleantes y comunistas* realizaran sabotajes aprovechando la reparación del dique flotante de Echevarrieta. Además de reforzar la vigilancia, las autoridades exigieron a la dirección del astillero que diariamente le enviara partes de altas y bajas del personal que trabajaba en la reparación ⁵².

⁵⁰ DC, 20 de julio de 1941.

⁵¹ En 1945, fueron detenidos 39 miembros de organizaciones libertarias de los que 19, condenados en primera instancia a muerte, acabaron con penas de 30 años de cárcel. En Heine (1993), pág. 20.

⁵² El dique flotante llegó al dique seco el 18 de diciembre de 1948 para reparar las averías que había sufrido durante la explosión del verano de 1947. Permaneció reparándose hasta el 19 de diciembre de 1949 cuando volvió a su lugar de atraque en la dársena del astillero. En Museo El Dique, serie Astilleros de Cádiz.

A pesar de salvar la vida la posición de Echevarrieta durante la postguerra no debía ser cómoda. Su pasado político, como lo atestigua la incautación de su documentación, no era grato a algunos sectores del *Nuevo Estado*. Aunque las dificultades que había pasado durante los años republicanos menguaron su crédito financiero e industrial, continuó presente en algunas de las empresas más importantes del país. Así, en 1931 seguía siendo miembro de los consejos de administración de los bancos de Bilbao y del Comercio, la *Unión Española de Explosivos* y de la *Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas*, entre otras empresas. Además de ocupar destacados puestos, presidente y vice-presidente respectivamente, de la sociedad hidroeléctrica *Salto del Duero* y la compañía minera Sierra Menera, propietaria de la siderurgia del Mediterráneo⁵³.

Cuando estalló la guerra en el verano de 1936 su presencia en la dirección empresarial se había reducido a su simbólica pertenencia en el consejo de administración de una semi-paralizada *Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos*. Mientras se veía ahogado por las numerosas deudas que acumulaban los astilleros y los escasos negocios que le quedaban. La correspondencia que se guarda en sus archivos nos muestran a una persona acosada por las deudas que iban desde los suministros para la construcción del barco mejicano en Cádiz, hasta las demandas de los trabajadores de su finca en Tres Cantos por impago de cinco meses de salarios. Pasando por la amenaza de deshaucio de sus oficinas madrileñas, el protesto de diversas letras o sucesivas condenas de Jurados Mixtos por reclamaciones de empleados⁵⁴.

⁵³ Para la presencia de Horacio Echevarrieta en los consejos de administración de empresas españolas ver apéndice n. 3.

⁵⁴ Según el acta de una reunión de esta sociedad, de fines de junio de 1936, estaba domiciliada en el despacho de Echevarrieta en la calle Fernanflor. Sus actividades

Situación que intentó solucionar, tanto Horacio Echevarrieta como su hermana Amalia, con la venta de fincas en Baracaldo y casas en Vizcaya y Madrid. Así como la petición de préstamos o de hipotecas sobre los bienes que le iban quedando. En este sentido, desde 1932, intentó cobrar, con escaso éxito, algunas cantidades pendientes de la venta de solares de la Gran Vía madrileña. Como tampoco obtuvieron mejor resultado las gestiones para vender las concesiones madereras de Anso⁵⁵. Sólo la venta al gobierno turco en 1935 del submarino construido en Cádiz, la rescisión del contrato de la Fábrica de Torpedos gaditana y la compra del periódico bilbaíno *El Liberal*, incluyendo el edificio que ocupaba, por Indalecio Prieto le proporcionaron cantidades de cierta entidad⁵⁶.

Parece que en la posguerra eran los astilleros de Cádiz su principal negocio. Aunque poseía un chalet en Cádiz en las cercanías de la fac-

estaban paralizadas por la huelga que mantenían sus obreros desde agosto de 1935 por la falta de pago de sus salarios. En una carta sobre esta sociedad el industrial vasco afirmaba que su presencia se debía a la amistad que le unía con el socio mayoritario de la empresa, el francés Pablo Dormann. En AHNS, DVNM caja 391. Sobre la situación de los astilleros de Cádiz, ver el capítulo 5, epígrafe 3. Sobre las deudas y sus gestiones para conseguir líquido ver AHNS, DVNM cajas 255, 270, 391.

⁵⁵ Los intentos de cobrar las sumas restantes del negocio de la Gran Vía madrileña los realizó la sociedad, dedicada a la contratación de fincas, *Hispania* en AHNS DVNM, caja 270. El financiero vasco pensaba conseguir una millón y medio de pesetas. La venta del negocio forestal de Anso la gestionó Daniel Basaldua quien acabó informando a Echevarrieta de que "la crisis es absoluta, no existe comprador... no es cuestión de dinero...nadie quiere hacer negocio de ninguna clase". En AHNS, DVNM caja 270. También, capítulo 5 epígrafe 3.

⁵⁶ En 1933, vendió las acciones que poseía de la fábrica de cementos Portland. En AHNS, DVNM caja 351. En julio de 1936 Echevarrieta seguía teniendo en su poder 14.000 acciones de *Unión Española de Explosivos*. En AHNS, DVNM caja 380.

toría, Echevarrieta continuaba viviendo en Madrid, en la casa de la calle Claudio Coello, donde también tenía sus oficinas que regentaba Vicente Capell, uno de sus más fieles gestores desde los años veinte. En la capital de la nación se encontraba la noche del 18 de agosto de 1947 cuando una tremenda explosión sobresaltó a todos los gaditanos. Se dice que el resplandor llegó a ser visto en las playas onubenses. Habían estallado las minas almacenadas en la antigua Fábrica de Torpedos, después Parque de Automóviles y desde hacía unos años polvorín. No es este el sitio para desarrollar en profundidad los acontecimientos de esa calurosa noche del verano gaditano. La memoria de los gaditanos mantienen vivas las imágenes de devastación y horror ante las numerosas víctimas y cuantiosos daños ⁵⁷.

Las cercanas instalaciones de los astilleros quedaron prácticamente destruidas y los tres barcos que se encontraban construyéndose en sus gradas resultaron seriamente dañados. Uno de ellos era el *Juan de Austria*, gemelo del *Juan Sebastián Elcano*, que acabaría transformándose en el *Esmeralda* y vendido como buque escuela de la Armada chilena. Las techumbres de las naves desaparecieron y los edificios más cercanos al lugar de la explosión, como los de administración y dibujo y dirección quedaron prácticamente derruidos con su contenido esparcido por los suelos. Todavía hoy, un alto cargo de la factoría en esos momentos, recuerda que los efectos de la explosión crearon tal confusión que ni los lugares más comunes eran reconocibles. Que la explosión se produjera entre dos turnos aunque redujo el número de víctimas no las evitó. La

⁵⁷ Por la importancia de la tragedia la explosión de Cádiz fue noticia de primera página durante los días siguientes. Se puede consultar sobre todo la prensa local y la regional: *Diario de Cádiz*, *ABC* y *El Correo de Andalucía* por ejemplo.

llegada a la ciudad del propietario, la tarde del 22, fue para asistir al funeral que se celebraba por los obreros de la empresa muertos ⁵⁸.

La destrucción de la factoría suponía un golpe más al proporcionado por la propia explosión. En una ciudad empobrecida, donde las carestías de la postguerra continuaban presentes, su desaparición representaba un problema de primer orden. Eran cerca de 2.500 los trabajadores que se verían afectados por el cese de sus actividades. Por ello entre las peticiones de ayuda que efectuaron las autoridades locales a las de la nación, estaba la de la reconstrucción del astillero. A fines de agosto el Estado se hizo cargo del pago de los jornales del astillero, mientras que las oficinas volvían a funcionar en unas improvisadas instalaciones habilitadas en el grupo escolar situado en el Campo del Sur, junto a la cárcel. Fueron los primeros pasos en busca de una solución que, como dijo José León de Carranza, el hijo del viejo cacique Ramón de Carranza e implicado en la sublevación del general Sanjurjo en el verano de 1932, debería armonizar los intereses públicos con los de los de la empresa privada a la que pertenecía ⁵⁹.

Por su parte, Echevarrieta también inició las gestiones para la reconstrucción. Serían largas y difíciles y en ellas estuvieron presente elementos que sobrepasaron los estrictamente económicos. Viejas rencillas volvieron a surgir. Entre ellas la competencia entre el propietario del asti-

⁵⁸ Conversación con el ingeniero naval Guillermo Parga, director técnico de la Sección de Proyectos del Astillero Echevarrieta durante esos años, Cádiz, 4 de enero de 1994. Agradezco al sr. Parga las informaciones que me ha proporcionado. El funeral en *DC*, 22 y 23 de agosto de 1947.

⁵⁹ *El Correo de Andalucía*, Sevilla, 31 de agosto de 1947 y Acta de la Comisión Municipal del Ayuntamiento de Cádiz de 23 de agosto de 1947. AHMC, caja 500.

llero gaditano y sus vecinos, en la otra orilla de la bahía, de Matagorda, la SECN. Finalmente fue la intervención del Estado la que salvó la factoría gaditana. A ella tampoco fueron ajenas las problemáticas relaciones entre el presidente del INI, Suanzes y la antaño todopoderosa empresa anglo-española. La solución vino, como una década antes, durante de la Segunda República, por su incautación. Fue el paso previo a su integración en el INI. Como dijo meses después Carranza

La disposición del Consejo de Ministros ordenando la intervención provisional de los Astilleros de Cádiz cierra una época en los mismos ⁶⁰.

Así era, pero hasta llegar a ella pasaría casi un lustro durante los que se desarrolló, en palabras del propio Echevarrieta

Un largo y desdichado proceso [lleno de] infinitas amarguras, nacidas de la incomprensión tanto para un problema como para una conducta ⁶¹.

⁶⁰ AHMC, caja 6595.

⁶¹ Horacio Echevarrieta a José León de Carranza, 24 de enero de 1951, AHMC, caja 6595.

3. Del Consejo de Incautación a *Astilleros de Cádiz S.A.*

La reconstrucción de los astilleros de Cádiz se convirtió en un jalón más del enfrentamiento que desde la terminación de la guerra mantenían Suanzes y los defensores de la intervención estatal y la autarquía económica de un lado y la SECN y los medios económicos privados de otro. Los grandes industriales y financieros de la Naval, como el marqués de Urquijo, no olvidaban la rescisión del contrato de construcciones militares que la Naval tenía desde la década de los diez que les supuso que, además de perder las futuras construcciones navales, se quedara sin el arrendamiento de las instalaciones de Cartagena, El Ferrol y La Carraca en San Fernando.

El gobernador civil de la provincia Rodríguez Valcárcel se dio cuenta rápidamente que el problema transcendía al económico y era social. De ahí que no sólo fueran instancias estatales las que tomaron la iniciativa para, al menos, satisfacer los salarios de los obreros sino también para proporcionar recursos con los que rehacer la empresa. La propia SECN ofreció su concurso. Ofrecimiento que fue recibido con suspicacias por empleados y dirección del astillero gaditano ya que se pensaba que era una maniobra que encubría la pretensión del rival ribereño para quedarse con la empresa, primero, para después deshacerse de ella y eliminar así un competidor. A la vez que evitaba que el INI ampliara sus negocios marítimos que se habían extendido con la creación de las nuevas factorías de Sevilla y la de motores de Manises, en Valencia.

Sin embargo, en la decisión final para la incautación de los astilleros pesó el componente social del problema. De llevarse a cabo los pla-

nes de la Naval la difícil situación económica de la ciudad se encontraría con un grave problema añadido. Las presiones de Valcárcel, apoyado por Girón y Suanzes en el consejo de ministros, pudieron más que las intenciones de la SECN que contaba con el apoyo del ministro de Obras Públicas, el general Fernández Ladreda. Cuando terminaba 1950 estaba ya decidida.

A fines de los años cuarenta la política autárquica preconizada por Suanzes empezaba a ser matizada. Desde 1945, a pesar del bloqueo comercial decretado por los Estados Unidos, empezó a gestionarse la entrada de capital extranjero en los proyectos del INI. En 1948 Suanzes, nombrado ministro de Industria y Comercio a la vez que mantenía la presidencia del INI, inició contactos con diplomáticos norteamericanos para conseguir una ayuda similar a la que recibían otros países europeos. Aún defendiendo, ante las reticencias estadounidenses, la estatificación de la industria española, ahora reconocía la necesidad de las importaciones industriales y la presencia de capital extranjero, sobre todo norteamericano. Antes, en la primera mitad de 1947, el INI había propuesto a la *Mobil* su incorporación a la nueva refinería que se pensaba construir en Cartagena. A pesar de llegarse a un acuerdo, este no acabó de materializarse y fue otra empresa norteamericana, la *Caltex*, la que junto a *Cepsa* acabó participando en la refinería murciana ⁶².

Fueron años durante los que empezó a abrirse paso, a la vez que la industria española mejoraba, la idea de que el INI realizara una labor subsidiaria de la empresa privada. Se trataba de definir campos ya que cada vez podría ser más frecuente la competencia entre ambos. Indepen-

⁶² En Ballesteros (1993), págs. 231-238.

dientemente de que el INI acabara adoptando esta posición de forma voluntaria o no, en el caso del sector naval no se pueden olvidar las antiguas circunstancias que unían a su director a un evidente rechazo de la principal empresa privada, la SECN. De ahí que la intervención provisional de enero de 1951 acabara por transformarse en definitiva un año más tarde.

Echevarrieta intentó reconstruir la factoría a través del apoyo tanto del INI como de la SECN. Desde la explosión, fueron diversas entidades estatales las que aseguraron el pago de los salarios de los trabajadores, mientras que otras cantidades se utilizaban en la reparación de las instalaciones afectadas. El futuro del astillero pareció decantarse en agosto de 1950, cuando el *Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional* concedió un préstamo de unos cuarenta y siete millones de pesetas. La garantía era una hipoteca sobre los terrenos del astillero. Parecía que definitivamente el empresario vasco se ponía en manos del INI de Suanzes. La rápida visita que realizó José Antonio Girón a la factoría pocos días después de su destrucción fue la primera señal del interés de los dirigentes franquistas por las consecuencias que podían derivarse de su desaparición.

Los trabajos en la construcción de las unidades dañadas continuó antes del otoño a la vez que se reanudaban las de reparación y construcción de locomotoras, coches y furgones ferroviarios. Además del *Juan de Austria*, en las gradas del astillero gaditano cuando la explosión se encontraban los materiales para las quillas de dos cargueros, *Villacarriedo* y *Villalar*, que acabaron anulándose construyéndose en su lugar un carguero, el *Ancud*, construcción número 39, que primeramente se llamó *Torremolinos*, y un transporte de guerra, el *Almirante Lobo*, con anterioridad el *Torrelaguna*. También, en la dársena se encontraban los dos frute-

ros botados en 1946 a la espera de acabar de realizar sus pruebas oficiales. La botadura del *Ancud* algo más de un año después, el 19 de octubre de 1948, indicó la recuperación de la factoría. Unos días antes, el propio general Franco había visitado el astillero ⁶³. Sin embargo, tuvieron que pasar cinco años antes que otra botadura alegrara con su bullicio las instalaciones. Para entonces tanto Echevarrieta, como el Consejo de Incautación habían pasado a la historia y quien regía los astilleros era el consejo de administración de la nueva sociedad creada por el INI.

Pero las perspectivas no acababan de clarificarse. Echevarrieta, a pesar de sus ochenta años, mantenía la energía suficiente para intentar salir de la situación. Tal como decía el preámbulo del decreto de incautación, a fines de 1950 el propietario había agotado sus medios económicos. Fue entonces cuando Rodríguez de Valcárcel se desplazó a Madrid para, con el propietario, dirigirse a Suanzes solicitándole la incautación de la factoría que en caso contrario cerraría. Fueron las últimas gestiones realizadas a la espera de que el Consejo de Ministros del 12 de enero la acordara. En Cádiz todo estaba preparado: relaciones del personal, estados de cuentas, valoración del astillero, etc. Sólo faltaba el visto bueno del gobierno y la creación del Consejo de Incautación para que este se hiciera cargo de las instalaciones ⁶⁴.

El domingo 14 de enero de 1951 los gaditanos se desayunaron con la noticia que ya sabían algunos desde el día anterior. El Consejo de Ministros había aprobado, y el general Franco refrendado, la intervención provisional del astillero de la ciudad para evitar su desaparición. El

⁶³ DC, 15 de octubre de 1948.

⁶⁴ El proceso en entrevista con Guillermo Parga (4 de enero de 1994) y DC, 16 y 21 de enero de 11951.

día fue especialmente intenso en la factoría. Las autoridades se movilizaron para que los trabajadores demostraran su gratitud a Rodríguez Valcárcel, auténtico salvador de la empresa. Una concentración, el lunes 15, así lo testimonió. En ella habló Miguel Aramburu, presidente de la Cámara de Comercio, que recordó la trayectoria de Echevarrieta y sus desvelos para que los astilleros siguieran adelante a pesar de todas las dificultades que había atravesado. También el delegado sindical de la provincia pronunció unas palabras resaltando el logro social que representaba la continuidad de la factoría. Finalmente, el propio Rodríguez Valcárcel relató las gestiones realizadas durante las navidades, cuando el cierre parecía inminente, y cómo el propietario, despidiéndose en Madrid, le había dicho que diera en su nombre un abrazo a los obreros por quienes había dado todo lo que tenía ⁶⁵.

El decreto, fechado el 12 de enero y publicado en el BOE el 23 de ese mismo mes, disponía la aplicación de una ley de 1 de septiembre de 1939 que autorizaba la intervención de las empresas que se considerasen de vital importancia para la economía nacional a fin de garantizar la continuidad de sus actividades. Fueron los ministerios de Industria y Comercio y Trabajo, Suanzes y Girón, quienes informaron de la trascendencia nacional que tenían las obras que para las empresas nacionales *Elcano* y *Renfe* realizaban los astilleros de Echevarrieta. Además hicieron hincapié en la problemática social que ocasionaría el despido de cerca de dos mil trabajadores. La intervención, de carácter provisional, suponía la creación de un Consejo de Incautación que sería el encargado de las actividades de la empresa. Las deudas anteriores quedarían a cargo de Echevarrieta, mientras que la nueva dirección dispondría de los medios finan-

⁶⁵ DC, 16 de enero de 1951.

cieros que le facilitara el ministerio de Hacienda que se consideraría como acreedor preferente cuando hubiera beneficios ⁶⁶.

Sus miembros fueron un presidente, dos vocales y un interventor de Hacienda nombrados por el gobierno, un representante de Echevarrieta y otro de los acreedores. El mismo día en que se publicaba el decreto de incautación se conocían los nombres del presidente y los vocales del gobierno. La presidencia recaía en Aureo Fernández Avila y las dos vocalías en Asdrúbal Ferreiro Cid y Juan Antonio Ollero de la Osa. El representante de Hacienda elegido fue Antonio Miño Seoane. Fernández Avila era un hombre de confianza de Suanzes, antiguo compañero y amigo, y colaborador suyo desde los tiempos del Consejo Ordenador de Construcciones Navales Militares donde ocupó el puesto de director general. Echevarrieta nombró como comisionado suyo a Alejandro Zaballa Loizaga, que desde la terminación de la guerra era el hombre de confianza del propietario en la factoría, y los acreedores a Manuel Salamea de Labra ⁶⁷.

El Consejo de Incautación se hizo cargo de la factoría el ocho de febrero de 1951. Los cambios en la plantilla fueron mínimos. No continuaron en la factoría únicamente las personas más directamente relacionadas con Echevarrieta. Por ejemplo, su hijo Rafael Echevarrieta Madaleno, hasta entonces jefe de compras, o Vicente Capell que encargado de las oficinas madrileñas de Echevarrieta cobraba su sueldo de los astilleros. Otros empleados, incluso algunos catalogados como personal de Madrid o Bilbao en función de su relación con el propietario, continuaron traba-

⁶⁶ El decreto en *BOE*, n. 23, 23 de enero de 1951.

⁶⁷ *DC*, 23 de enero de 1951 y Archivo AESA Cádiz.

jando en la factoría. Los principales cambios vinieron del intento de unificar los sistemas de organización de trabajo de las factorías de El Ferrol, La Carraca en San Fernando y Cádiz con la intención de hacerlas más productivas ⁶⁸.

Que la modificación del sistema organizativo fuera una de las prioridades del Consejo de Incautación indica que la actuación estatal distaba mucho de ser considerada pasajera. Provisionalidad que apenas duraría un año. De momento, la continuidad de la factoría fue recibida con alborozo en la ciudad. A fines de enero de 1951, el ayuntamiento mostraba su agradecimiento por las gestiones de Rodríguez Valcárcel y Echevarrieta proponiendo que se les concediera el título de hijos adoptivos. El propietario de los astilleros ya había recibido tal honor en los años veinte en reconocimiento al impulso que había proporcionado a la ciudad reabriendo la factoría y manteniéndola a pesar de sus sucesivas crisis.

En julio de 1926, la recibió en compañía del conde de Guadalhorce y de Honorio Cornejo, ministros de Primo de Rivera. Ahora, lo haría en compañía de Carlos María Rodríguez Valcárcel ⁶⁹. La propuesta partió del propio alcalde José León de Carranza quien había participado en las gestiones para la intervención de la factoría. Su escrito a la Comisión Municipal Permanente tampoco deja lugar a dudas sobre la consideración de definitiva que se tenía de la incautación. Carranza, tras loar la actuación de Echevarrieta durante los más de treinta años de propiedad del astillero, propuso su nombramiento como hijo adoptivo

⁶⁸ Archivo AESA, Cádiz.

⁶⁹ AHMC, caja 6.595, Hijos adoptivos y DC, 21 y 28 de enero, 8 y 9 de febrero y 1 de septiembre de 1951.

...al llegar esta hora crítica para este Centro fabril en que pasa a la Administración estatal, interpretando el sentir unánime de la Ciudad... ⁷⁰.

A la vez, la Delegación provincial de Sindicatos recogía firmas y elaboraba un escrito en el mismo sentido. El 27 de enero la sesión municipal aprobaba el nombramiento y decidía que el título se le entregaría en un acto público. El acuerdo le fue notificado a Echevarrieta, a su domicilio madrileño, el cinco de febrero. Sin embargo, para ese momento el anciano propietario de los astilleros ya lo conocía. En una carta, fechada tres días antes, que envió a José León de Carranza le daba las gracias por la nominación. Además, insinuaba que no consideraba definitiva la pérdida de la factoría. Decía que

Aún nos queda mucho camino que recorrer para alcanzar la meta de una solución justa, que ardientemente deseo, y abrigo la esperanza de seguir contando con su colaboración, para la realización de estos propósitos ⁷¹.

Sin embargo la suerte estaba echada. El título de hijo adoptivo significaba para Echevarrieta el agradecimiento de la ciudad por los servicios prestados. No volvería a recuperar el astillero.

⁷⁰ Alcalde a la Excelentísima Comisión Municipal Permanente, 19 de enero de 1951. AHMC, caja 6595,

⁷¹ Horacio Echevarrieta a Alcalde de Cádiz, 24 de enero de 1951. AHNC, caja 6595.

La situación en 1951 era más favorable para los intereses de la industria privada española. El cambio de gobierno de julio era el reconocimiento del régimen de que su política económica, puesta en cuestión por las huelgas catalanas de principios de año, había llegado al agotamiento. Sería el gobierno de la apertura del país tras el aislamiento de la década anterior. La ayuda norteamericana no sólo implicaba paliar los problemas de escasez, sino también el abandono de la vía autárquica predominante hasta entonces. En esta nueva dirección el papel de Juan Antonio Suanzes quedaba muy menguado. Así debió percibirlo él mismo. Su salida del gobierno coincidió con el abandono momentáneo de sus compromisos como presidente del INI. Parece como si el retiro a su Galicia natal respondiera a una necesidad de reflexionar sobre su futuro. Ya lo había hecho anteriormente, en 1941, cuando dimitió de su puesto de director de Construcción e Industrias Navales Auxiliares ⁷².

Cuando regresó a Madrid y presidió el Consejo del INI celebrado a fines de año, en su intervención matizó los presupuestos autárquicos que habían imbuido su acción hasta entonces y relegó el papel del instituto al de ayudar a la industrialización del país pero sin el componente estatalizador antes presente. Se ponía de manifiesto la misión subsidiaria que en adelante realizaría el INI. Las circunstancias obligaban, aunque Suanzes podría estar utilizando la tesis de la temporalidad como un arma defensiva ante el empuje de los grupos empresariales privados que reclamaban de nuevo su espacio económico. A partir de este momento, los conflictos entre el creador del INI y los nuevos gestores de la economía española se sucederían. Antes de que en 1959 la balanza se inclinara finalmente por el predominio de la empresa privada, el INI no abandonó

⁷² Ballester (1993), págs. 122-130 y 277-279.

ningún proyecto sin presentar batalla. Así ocurrió en 1955 con la empresa de rodamientos *Enaro*, la *Hidroeléctrica de Galicia* de 1950 a 1954 y la de *Manufacturas Metálicas Madrileñas* desde 1952 hasta 1959. En un sector tan sensible para Suanzes como el naval fue donde se produjo su rechazo total a una actuación temporal. La primera muestra estuvo en el futuro del astillero gaditano.

El Consejo de Incautación de la factoría gaditana, además de proponerse modificar su sistema de funcionamiento, continuó con su reconstrucción y dotación de nuevos elementos técnicos. Entre los proyectos existentes estaban los de la ampliación de las instalaciones de construcción y reparación de coches de ferrocarril y la edificación de nuevos talleres de *forja* y *prefabricación*. La inversión de esos años elevaría el valor de los astilleros de los 75 millones de pesetas en las que se evaluó a fines de 1947, hasta los 100 que conformaron el capital social de *Astilleros de Cádiz S.A.* Si bien es cierto que la valoración de la factoría en 1952, cuando la constitución de la sociedad anónima, era más político que real. En él se incluía los seis millones de pesetas, en acciones, que constituían lo que recibía Echevarrieta por el astillero ⁷³.

Un año después de intervenirse la empresa, Horacio Echevarrieta y el INI llegaban a un acuerdo de compra-venta. Las conversaciones se habían iniciado poco después de la toma de posesión del Consejo de Incautación. Las perspectivas no eran muy favorables para el antiguo propietario. Su cartera de pedidos dependía totalmente de organismos estatales, fuera la naviera estatal *Elcano* o la compañía ferroviaria *Renfe*.

⁷³ Planos de astilleros de noviembre de 1918, febrero de 1951 y junio de 1952. En AHMC, caja 6535, Archivo AESA Cádiz y Ponce Calvo y Ponce Cordones (1993), pág. 146.

Además, el Estado se había convertido en el mayor acreedor y el crédito concedido, aunque no librado todavía, en 1950 hipotecaba la factoría. La intervención era una solución momentánea que si perduraba suponía una cierta anormalidad jurídica. Mayor a medida que pasara el tiempo y no se acabara de asegurar el futuro de sus dos mil trabajadores. Tampoco se puede olvidar, de otro lado, que la voluntad interventora no se había planteado como provisional.

El resultado fue el acuerdo que se alcanzó en enero de 1952 hecho público en abril en un decreto de la presidencia de gobierno. El INI se hacía cargo de la factoría gaditana en aplicación de los preceptos recogidos en la ley de septiembre de 1941 que creaba el organismo estatal. La falta de entes que financiaran grandes proyectos industriales, en este caso la quiebra del propietario, fue sobre la que se basó la decisión de encomendar al organismo de Suanzes la creación de una empresa mixta que explotara el astillero. Ciertamente es que en el artículo tercero se dejaba abierta una puerta a su reprivatización al afirmar que el INI mantendría la mayoría del capital, y por lo tanto del consejo de administración, de la nueva empresa *mientras las circunstancias así lo aconsejen*⁷⁴

Nunca se llegaría a esa situación. Al contrario, con la empresa gaditana, el INI empezaba a convertirse en una potencia de la industria naval con sus factorías de Sevilla y Manises. Además de la estatalización existente de la construcción militar. Este predominio acabaría tomando cuerpo a fines de la década de los sesenta cuando se cree, el 1 de diciem-

⁷⁴ La ley de creación del INI de 25 de septiembre de 1952 en *BOE*, 30 de septiembre de 1941 y rectificación de errores en *BOE* de 7 de octubre de ese mismo año. El decreto de 24 de abril de 1952 de creación de la empresa mixta para explotar los astilleros Echevarrieta y Larrinaga en Cádiz en *BOE* de 28 de abril de 1952.

bre de 1969, *Astilleros Españoles S.A.* (AESA). La nueva empresa naval nació a partir de la fusión de tres de las más importantes sociedades existentes en el sector: los ya pertenecientes al INI, *Astilleros de Cádiz S.A.*, la *Sociedad Española de Construcción Naval*, que aportaba sus factorías de Matagorda y Sestao, y la también vizcaína *Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques S.A.* El nacimiento de AESA respondía a la aplicación en el sector naval de las directrices de acción concertada expresadas por el Plan de Desarrollo de seis años antes⁷⁵. Frente a la nueva sociedad sólo quedaban como competidores privados la valenciana *Unión Naval de Levante*, la barcelonesa *Maquinista Terrestre y Marítima* y los *Astilleros del Noreste*.

Los demás artículos del decreto de creación de *Astilleros de Cádiz S.A.* le concedían la calificación de *industria de interés nacional*, lo que suponía importantes beneficios fiscales, y establecía su financiación. Pero interesa destacar que en el preámbulo al decreto se subrayaban los beneficios que podrían derivarse de la explotación conjunta del astillero gaditano y del dique seco que había pasado a manos del INI unos años antes. Así se hizo a fines de 1953. Bautizado como dique seco de carena *Nuestra Señora del Rosario* había comenzado a funcionar a principios de los cincuenta⁷⁶. De esta forma se hacía realidad el proyecto de Echevarrieta de 1917, completar las tareas de construcción y reparación del astillero, con

⁷⁵ Las escrituras de constitución de *Astilleros Españoles S.A.* se firmaron en la notaría madrileña de Alejandro Bérnago Mabrés el 1 de diciembre de 1969. En representación de *Euskalduna* compareció Antonio Eugenio Orbaneja, por la SECN, su vicepresidente, Pedro Gamero del Castillo y por *Astilleros de Cádiz S.A.* su también vicepresidente Roberto Berga Méndez. Archivo AESA, Cádiz.

⁷⁶ Archivo AESA, Contrato de arrendamiento del dique seco "Nuestra Señora del Rosario" de Cádiz, a "Astilleros de Cádiz S.A."

un gran dique seco capaz de admitir a los cada vez mayores tonelajes de los buques. De hecho, será esta última función la que acabará perdurando en el astillero hasta hoy día, la de reparaciones que se desplazarán de los terrenos de la antigua factoría a los más cercanos al dique seco.

Más de quince años antes, el 21 de junio de 1952, en Madrid se reunieron en la notaría de Jesús Puig Martínez Juan Antonio Suanzes y Horacio Echevarrieta. Se trataba de crear la nueva sociedad que explotara los astilleros. La venta de la factoría al INI se había efectuado una semana antes, también en Madrid, en la notaría de Luis Hernández. Los nuevos *Astilleros de Cádiz S.A.* tendrían un capital de 100 millones de pesetas repartido en 10.000 acciones de 10.000 pesetas. De ellas, 9.460 quedaban en manos del INI y las 600 restantes, es decir un total de 6 millones de pesetas en las de Echevarrieta. Cantidad que coincidía con las estimaciones que se hicieron del valor de las instalaciones de la empresa. Valoración que se hizo en función de la cantidad que acordó Echevarrieta con Suanzes, como pago de la compra de la factoría. El 16 de junio de 1952 la factoría pasaba definitivamente a manos de la nueva empresa. El predominio del INI en la empresa tenía su expresión en la composición de su consejo de administración presidido por Aureo Fernández Avila, procedente de la *Bazán*, la empresa nacional de construcción naval militar, y con Roberto Berga Méndez como vice-presidente ⁷⁷.

La etapa de Horacio Echevarrieta se cerraba definitivamente. La nueva puerta que se abría alejaba aún más las tomas de decisión de la ciudad. Del viejo proyecto de los Veá-Murguía, primero, e Ignacio Noriega después, no quedaba ya nada. Sólo su testimonio expresivo del

⁷⁷ Archivo AESA, Cádiz.

fracaso de la capacidad de Cádiz. Había sido un representante de la burguesía bilbaína quien en 1918 había reabierto el astillero. Ahora 34 años más tarde, era el Estado creado por la clase militar que se había sublevado contra el régimen constituido y triunfado en la guerra que provocó su rebelión, quien se hacía cargo de la factoría. En las vicisitudes de la cantera gaditana se habían reflejado las de la sociedad y economía española de buena parte del siglo XX.

Si se puede hablar de una España de antes y otra de después de la guerra 1936-1939 los astilleros de Cádiz son un excelente ejemplo de los cambios producidos tanto en la estructura empresarial como obrera del país. Tras la venta del astillero la figura de Echevarrieta desapareció de la ciudad. Como en la prensa bilbaína, sólo una escueta nota, eso sí en primera página, anunció el 22 de mayo de 1963 su fallecimiento. El periodista se limitaba a informar de la edad del finado, 92 años, y que su defunción había producido en Vizcaya *como la ha de ser en otras regiones y nuestra capital verdadero sentimiento*. Unos días más tarde era la comisión municipal presidida por José León de Carranza quien aprobaba dar oficialmente el pésame a la familia de quien había sido

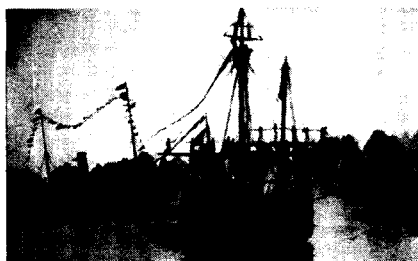
... [un] gran hombre de empresa ... hijo adoptivo de nuestra ciudad con motivo de la magnífica labor que realizó en los muchos años que dedicó su trabajo a los Astilleros de Cádiz que, destruidos incluso por la catástrofe, tuvo el tesón y la energía precisa de volver a reconstruir hasta haber pasado años después a ser propiedad del INI ⁷⁸.

⁷⁸ DC, 26 de mayo de 1963. La noticia del fallecimiento de Horacio Echevarrieta en la prensa bilbaína en *Hierro*, 21 de mayo de 1963 y *El Correo Español* y *La Gaceta del Norte*, 22 de mayo de 1963.

En 1952, como un año antes cuando la incautación, la alcaldía de la ciudad hizo manifestación pública de su satisfacción por la solución encontrada y envió telegramas de agradecimiento a los ministros de Obras Públicas y Hacienda, a Suanzes y a Franco. También el pleno municipal expresó su testimonio de gratitud a los miembros del consejo de incautación y nombró hijo adoptivo de la ciudad a Suanzes. El título le fue entregado en octubre de 1952. La ciudad le tributó un multitudinario recibimiento. Los desvelos de Rodríguez de Valcárcel, ya ex-gobernador civil de la provincia, por la factoría tuvieron su recompensa en su nombramiento como miembro del consejo de administración de la nueva empresa ⁷⁹. Definitivamente el viejo capitalismo de Echevarrieta era sustituido por figuras emergentes del régimen franquista. El olvido durante más de una década de la figura de quien había sido su propietario durante otras tres era una buena muestra.

⁷⁹ DC, 22, 24, 27, 28 y 29 de octubre y 27 de noviembre de 1952.

Apéndices



La reproducción de la carabela *Santa María*, construida en el astillero de Cádiz para la Exposición Iberoamericana de Sevilla, hace su entrada en la ciudad andaluza. Blanco y Negro, 12 de marzo de 1929. Hemeroteca Municipal de Sevilla.

Apéndice 1

Obras realizadas en el Astillero Echevarrieta y Larrinaga (1918-1952)

En este apéndice se presenta una relación de las obras realizadas en el astillero gaditano durante el período en que perteneció a Horacio Echevarrieta. No se trata sólo de una lista de los barcos construidos sino también una relación de las obras de reparación de navíos efectuadas, así como otras, no navales, que dieron ocupación a los trabajadores de la factoría. Además, se ofrece una descripción de los principales proyectos elaborados por el departamento técnico del astillero que, por diversas razones, no fueron llevadas a la práctica. De esta forma, creo, se obtendrá una visión más acorde con la realidad de la cantera gaditana.

1. Las construcciones numeradas

RELACION DE CONSTRUCCIONES EFECTUADAS EN LOS
ASTILLEROS ECHEVARRIETA Y LARRINAGA (1917-1951)

Número	Nombre del Buque	Quilla	Botadura	Toneladas	Tipo
1	Gadir	22.02.18	03.11.18	682	Carga
2	Nadir	02.04.18	13.11.18	665	Carga
3	Amir	05.08.18	27.05.18	665	Carga
4	Ophir	12.08.18	02.06.19	665	Carga
5	Menhir	26.11.18	26.08.19	700	Carga
6	Agadir	29.12.18	14.09.19	685	Carga
7	Cabo Espartel	13.03.19	09.11.19	5.560	Carga
8	Cabo Villano	14.06.19	21.03.20	5.560	Carga
9	Arichachu	02.10.19	30.09.20	5.630	Carga
10	Atalaya	24.11.19	28.12.20	5.630	Carga
11	Gaztelu	29.03.20	24.04.21	5.630	Carga
12	Santamaña	30.09.20	07.08.21	3.720	Carga
13	Grúa Flotante			55	
14	Dique Flotante	—.09.22	21.06.24	2.000	
15	J.S.Elcano	21.11.25	05.03.27	3.700	Escuela
16	Marichu			20	Yate
17	Margarita II	5.11.27		143	Pasaje
18	Santa María	15.08.28	26.01.29	102	Carabela
19	Egesa n. 1			535	Ganguil
20	Egesa n. 2			535	Ganguil

Número	Nombre del Buque	Quilla	Botadura	Toneladas	Tipo
21	E-1	25.03.29	22.10.30	650	Submarino
22	Lancha				
23	Gral. Berenguer	—.11.29	28.06.30	823	Pasaje
24	Gral. Jordana	—.11.29	24.09.30	760	Pasaje
25	Campas	03.05.30	—.—32	8.600	Tanque
26	ANULADO				Lancha
27	Campero	10.09.31	05.06.33	8.267	Tanque
28	Zacatecas	29.11.33	27.08.34	2.400	Cañonero
29	Juanita Ch.	22.11.41	02.05.42	292	Carga
30	Pato	02.05.42	02.05.43	30	Remolcador
31	Santo Domingo	27.08.42	05.08.44	4.970	Carga
32	Esmeralda	30.05.46	12.05.53	3.673	Escuela
33	ANULADO				
34	ANULADO				
35	Almaden	15.04.43	01.03.45	2.860	Carga
36	Almazan	29.07.43	28.05.45	2.860	Carga
37	ANULADO				
38	ANULADO				
39	Ancud	28.04.45	19.10.48	5.775	Carga
40	Almirante Lobo	30.05.46	23.09.53	5.570	Transporte
41	Villafranca	26.10.44	30.05.46	2.892	Frutero
42	Villanueva	01.03.45	12.10.46	2.892	Frutero

De las 42 construcciones numeradas durante la existencia de los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga sólo llegaron a efectuarse 37. En el transcurso de sus tres décadas de actividad se pueden distinguir hasta diez etapas.

La primera comprende los 6 primeros buques arbolados en la factoría durante 1918 y 1919. Se trata de la serie de los *ir*, por la terminación de sus nombres, que fueron construidos por encargo del propietario, sin que existiera contrato previo con una casa armadora. La segunda etapa, comienza con los tiempos de la crisis marítima de los años veinte. Durante ella se efectuaron otras seis construcciones encargadas por las navieras *Ybarra* y *Vasco Valenciana*. Hay que señalar que la dependencia de esta última casa del banco bilbaíno *Crédito de la Unión Minera*, en suspensión de pagos en 1925, además de sus propias dificultades, pesaran como una losa sobre las finanzas del propietario del astillero gaditano.

A medida que la década de los veinte avanzó la crisis marítima se agravó. Hasta finalizar fueron construcciones menores, como grúas, u obras terrestres las que ayudaron a sobrevivir a la factoría. Son las etapas 3 (1922-1924) y 5 (1927-1928). Entre estos períodos la construcción del *Juan Sebastián Elcano* (1925-1927) tiene una especial significación que le dota de singularidad. Por eso se le considera como una etapa, la cuarta, diferenciada. Como ocurre, etapa 6 (1929-1930), con el montaje del submarino E-1, una de las máximas expresiones de los intentos de la industria de armamento alemana por introducirse en el mercado español y evadir las restricciones de los tratados de Versalles.

A punto de caer la dictadura de Primo de Rivera, los encargos de la Transmediterránea y la Campsa provocó el reverdecer constructor en la factoría gaditana. Fueron obras, etapas 7 (1929-1930) y 8 (1930-1933), que se prolongaron hasta el hundimiento del astillero a mediados de la Segunda República. Desde 1933 no se volvió a poner la quilla de ninguna embarcación. Hay que esperar ocho años para que las cuadernas y mamparos de una nueva construcción comenzaran a arbolarse de nuevo.

Mientras, sobre todo durante los años de guerra en el país, su principal ocupación fue la de reparaciones y modificaciones de navíos. La novena etapa (1941-1947), la de las construcciones de la posguerra, se prolongó hasta la explosión de 1947. Posteriormente, la terminación del *Esmeralda*, buque gemelo del *Elcano*, compone la última etapa de construcciones del astillero gaditano bajo la propiedad de Horacio Echevarrieta. Un último apartado, el undécimo, incluye a las obras canceladas desde 1918 hasta 1952. No se tratan de proyectos, de los que se hablan en otra parte, sino de encargos en firme que ya habían sido numerados.

Etapa 1. Obras de Echevarrieta (1918-1919)

- 1 Gadir
- 2 Amir
- 3 Nadir
- 4 Ophir
- 5 Menhir
- 6 Agadir

El destino de estos seis primeros buques, todos ellos cargueros, fue muy diverso. El primero de ellos, *Gadir*, había sido vendido poco después de su botadura en 1918 a un armador malagueño, Félix Bejerano Bernaldo de Quirós con el compromiso de que se le entregara totalmente acabado a principios de 1919¹. Sin embargo el contrato no llegó a cumplirse. En mayo, Horacio Echevarrieta continuaba siendo su propietario y lo

¹ Se vendió el 7 de diciembre de 1918. En AHNS DP, cajas 40 y 48 E - L.

dedicaba a realizar diversos fletes por las costas Mediterráneas y algún viaje al Reino Unido con vinos para regresar con materiales para el astillero ². Sin poder precisar la fecha del traspaso, en 1927 este barco pertenece ya a la *Compañía Marítima Canarias*, la misma empresa que compró otra de estas unidades, el *Amir* ³.

Parecida trayectoria tuvo el *Nadir*. En mayo de 1919 Echevarrieta se lo ofreció al naviero gaditano Martínez Pinillos. Sin embargo tanto a este como a la casa catalana con la que estaba negociando a la vez, les pareció excesivas las mil quinientas pesetas por tonelada de carga, cantidad que suponía un precio total cercano al millón de pesetas, que pedía. Por ello sus primeros viajes los efectuó armado por el propietario del astillero a Inglaterra a recoger material para otras construcciones ⁴.

El *Ophir* también fue matriculado en 1919 y comenzó a hacer fletes para el astillero antes de pasar a propiedad de la compañía vizcaína *Vasco-Valenciana* ⁵. En 1926 estaba arrendado a la *Sociedad Petrolífera Hispano-Americana* para el suministro de petróleo a sus clientes que, por ser tráfico de cabotaje, estaba reservado a buques de bandera nacional. Por este motivo cuando se creó la CAMPSA pasó a su propiedad ⁶.

También el *Agadir*, permaneció en poder de Echevarrieta, tras infructuosas gestiones de venta ⁷. En 1923 este buque formó parte de la

² AHNS DP, cajas 37 y 40 E - L.

³ AHNS DP, caja 75 E - L

⁴ AHNS DP, caja 37 E - L.

⁵ AHNS DP, cajas 40 y 75 E - L.

⁶ Antes fue transformado en petrolero en *Euskalduna*. AHNS DP, cajas 24 y 75. E - L

⁷ En diciembre de 1921 lo ofreció a Florentino Contador. AHNS DP, caja 40 E - L.

operación que le convirtió en accionista y consejero de la empresa *Catalana de Gas y Electricidad*. Amarrado en los muelles del astillero, durante 1925 se le dotó de las máquinas y calderas que hasta entonces carecía y en 1927 la empresa barcelonesa lo matriculó ⁸. Este barco, como los otros cinco de la serie, estuvo provisto de una estación de radiotelegrafía proporcionada por la compañía *Ibérica de Telecomunicación*, propiedad también de Echevarrieta ⁹.

2. Obras encargos de Navieras (1919-1921)

- 7 Cabo Espartel
- 8 Cabo Villano
- 9 Arichachu
- 10 Atalaya
- 11 Gaztelu
- 12 Santamaña

Los contratos de construcción de dos buques que se firmaron el 11 de febrero de 1919 entre Echevarrieta y la naviera *Ybarra*, fueron los primeros del astillero gaditano durante el período propiedad del empresario bilbaíno. Aunque fueron entregados con algún retraso respecto al plazo previsto, octubre de 1919 el *Cabo Espartel* y noviembre de ese mismo año el *Cabo Villano*, la compañía sevillana intentó en 1925 comprar los otros cuatro buques de esta etapa construidos para la casa

⁸ AHNS DP, cajas 75, 82 y 193 E - L.

⁹ AHNS DP, caja 48 E - L.

vasca *Bermeo* en el astillero gaditano. A pesar de que ofrecía 4,5 millones de pesetas, que se elevaban a seis si entraban en la operación otros dos barcos de la primera etapa, no se llegó a ningún acuerdo ¹⁰.

Ambos barcos fueron utilizados regularmente por la *Ybarra* hasta la guerra de 1936-1939. En esas fechas, el *Cabo Espartel* transportó las primeras tropas que de Africa llegaron a Algeciras el 19 de julio de 1936 y, después de cambiar de nombre por el de *Sparire*, continuó traficando. Como hizo el *Cabo Villano*, sólo que en este caso además de cambiar de nombre, utilizó el de *Blanca*, también lo hizo de bandera, adoptando el pabellón alemán ¹¹.

Las construcciones 9 a 12 estaban destinadas en principio a la naviera *Bermeo*. Sin embargo su precaria situación financiera, sobre todo tras la suspensión de pagos del *Crédito de la Unión Minera*, convirtió a estos barcos en una carga financiera para Echevarrieta. De su trayectoria sólo conozco la venta del *Gaztelu* a la *Compañía Naviera Guipuzcoa* ¹².

3. Obras en período de crisis (1922-1924)

13 Grúa Flotante

14 Dique Flotante

¹⁰ AHNS DP, cajas 37 y 69 E - L.

¹¹ Cerezo (1983), vols. III y IV, págs. 73 y 312 respectivamente.

¹² AHNS DP, caja 75 E - L.

Estas construcciones coinciden con los años de mayor crisis en la construcción naval. Tanto en el astillero de Echevarrieta como su vecino de Matagorda, perteneciente desde 1914 a la SECN, la ausencia de encargos fue total. Ambas factorías intentaron paliar la crisis mediante su dedicación a obras terrestres: la construcción de unidades ferroviarias en la puertorrealeña y de estructuras metálicas en la gaditana (ver apartado 3 de este apéndice).

Hasta el *Juan Sebastián Elcano* en 1925, el dique flotante para submarinos con destino a la base de Cartagena fue la única construcción relacionada con el mundo naval que se efectuó en el astillero desde puesta de la quilla del *Santamaña* en septiembre de 1920. Las oficinas de Echevarrieta comenzaron a preparar el proyecto de un dique flotante de 1.000 toneladas durante la primera quincena de mayo de 1921 cuando tuvo noticias de la convocatoria de un concurso público para dotar al arsenal cartagenero, habilitado como base submarina, del que necesitaba para las reparaciones ¹³.

Tras concedérsele la adjudicación, se firmó el contrato entre Echevarrieta y el ministerio de Marina el 31 de octubre de 1922. De nuevo, como en el caso de los buques de Ybarra, el astillero gaditano no pudo cumplir el plazo de construcción acordado que finalizaba en abril de 1924. Solicitó una prórroga de cuatro meses que también fue incumplida aunque esta vez no por problemas en la factoría ¹⁴. A fines de mayo todo estaba preparado en Cádiz para proceder a su botadura. Sin embargo surgió un nuevo problema. Para evitar cualquier avería en los sistemas

¹³ AHNS DP, caja 43 E - L.

¹⁴ AHNS DP, caja 439 E - L.

de carga, como en la grúa igualmente construida en el astillero, se pensó remolcar al dique hasta la ciudad cartagenera sin estos elementos que, transportados por vía terrestre serían montados en la propia base.

La botadura en Cádiz tuvo que retrasarse al no disponerse de un remolcador de la suficiente fuerza. Casi un mes hubo que esperar antes de que estuviera disponible el *Cíclope*, perteneciente a la Armada ¹⁵. Por fin, el 21 de junio fue botado y, tras permanecer unos días en el muelle Alfonso XIII del puerto gaditano, salió el 9 de julio con destino a Cartagena a donde llegó el 14 de ese mismo mes. Ya en su destino se empezaron a montar las grúas y el 2 de septiembre se realizaron con éxitos sus pruebas. Este retraso de tres días en la prórroga le valió a Echevarrieta una multa que recurrió, justificando el atraso en el problema del remolcador, y le fue condonada ¹⁶.

Hay que señalar que la patente del dique construido en Cádiz era alemana y se trata de la primera obra del astillero en la que se recurrió a la técnica centroeuropea. Hasta entonces fueron planos y materiales ingleses los que habían servido para sus doce primeras construcciones. Así pues el dique para Cartagena señaló el comienzo de la colaboración marítima entre Echevarrieta y la industria alemana que tuvo su máxima expresión en la construcción de un prototipo de submarino a fines de la década.

¹⁵ AHNS DP, caja 49 E - L

¹⁶ AHNS DP, caja 49 E - L.

4. La obra emblemática (1925-1927)

15 Juan Sebastián Elcano

Como un oasis en medio del desierto de la década aparece la construcción, entre 1925 y 1927, del buque escuela *Juan Sebastián Elcano*. No es que sólo fuera la construcción más importante desde hacía casi un lustro, como lo indica que su tonelaje fuera el mismo, tres mil setecientas toneladas, que el total de las ocho construcciones que le siguieron hasta que en marzo de 1930 se empezó a construir un buque tanque para la CAMPSA, sino que además, el buque escuela de la marina española ha acabado convirtiéndose en el símbolo de la vocación marítima de Cádiz e incluso en el reclamo del astillero que utilizaba su silueta en la propaganda.

Sin embargo el origen de su construcción no estuvo exento de polémica. En un principio, el proyecto de las autoridades de marina era transformar un viejo velero italiano, el *Augustella*, en un nuevo buque escuela que se llamaría *Minerva*. Tal era el objeto del concurso público que le fue adjudicado a Echevarrieta el 12 de enero de 1923, por un montante de 2.050.000 pesetas y plazo de ejecución de un año a contar desde la firma del correspondiente contrato. Acto que tuvo lugar el 30 de abril ¹⁷. El 5 de mayo de 1923 el barco italiano llegaba al arsenal de La Carraca con el fin de ponerlo a disposición del astillero gaditano.

Sin embargo, cuando la Comisión Inspectora nombrada para señalar las transformaciones examinó el buque encontró en tal mal estado el casco, arboladura y jarcias y tanta falta de espacio para el número

¹⁷ AHNS DP, caja 49 E - L.

de guardiamarinas previstos que, de acuerdo con Echevarrieta, propuso que en lugar de efectuar la transformación se construyera un nuevo buque escuela. La propuesta se efectuó oficialmente el 25 de marzo de 1924 y adjuntaba un presupuesto de 7.569.794 pts. Las autoridades la aceptaron el 30 de junio de 1924. Pero aún tuvo que pasar un año hasta que, finalmente, se escriturara el contrato en la notaría de Dimas Adane, en la calle Mayor de Madrid, el 26 de junio de 1925 ¹⁸.

El 21 de noviembre de ese año se puso la quilla para el todavía bautizado como *Minerva*. Aunque llovía a mares en Cádiz el acto resultó lucido por la asistencia del general Primo de Rivera y del propio Echevarrieta. Fue este último quien en un breve discurso propuso que se le cambiara el nombre por el de *Juan Sebastián Elcano*. Denominación que fue aceptada oficialmente en el consejo de ministros celebrado el 13 de diciembre de 1925 ¹⁹.

Los planos técnicos los proporcionó la casa inglesa Camper & Nicholson de Southampton y su construcción, en la que intervinieron medio millar de obreros, avanzó rápidamente hasta su botadura el 5 de marzo de 1927. A ella asistieron, además de la madrina María del Carmen Primo de Rivera y Horacio Echevarrieta, el ministro de Marina, el almirante Honorio Cornejo, y todas las fuerzas vivas de la ciudad. El *Elcano* adquirió toda su envergadura a fines de septiembre cuando ya se le habían montado sus cuatro palos. Aún así tuvo que habilitarse una prórroga de seis meses. El único incidente de cierta gravedad ocurrido durante la construcción tuvo lugar la madrugada del lunes 26 de octubre

¹⁸ AHNS DP, caja 49 E - L.

¹⁹ AHNS, cajas 26 y 28 E - L.

cuando un incendio destruyó las cocinas, afectando a la instalación eléctrica, y estando a punto de transmitirse a la zona de guardiamarinas. A fines de 1927 comenzaron los trabajos *en bahía* que se prolongaron hasta su entrega provisional el 29 de febrero de 1928. La Armada lo recibió definitivamente el 30 de julio ²⁰.

El primer viaje puso de manifiesto algunos problemas que crearon ciertas tensiones entre el astillero gaditano y la Comisión Inspectora que pretendió, al concluir el año de garantía, que los abonara Echevarrieta. A título de curiosidad algunos de ellos eran el deficiente calafateo de la cubierta, los fallos en los frigoríficos porque la salmuera del circuito era sal común no la de la fábrica por dificultades de aprovisionamiento y mantenimiento y otros menores. Además se discutieron otros puntos como que el palo mesana no estuviera afirmado en la propia quilla o que el aparejo tuviera forma de cuchillo en vez de en cruz que se consideraba más marinero ²¹.

5. Obras menores (1927-1928)

- 16 Marichu
- 17 Margarita II
- 18 Santa María
- 19 Egesa n. 1
- 20 Egesa n. 2

²⁰ AHNS DP, Cajas 45, 81, 70 E - L.

²¹ AHNS DP, caja 45 E - L.

Tras el paréntesis que supuso la construcción del *Elcano*, la factoría volvió a languidecer aunque se mantenía con las obras terrestres y reparaciones que efectuaba. Hasta la construcción del prototipo de submarino alemán fueron embarcaciones menores las que se levantaron en las gradas de la factoría gaditana. Sin embargo tres de ellas se pueden considerar al menos curiosas y dignas de alguna referencia.

La primera, por orden cronológico, es el yate *Marichu*. Este balandro fue construido por orden del propio Echevarrieta para utilizarlo durante sus veraneos en Bilbao. Aficionado a la navegación el industrial bilbaíno poseyó otros dos buques, de mayor tonelaje y prestaciones que el construido en Cádiz, para sus viajes marítimos por las costas españolas, africanas y europeas. Primero contó con el *Cosme y Jacinta* que se hizo conocido en toda España por ser en el que se trasladó Echevarrieta a la bahía de Alhucemas en enero de 1923 para acordar la liberación de los soldados españoles en poder del líder rifeño Abd-el-Krim desde el desastre de Annual en el verano de 1921.

Este yate fue sustituido en 1928 por otro, de mayor envergadura adquirido al ex-kaiser Guillermo II, que tomó el nombre de *María del Carmen Ana*, en honor de su hija menor fallecida a temprana edad en julio de 1926. El *Marichu* de 20 toneladas fue construido, aproximadamente pues desconozco las fechas exactas, durante 1927 y 1928. Costó unas 80.000 pesetas y en junio de este último año fue embarcado en el *Cabo Roche* hacia Bilbao con el fin de que la familia Echevarrieta lo pudiera utilizar durante el verano de ese año ²².

²² AHNS DP, caja 81 E - L.

El segundo fue el vapor a ruedas *Margarita II* construido para la algecireña *Compañía de Vapores La Punta de Europa*. El contrato que se firmó el 11 de junio de 1927, contemplaba un precio de 500.000 pesetas por la construcción de un buque de unas 150 toneladas y la cesión del viejo vapor *Margarita* utilizado por los armadores en la travesía Algeciras-Gibraltar. *La Punta de Europa* recibió su nueva embarcación el 27 de agosto de 1928 provisto de máquinas proporcionadas por la casa *Campbell y Calderwood* de Glasgow socios de Echevarrieta en negocios mineros en Galicia y Almería. El *Margarita II*, transformado en vapor convencional, acabó sus días transportando los trabajadores hasta Matagorda ²³

La última obra de este período caracterizada por su singularidad fue la carabela *Santa María*. La Exposición Ibero-Americana de Sevilla de 1929-1930 supuso, junto a la universal de Barcelona, un altavoz propagandístico no sólo para el gobierno español sino también para figuras destacadas de la industria nacional como Echevarrieta. El mismo contó con un pabellón propio, de carácter efímero, construido por el arquitecto Muguruza en la avenida de Portugal del recinto ferial. Allí expuso una muestra de sus negocios mineros, navales y aeronáuticos. Además, su astillero en Cádiz construyó una reproducción de la carabela *Santa María* por encargo del ministerio de Marina para su exhibición en la exposición sevillana.

El contrato se firmó el 28 de diciembre de 1927 y el buque se entregó a la Armada el 4 de mayo de 1929. Tras realizar las pruebas reglamentarias de navegación y vela el 13 de abril de 1929, la carabela partió para Sevilla al mando del teniente de navío Julio Guillén Tato.

²³ AHNS DP, caja 46 E - L.

Construida en maderas nobles estuvo dotada de estandartes y gallardetes de época ²⁴.

6. Las obras alemanas (1929-1930)

21 Submarino E-1

La construcción de este prototipo de sumergible alemán fue uno de los negocios que durante la década de los veinte relacionó a Horacio Echevarrieta con la industria alemana. La marina germana estaba interesada en estos contactos para desarrollar sus proyectos navales que intentaban eludir las severas restricciones impuestas por las potencias vencedoras en los tratados de Versalles. Los contactos, contemplados a menudo con preocupación por el ministerio de Asuntos Exteriores del país centroeuropeo por las posibles complicaciones diplomáticas que pudieran originar, fueron llevados por el capitán de navío Wilhem Canaris quien, en la década de los treinta, sería jefe del espionaje alemán.

Las primeras noticias del proyecto de construir el submarino en España datan de finales de 1924 cuando el empresario Guillermo Pasch mandó a Echevarrieta los planos de dos de los modelos proyectados por la casa *Blohm & Voss* a petición de Mateo García de los Reyes, futuro ministro de Marina de Primo de Rivera. Poco después, el 5 de febrero de 1925 llegaron a Madrid tres ingenieros de la *Blohm* para entrevistarse

²⁴ AHNS DP, Caja 46 E - L.

con el financiero vasco y sus ingenieros del astillero de Cádiz. Los planes eran que Echevarrieta realizara las oportunas gestiones ante el ministerio de Marina español para que éste solicitara un informe del proyecto alemán ²⁵.

El apoderado de Echevarrieta en Madrid, Rafael Ferrer tenía sus reservas sobre el negocio. No sólo condicionó la aceptación del encargo a que el ministerio español diera su visto bueno al informe del Almirantazgo alemán, sino que además no aceptó los planos que Pasch quería darle hasta que no se concretizara más el asunto. Pero en noviembre de 1925 parece que todo estaba más maduro porque Echevarrieta gestionaba con la casa alemana como solucionar el problema que representaba que la empresa holandesa *Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw* de Amsterdam (IvS), tapadera de la *Blohm*, tuviera un contrato previo con la *Unión Naval de Levante* en la que participaba la *Krupp*.

Todos estos problemas se superaron durante 1926 y la primera mitad de 1927 porque el 4 de octubre de este año Echevarrieta firmó un precontrato con la IvS para construir un submarino de 650 toneladas. La casa holandesa facilitaría todos los materiales y maquinaria preparados para que la factoría gaditana sólo hiciera el montaje. Horacio Echevarrieta aportaba las instalaciones del astillero y el sueldo de los empleados españoles. El resto, incluyendo la tripulación, sería alemán. Convenio que se convirtió en contrato el 13 de diciembre ²⁶.

A partir de ese momento los preparativos se sucedieron. En abril de 1928 el ministerio de Hacienda firmó una Real Orden reservada que

²⁵ AHNS, Caja 50 E - L.

²⁶ AHNS DP, caja 41 y 50 E - L.

concedía a Horacio Echevarrieta la exención de los derechos arancelarios de importación de los materiales para el submarino. Por fin, el 25 de marzo de 1929 se ponía la quilla del que sería conocido como E-1. Nombre equívoco que jugaba tanto con la denominación de una nueva serie, la Armada española ya poseía los tipos A, B y C, como con la primera letra de España o Echevarrieta. Un año y medio más tarde, el 22 de octubre de 1930, con Primo de Rivera ya muerto, el submarino se botaba en Cádiz. A partir de este instante comenzaría la larga aventura de venderlo.

En un primer momento pareció que la Armada española estaba interesada en él. A los pocos días de su botadura, Echevarrieta escribió a las autoridades ofreciéndoselo por 8.883.750 pesetas. Precio que podía ser rebajado hasta 7.725.000 pesetas. Sin nada decidido, el sumergible realizó sus pruebas un año más tarde en la base de Cartagena. El financiero vasco solicitó que asistiera a ellas una Comisión Inspectorá Técnica que emitiera un informe. Las autoridades de Marina aceptaron, subrayando su carácter de observadora y que no indicaba compromiso alguno. No iba a resultar tan fácil la compra. No se trataba de una cuestión técnica, en realidad el prototipo obtuvo en sus pruebas unos resultados muy favorables, sino de política industrial y naval. El gobierno de Primo de Rivera no se había comprometido oficialmente y las nuevas autoridades republicanas se mostraban más sensibles a las sugerencias y presiones inglesas ²⁷.

Apremiado por sus dificultades económicas Horacio Echevarrieta inició gestiones para venderlo en el extranjero. De los contactos que mantuvo el más intenso estuvo con un grupo francés, representado por

²⁷ AHNS DP, Caja 50 E - L.

Paul Quillici, que estaba dispuesto no sólo a comprar el sumergible, por 1,5 millones de dólares, sino también a llegar a un acuerdo para constituir una sociedad a la que aportaría el astillero y la fábrica de torpedos gaditana y el contrato de construcción de mil torpedos por un total quince millones de pesetas en acciones. Gestiones que se aceleraron cuando a fines de año el ministerio de Marina español devolvió los planos del buque a las oficinas de Echevarrieta en una clara indicación de que no le interesaba la operación. Entonces los contactos galos se intensificaron ²⁸.

Fracasadas las gestiones con Quillici, un intermediario llamado Lubovitch intentó sin éxito vender, durante el primer trimestre de 1933, el submarino a Francia Polonia y Yugoslavia. A fines de marzo de 1933 la compra estaba estancada. Aunque pareció en abril que los polacos estaban interesados, durante el verano las gestiones fracasaron definitivamente cuando el gobierno de Varsovia se decidió, ante las presiones francesas, por un modelo galo ²⁹. Fueron los meses durante los que el bilbaíno realizó un último intento por venderlo en España.

Echevarrieta estaba convencido de que la compra no se efectuaba por razones políticas y para contrarrestarlas pidió que a las pruebas definitivas que iban a efectuarse en Valencia durante julio de 1933 asistiera una comisión que decidiera si interesaba el sumergible a la marina española. Casi un año tuvo que esperar antes de que sus gestiones parecieran que iban a tener éxito. Durante los últimos días de junio de 1934 la comisión de Marina de las Cortes españolas, presidida por Basilio

²⁸ AHNS DP, Caja 50 E - L.

²⁹ AHNS DP, Caja 50 E - L.

Alvarez, decidió solicitar a la cámara que aprobara una ley autorizando la compra. El precio que en ese momento pedía Echevarrieta era de 13.000.000 pesetas.

Pero una vez más se quedó en el camino. Los diputados no pudieron discutir ni la propuesta favorable de la Comisión, apoyada por una nota parlamentaria elaborada por el gaditano Ramón de Carranza, ni los votos particulares que se oponían a la compra de Bruno Alonso González y Elfidio Alonso Rodríguez. Pocos días después las sesiones de las Cortes suspendían sus sesiones. Los sucesos revolucionarios de octubre de 1934 y la situación en la que quedó Echevarrieta no eran las mejores para que las autoridades españolas decidieran la adquisición del submarino ³⁰.

Además antes, en septiembre, los contactos con el gobierno turco estaban muy adelantados y a fines de año, los representantes del empresario, encarcelado en la *Modelo* de Madrid, firmaron un acuerdo con la IvS por el que el submarino pasaba a propiedad del gobierno turco. La venta la liquidaron la casa holandesa y el propio Echevarrieta, ya en libertad, en julio de 1935. El sumergible fue vendido en 8.932.100 pesetas. De ellas, tras deducir las 2.877.960 que se habían empleado en el montaje, quedaba una cifra neta de 6.054.139 pesetas. El porcentaje de comisión que le quedaba al vasco era el 18,6 % es decir 1.126.069 pesetas. No pudo disponer de una sola.

Durante los años anteriores Echevarrieta había negociado la comisión que esperaba conseguir por la venta con varios de sus acreedores. El total de la suma era más de 1,7 millones de pesetas. Por lo tanto

³⁰ AHNS DP, Cajas 1 y 50 E - L.

tuvieron que prorratarse el dinero disponible, una vez pagada la totalidad de la deuda de la casa Gamboa y Domingo. Se pudo saldar el 54 % de las cantidades adeudadas. Los más perjudicados fueron los ingleses Lazard Brothers y Brow Shippley a quienes debía Echevarrieta más de 1.110.000 pesetas. Por fin, tras la autorización del ministerio de Hacienda, el submarino abandonó Valencia en julio de 1935 con destino al puerto de Estambul ³¹.

7. Los buques de la *Transmediterránea* (1929-1930)

23 General Berenguer (Ciudad de Mahón)

24 General Jordana (Ciudad de Málaga)

A fines de la década, la construcción de estos buques para la *Transmediterránea* vino a paliar el revés que había supuesto la anulación del buque tanque, de patente alemana, que había encargado el ministerio de Marina al astillero gaditano en 1928. Cuando en noviembre se pusieron sus quillas, tras la firma de los contratos a mediados de mayo, el buque tanque alemán ya estaba anulado y las gradas de la factoría sin perspectiva de acoger ninguna nueva construcción.

Dos particularidades de estas construcciones. La primera que sus nombres primitivos eran los de los generales Berenguer y Jordana. Denominaciones que fueron modificadas tras la caída del régimen de Primo de

³¹ AHNS DP, Caja 50 E - L.

Rivera por las de *Ciudad de Mahón* y *Ciudad de Málaga* respectivamente. La segunda es que su construcción, empezada bajo la dirección del ingeniero naval Manuel González Aledo, fue terminada por Juan Campos Martín, también ingeniero naval, teniente coronel de Ingenieros de la Armada y futuro director del astillero de Echevarrieta ³².

8. Las construcciones de la República (1930-1933)

- 25 Campas
- 26 Lancha
- 27 Campero
- 28 Zacatecas

De las cuatro construcciones realizadas durante la Segunda República, las dos más importantes, los buques tanques para la CAMPSA, formaban parte de un proyecto anterior. Lo más destacado de ellas es que los pagos sirvieron para detener momentáneamente, o al menos retrasar, la caída financiera de Echevarrieta que por esos años comenzaba a dar síntomas de debilidad. Como tampoco tiene mayor interés la pequeña lancha construida a lo largo de 1930-1932 para la Comandancia de Marina de Cádiz según el contrato firmado en septiembre de 1930 por valor de 79.950 pesetas ³³.

³² AHNS, Caja 46 E - L.

³³ AHNS DP, caja 79 E - L.

Mayor interés tienen las vicisitudes del que acabó siendo cañonero *Calvo Sotelo*, en manos de los sublevados, durante la guerra española de 1936-1939. En principio la construcción 28 estaba destinada a la marina mejicana con el nombre de *Zacatecas*. Se trataba de una de las unidades que el gobierno de ese país americano iba a hacer en factorías nacionales gracias a un crédito concedido por las autoridades españolas. Construcciones que se repartieron los más importantes astilleros: SECN, UNL y Echevarrieta. La primera fue quien se llevó la parte del león del contrato, gestionado en Méjico por quien era entonces su empleado Juan Antonio Suanzes, al adjudicarse además de los cascos de algunos de los barcos, la fabricación de la maquinaria de todos los buques³⁴.

A pesar de las reticencias de Indalecio Prieto, ya enemistado con Echevarrieta y partidario de adjudicar el mayor número posible de construcciones a las factorías bilbaínas, el 17 de julio de 1933 se firmó el contrato por el que se los astilleros gaditanos ejecutarían el casco de un cañonero de unas 2.500 toneladas para el gobierno mejicano. A principios del año siguiente Echevarrieta y la UNL firmaban un nuevo contrato con la SECN por el que esta última casa facilitaría a ambos las piezas de la maquinaria y artillería de las cañoneras para su montaje³⁵. La construcción del *Zacatecas* reflejó hasta que punto Echevarrieta estaba ahogado financieramente y cómo la factoría gaditana, a pesar de ser la única de sus empresas que le proporcionaba algún ingreso, estaba abandonada a su suerte.

³⁴ AHNS DP, Caja 52 E - L.

³⁵ AHNS DP, cajas 52 y 53 E - L.

Hasta su botadura en agosto de 1934 se sucedieron los incidentes con el comisionado de la marina mejicana que veía como se pretendía reducir el precio de la construcción a base de ahorros en los materiales. Además la falta de liquidez económica de la factoría provocaba retrasos en la llegada de los materiales y, sobre todo durante la fase de armamento del buque tras su botadura, llegó a paralizar los trabajos. Tanto es así que cuando los sublevados el 18 de julio de 1936 se hicieron dueños de la ciudad se encontraron en la dársena del astillero el cañonero sin entregar. Terminado, entró en servicio durante la guerra con el ya citado nombre de *Calvo Sotelo*³⁶.

9. La postguerra (1941-1947)

- 29 Juanita Ch.
- 30 Pato
- 31 Santo Domingo
- 35 Almaden
- 36 Almazan
- 39 Ancud
- 40 Almirante Lobo
- 41 Villafranca
- 42 Villanueva

³⁶ AHNS DP, Caja 52 E - L.

Estas últimas construcciones estuvieron determinadas de forma sustancial por la explosión del verano de 1947. Hasta tal punto que la construcción número 32, el buque escuela *Esmeralda*, fue la penúltima de la época Echevarrieta que se acabó a pesar de ser de las primeras iniciadas cuando la factoría recuperó su actividad constructora tras la guerra.

Habían pasado ocho años desde que se puso la quilla del *Zacatecas*, cuando se hizo lo mismo con la del *Juanita CH.*, pequeño carguero de apenas trescientas toneladas. Poco después se construyó un remolcador para uso de la propia factoría, el *Pato* y se esperaba que los encargos del recién creado INI, a través de su naviera *Elcano*, completara la cartera de pedidos proporcionada por los armadores privados. De hecho, una de las características de estos años fue el alto número de anulaciones, cuatro, de los buques numerados, porque si se tienen en cuenta los proyectos el total resultaría que de los 16 previstos, sólo se construyeron siete.

Mayor tonelaje tuvieron las siguientes unidades botadas durante este período. Tanto el *Santo Domingo*, para la *Compañía Ibero-Americana*, como los también cargueros *Almadén* y *Almazán* para la valenciana *Cofruna* se acercaban, o sobrepasaban las 3.000 toneladas. Las últimas unidades construidas por los astilleros de Echevarrieta fueron significativamente encargos estatales: los tres buques de *Elcano*, que sufrieron la explosión, y los dos ordenados por la Armada, el transporte *Almirante Lobo* y el buque escuela *Esmeralda*.

10. De la explosión a la Incautación (1947-1953)

32 Esmeralda

En mayo de 1946 se puso la quilla de un buque gemelo del *Juan Sebastián Elcano*, su nombre era *Juan de Austria*. Su destino era completar a su hermano gemelo. Sin embargo, ni su nombre ni su fin fueron los previstos. Su quilla se armaba en las gradas del astillero cuando sufrió graves desperfectos por la explosión de la fábrica de torpedos. Fue un hecho que modificó su futuro. Siete años tendrían que pasar hasta su botadura. Cuando lo hizo su nuevo nombre era *Esmeralda* y su propietaria la armada chilena. Décadas más tarde adquiriría triste fama al ser utilizado como centro de internamiento por los militares golpistas que al mando del general Pinochet habían derrocado al gobierno de Salvador Allende.

11. Los buques anulados

22 (1929)

33 (1943)

34 (1943)

37 (1944)

38 (1944)

De estas cinco construcciones previstas y no llevadas a cabo cuatro fueron los cargueros encargados en los años cuarenta por la naviera *Láinez*. La otra, la número 22, era un petrolero para el ministerio de Marina.

El contrato de este último buque se firmó el 9 de noviembre de 1928. Los planos eran de la casa alemana *Deustsche Schiff und Marchinenbau A.G. Werk* de Bremen y tenían la peculiaridad de estar dotado con doble hélice. Sin embargo, el 27 de julio de 1929 una Real Orden suspendió el inicio de las obras porque el ministerio quería hacer algunas modificaciones. Paralización que se convirtió en definitiva el 21 de agosto de 1929 cuando otra orden del gobierno rescindió el contrato. Horacio Echevarrieta pidió una indemnización de 315.507 pesetas por los gastos realizados. Cantidad que, aunque aceptada por las autoridades, en 1932 todavía no había cobrado ³⁷.

2. Las reparaciones

En la presente relación se enumeran las reparaciones de buques efectuadas en el astillero gaditano durante el período de propiedad de Horacio Echevarrieta. A buen seguro que no están todas. Sólo se citan las que poseo alguna referencia documental, cuya fuente va a continuación del nombre del barco reparado. La mayoría de ellas proceden de los libros copiadores de cartas existente en la documentación de Horacio Echevarrieta depositada en el Archivo Histórico Nacional, sección Guerra Civil, de Salamanca. Se cita el número de caja en el que está depositado el libro.

³⁷ AHNS DP, Cajas 41 y 47 E - L.

1918

Vapor *Mirrensu* (Caja 40)

Vapor *Ontaneda* (Caja 40)

1919

Vapor *Gibellmusa* (DC, 21 de enero)

Petrolero *Tiflis* (Caja 37 y 40)

1921

Vapor *Valentín Fierro* (Caja 40)

Cañonero *María de Molina* (Caja 40)

1922

Vapor *Ardantza-Mendi* (Caja 40)

Vapor *Hamelin* (Caja 69)

Gánguiles de Huelva (Caja 43)

Remolcador *Río Tinto* (Caja 43)

Vapor *Báltico* (Caja 43).

1924

Vapor *Guadamar* (Caja 72)

1925

Vapor *Cabo Villano* (Caja 69)Vapor *Ciérvana* (Caja 43)Pontón-carbonero *Minerva* (ex-*Augustella*) (Cajas 43 y 49)

1927

Vapor *Cabo Tortosa* (Caja 77)*Margarita* (Caja 46)

1928

Vapor *Apolo* (Caja 72)

1930

Crucero *Blas de Lezo* (Caja 48)

1931

Pesquero *Punta Delia*Pesquero *Punta Calabria*

1935

Draga *Guadalquivir* (Caja 43)

1936 (agosto)- 1939 (abril)

- Crucero auxiliar *Vicente Puchol* (IN, n.63, sept. 1940)
- Crucero auxiliar *Antonio Lázaro* (IN, n. 63, sept. 1940)
- Crucero *Canarias* (IN, n. 63, sept. 1940)
- Crucero *Almirante Cervera* (IN, n. 63, sept. 1940)
- Cañonero *Vulcano* (IN, n. 63, sept. 1940)
- Cañonero *Júpiter* (IN, n. 63, sept. 1940)
- Algunos Torpederos (IN, n. 63, sept. 1940)

De estas reparaciones merecen citarse dos. La del *Augustella*, el velero italiano previsto para buque escuela. Cuando se decidió la construcción del *Elcano*, este barco se transformó en pontón carbonero con el nombre de *Minerva*, el previsto inicialmente para el barco de guardiamarinas. La otra fue la instalación en el crucero *Blas de Lezo* de nuevas direcciones de tiro, de patente alemana, que suponían una novedad en la marina de guerra española hasta entonces provista, primordialmente, de materiales británicos.

Las modificaciones del *Minerva* se acordaron el 10 de marzo de 1925 cuando se firmó la escritura de obras. El 18 de septiembre de 1926 acabaron las tareas en el astillero gaditano y la marina española lo recibió, tras las oportunas pruebas, en mayo de 1926 ³⁸.

La instalación de la nueva dirección de tiro del *Blas de Lezo* estaban previstas que se entregaran definitivamente en diciembre de 1931. Sin embargo, el crucero salió del astillero gaditano el 26 de noviembre.

³⁸ AHNS DP, Cajas 43 y 49 E - L.

Nunca volvería, en julio de 1932 se hundió en el transcurso de unas maniobras en Galicia ³⁹.

3. Obras no navales

Además de las construcciones navales el astillero gaditano efectuó otras obras. Se realizaron durante períodos de crisis de trabajo y ayudaron a superarlos. Fueron fundamentalmente de dos tipos: la construcción de estructuras metálicas de puentes de carreteras y reparaciones de vagones y locomotoras. Estas actividades no coincidieron en el tiempo. Mientras las segundas aparecieron en los años de la guerra y posguerra española, las primeras tuvieron su auge en la década de los veinte. Además se realizaron otras obras terrestres como construcción de depósitos de petróleos o tuberías para las redes de aguas potables. Veamos algunas de ellas.

Los puentes

A partir de los primeros años veinte, cuando la crisis hizo su aparición con toda su fuerza en el sector naval, el astillero gaditano buscó en la construcción de los tramos metálicos de puentes en carreteras una vía por la que superar esos malos tiempos. Por ello, desde 1921 en adelante fue normal que las oficinas técnicas de Echevarrieta prepararan proyectos

³⁹ AHNS DP, Caja 49 E - L.

para presentarse a los concursos públicos de adjudicación de esta clase de obras. La primera de la que tengo constancia data de mayo de 1921. El 31 de ese mes presentó su propuesta para la construcción del llamado puente de Villamartín, en la provincia gaditana. A mediados de julio se firmó el contrato y a fines de 1922 las obras estaban a punto de finalizar

40.

Durante los años siguientes las propuestas de Echevarrieta se extendieron a toda la geografía española. En 1922 pidió, pero no obtuvo, la adjudicación de las obras del puente de Valderrobres, sobre el río Matarraña, en la carretera de Valdealfarfa a Beceite y la del puente de Sástago sobre el río Ebro ⁴¹. Mejor fortuna tuvo en 1923 con el concurso del puente sobre el Genil, en la carretera de Lucena a Estepa. El contrato, firmado el 11 de mayo, era por la obra completa, incluyendo la parte de cemento armado que realizó la casa sevillana *Távora*. Aunque no se efectuaron las pruebas de carga hasta mayo de 1926, el puente estaba abierto al tráfico rodado desde un año antes ⁴².

Pero la obra de este tipo más destacada fue la construcción del puente metálico que en la estación de plaza de Cataluña iba a solventar el cruce de dos de las líneas del metro barcelonés. Echevarrieta era uno de los más importantes accionistas de la *Compañía del Ferrocarril Metropolitano de Barcelona*, más conocida por la *Transversal*, que construía una línea que enlazaba el barrio de Sans con el centro de la ciudad. La otra línea, de *Lesseps* a las Ramblas la realizaba la empresa del *Gran Metropoli-*

⁴⁰ AHNS DP, Caja 43 E - L.

⁴¹ AHNS DP, Caja 43 E - L.

⁴² AHNS DP, Caja 43 E - L.

tano. Ambas se cruzaban en la plaza de Cataluña y para esta estación se construyó un puente que sostuviera, y todavía hoy sostiene, en su tablero superior el vestíbulo de la estación y en el inferior los raíles de la vía.

El contrato se firmó el 11 de diciembre de 1923 y en marzo del año siguiente comenzaron a llegar a Barcelona, en el vapor *Ophir*, las primeras piezas construidas en Cádiz. El montaje comenzó el 15 de octubre de 1924. Lo realizaron empleados del astillero, dirigidos por el montador Ricardo Lahorra. En marzo de 1925 estaban ya instalados los tableros a falta de la entibación de una parte del superior. Durante el tramo final de la obra hubo problemas por diferencias entre el equipo del astillero y la dirección del metro. Diferencias que acabaron solventándose en abril, fecha en la que se terminó ⁴³.

Tras la construcción, en 1924, de los tramos metálicos de los puentes sobre el río Guadalmedina y el arroyo Cuarto en la provincia de Málaga, la última obra de esta naturaleza fue la que durante 1935 realizó el astillero en la carretera de Jerez a Cortes, en la provincia de Cádiz. Su construcción, como la del buque para la armada mexicana que se efectuaba simultáneamente, fue penosa por las dificultades económicas de Echevarrieta. Incluso las obras tuvieron que prorrogarse porque el dinero librado para pagar a los trabajadores fue desviado a otras necesidades ⁴⁴.

⁴³ AHNS DP, Cajas 43 y 81 E - L.

⁴⁴ AHNS P, Caja 43 E - L.

Los depósitos de petróleos

Dos fueron las obras de este tipo en las que intervino el astillero gaditano. La primera de forma directa. El 26 de octubre de 1925, la propuesta de Echevarrieta ganó el concurso de construcción de 5 depósitos de petróleos en la Base Naval de Cartagena. El contrato se firmó el 25 de agosto de 1926 y tenía un plazo de ejecución de dos años. Las obras, realizadas por un equipo del astillero dirigido por Lahorra, el mismo montador que dirigió la colocación del puente en el metro barcelonés, duraron hasta mayo de 1928, fecha en la que acabó el montaje del quinto depósito de patente alemana, tuberías, maquinaria y aparatos de Mannesmann y Siemens, proporcionada por la casa *Pahama*⁴⁵.

En la segunda, el astillero actuó indirectamente proporcionando algunas de las piezas necesarias para los depósitos de la base naval de Mahón. Además, desde 1933 a 1935 en los astilleros se construyeron materiales para el dique flotante de esa base a cuyo concurso se había presentado infructuosamente puesto que también le fue concedido a la *Pahama*⁴⁶.

Otras obras

Además de las obras no navales en puentes y depósitos petroleros, el astillero de Echevarrieta realizó otros trabajos destinados a construcciones

⁴⁵ AHNS DP, Caja 65 E - L.

⁴⁶ AHNS DP, Cajas 66 y 79 E - L.

terrestres. Así durante 1921 efectuó las reformas del sifón del Bodonal del Canal Ysabel II y en 1922 construyó los postes y la tubería del Corchado para la compañía *Sevillana de Electricidad* ⁴⁷. Durante los años siguientes en los talleres de la factoría se construyeron unos sifones de hierro para la casa *Lebón* de Valencia ⁴⁸, se desguazó el cañonero *María de Molina* ⁴⁹ y se montaron unas estaciones de telegrafía de la casa Electroacustic G.M.B.H. de Copenhague, tapadera de una empresa alemana de Kiel, para los submarinos de la armada C-3 y C-4 ⁵⁰.

Los proyectos no ejecutados

Para finalizar esta descripción de los trabajos realizados en el astillero de Echevarrieta durante las más de tres décadas de su funcionamiento, creo que es necesario referirse, aunque sea de forma somera, a los proyectos que iniciados e incluso en fase avanzada de preparación no llegaron a realizarse por diversas causas. De ellos los más interesantes, a mi juicio, fueron los relacionados con la construcción de buques de diverso tipo y los planes aeronáuticos.

Entre los primeros hay que señalar los buques previstos, y no construidos por desacuerdo en su precio, para las navieras de Martínez Pinillos, en 1927, e Ybarra, en 1928 ⁵¹. Antes, en 1924 y 1926, tampoco llegaron a buen término las negociaciones para construir un petrolero

⁴⁷ AHNS DP, Cajas 43 y 79 E - L.

⁴⁸ AHNS DP, Caja 43 E - L.

⁴⁹ AHNS DP, Caja 81 E - L.

⁵⁰ AHNS DP, Caja 81 E - L.

⁵¹ AHNS DP, Caja 77 E - L.

para la sociedad El León ⁵² y las que se mantuvieron con una comisión de la marina argentina para, con la SECN, UNL y Euskalduna, construir una flotilla de destructores ⁵³. También intentó Echevarrieta hacer diversos pesqueros, balleneros y bacaladeros, para la empresa gaditana de César Gutiérrez ⁵⁴ y para otra compañía en la que pensaba participar el propio empresario vasco. Ambos intentos fracasaron al resultar más baratos su construcción en astilleros noruegos y británicos ⁵⁵.

La construcción del *Elcano* posibilitó que diversas marinas sudamericanas se mostraran interesadas en la fabricación de buques escuelas en la factoría gaditana. Ninguno de estos proyectos acabó fructificando. Ni el de proyectado para Brasil (1928 y 1932) ⁵⁶, México (1933-1934) ⁵⁷, o Cuba (1934) ⁵⁸. Como tampoco acabaron construyéndose los fruteros, para el *Sindicato Agrícola del Norte de Gran Canaria*, con los que se pensaba paliar la crisis de los años treinta ⁵⁹.

Finalmente, Echevarrieta estuvo interesado en el desarrollo de la aviación civil española. A fines de la década de los veinte participó en la creación de *Iberia*, en compañía de capital alemán, y posteriormente en la *Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, Sociedad Anónima* (CLAS-SA) primer intento de crear una gran compañía aérea de bandera español-

⁵² AHNS DP, Caja 80 E - L.

⁵³ AHNS DP, Caja 41 E - L.

⁵⁴ AHNS DP, Caja 80 E - L.

⁵⁵ AHNS DP, Cajas 37 y 80 E - L.

⁵⁶ AHNS DP, Caja 70 E - L.

⁵⁷ AHNS DP, Caja 52 E - L.

⁵⁸ AHNS DP, Caja 52 E - L.

⁵⁹ AHNS DP, Caja 48 E - L.

la. En el transcurso de estos contactos, existió el proyecto de instalar en la factoría gaditana los hangares de montajes de *CASA, la Aeronáutica*. Llegó incluso a acotarse una zona del astillero antes de que la nueva factoría se instalara definitivamente en unos terrenos cedidos por el conde de Barbate y el ayuntamiento de la ciudad ⁶⁰.

⁶⁰ AHNS DP, Caja 45 E - L.



Apéndice 2

La dirección de los astilleros Echevarrieta y Larrinaga (1917-1951)

Primera etapa: La infancia

Juan Bautista Lazaga Patero (abril de 1917-marzo 1918)
Peter Wallace (julio 1917-julio 1919)
Miguel Coloma Rubio (marzo 1918-?)
José Madaleno (octubre 1918- abril 1922)

Segunda etapa: El desarrollo de un proyecto

Juan Antonio Aldecoa Arias (abril 1922- abril 1931)
Juan Campos Martín (abril 1931-febrero de 1936)
Gabino Egusquiza (febrero-mayo 1936)

Tercera etapa: La militarización

García Caamaño (mayo-julio de 1936)
Felipe Laffita (agosto de 1936-)

Cuarta etapa: El fin

Juan Campos Martín (abril de 1939- ?)

Antonio Goenechea (¿- enero de 1951)

Aureo Fernández Avila (enero de 1951- enero de 1952)

La principal característica de los distintos equipos directivos de los astilleros de Cádiz durante las más de tres décadas que perteneció a Horacio Echevarrieta fue el estrecho control que de la factoría mantuvo, desde sus oficinas de Madrid y Bilbao, el empresario vasco. La autoridad la tuvo durante la mayor parte del período su hombre de máxima confianza, José Madaleno. Este, sin ser nunca nombrado director, fue quien tomó la mayor parte de las decisiones, por lo menos durante la primera mitad de los años veinte.

La dirección del astillero pasó por cuatro etapas. Una primera, que se puede denominar como la de la *infancia* (abril de 1917- abril de 1922), en la que se sentaron las bases para su puesta en marcha. En ella, la característica más destacada puede ser la separación entre la dirección administrativa y la estrictamente técnica. La segunda, la del *desarrollo*, ocupó la mayor parte del tiempo en que la propiedad del astillero fue de Echevarrieta, abril de 1922-mayo de 1936. La tercera puede ser llamada de las *convulsiones* o la *militarización*. comprende los meses previos a la guerra 1936-39 y los años del conflicto. Finalmente, la cuarta abarca el período que va desde 1939 hasta la incautación del astillero en 1951, una vez que Echevarrieta no pudo superar los devastadores efectos de la explosión del verano de 1947. Veamoslas con más detalle.

En 1922 Horacio Echevarrieta confió la puesta en marcha del astillero a dos personas: el marino local Juan Bautista Lazaga Patero y el

ingeniero británico Peter Wallace. Mientras el primero se encargaba de la parte administrativa y de la coordinación de las obras de reconstrucción de la factoría, el segundo tenía en sus manos todos los asuntos técnicos de construcción de los barcos.

Lazaga, que con anterioridad había sido una destacada figura del partido conservador en San Fernando ¹, permaneció apenas un año en la empresa. En las elecciones de febrero de 1918, presentó su candidatura como diputado por el distrito de Cádiz. Fue encasillado como candidato conservador por la fracción de Dato, junto al maurista Sebastián Martínez Pinillos ². Su campaña estuvo basada en los beneficios que había obtenido para Cádiz mediando para que Echevarrieta comprara los astilleros. Honor que le disputaba el también candidato al acta de diputado Manuel Rodríguez Piñero, miembro del Partido Reformista de Melquíades Álvarez, y abogado de la factoría. Tanto en 1918 como en 1923, cuando Lazaga ya no era empleado de Echevarrieta, ambos siguieron empleando sus relaciones con la factoría naval como argumento electoral.

La misión del isleño fue sobre todo la de intermediario entre el nuevo propietario y las fuerzas vivas locales. De su boca, los patronos gaditanos oyeron los proyectos que tenía en mente Echevarrieta y utilizó sus influencias en la Armada para que los técnicos ingleses contratados visitaran el arsenal de La Carraca ³. Sin embargo, el verdadero director de la factoría fue Wallace. El inglés que llegó a Cádiz en el verano de 1917,

¹ *La Dinastía*, (en adelante LD)Cádiz, 30 de enero de 1918.

² LD, 22 de febrero de 1918 y *El Contribuyente*, 23 de enero de 1918

³ DC (et), 4 de mayo y 20 de junio de 1917.

alojándose provisionalmente en el hotel Francia, no sólo estuvo encargado de aportar sus conocimientos técnicos para la construcción de los buques, sino que también debía servir de intermediario con las casas británicas para la compra de la maquinaria y materiales que no podían conseguirse en la península. De ahí que no es de extrañar que la prensa local lo considerara el director del astillero. A los pocos meses de su llegada a Cádiz fue nombrado cónsul del Reino Unido en la ciudad ⁴.

Por eso, cuando en marzo de 1918 Lazaga cesó como director del astillero, a consecuencia de su elección como diputado, el nuevo empleado que se encargó de los asuntos administrativos, tuvo el rango de subdirector. Se trataba de Miguel Coloma Rubio. El equipo formado por Coloma-Wallace tuvo que hacer frente a la primera huelga de la factoría y a los problemas de organización del trabajo. Ni el encargado de la administración, ni la dirección técnica acabaron satisfaciendo a Echevarrieta. Las relaciones con las autoridades de marina locales no fueron buenas y en diversos momentos, desde Madrid, la oficina del empresario tuvo que intervenir para limar asperezas que provocaban retrasos en las autorizaciones necesarias para el definitivo arranque del astillero.

El desconocimiento de Wallace del español y la dureza de su trato, que olvidaba las normas de seguridad, creó malestar entre los obreros. Estos, aprovechando la botadura en noviembre de 1918 del *Nadir* se dirigieron personalmente al propietario reclamando mejor trato⁵. Antes, el primer conflicto de envergadura en la factoría, en julio, había tenido que ser resuelto por Manuel Rodríguez Piñero, quien propuso un laudo,

⁴ *DC* (em), 19 de noviembre de 1918.

⁵ *EP*, 19 de noviembre de 1918.

finalmente aceptado, a pesar de la oposición del hombre de confianza en Madrid de Echevarrieta, el ingeniero Manuel Unzurrunzaga ⁶. Pero lo que acabó provocando el cese de Wallace fue su incapacidad tanto para acabar la reconstrucción del astillero en el plazo previsto, como el incumplimiento del plazo de entrega de los barcos encargados por la compañía *Ybarra* de Sevilla.

A principios de 1919, desde Madrid y Bilbao, se presionó a la dirección para que se acabaran las obras del taller de maquinaria, necesario para terminar los tres buques ya botados, y de las vías de comunicación interiores. Lo que colmó el vaso de la paciencia de Echevarrieta fue que no se organizara un tercer turno de trabajo en la factoría ⁷. Su creación tenía una doble finalidad: de un lado acelerar los trabajos de los buques en construcción, cuando ya se adivinaba la caída del sector, y de otro atraerse a los más experimentados trabajadores del astillero de la SECN, Matagorda, en huelga. El 9 de julio, Wallace presentó su dimisión que le fue inmediatamente aceptada. La causa inmediata estuvo en la accidentada botadura del *Ophir* que sufrió algunos desperfectos ⁸. Antes de fin de año el ingeniero inglés volvió a su país.

Las diferencias con Wallace llevaron a que desde el otoño de 1918 acudiera con regularidad a Cádiz el auténtico hombre de confianza de Echevarrieta, su cuñado José Madaleno. Fue éste quien, junto al ingeniero naval Gabino Egusquiza, llevó desde entonces la dirección del astillero. Desconozco cuando Coloma abandonó su puesto de subdirector,

⁶ La huelga y lock-out se pueden seguir en el capítulo 4 epígrafe 2. Las retenciones de Unzurrunzaga en AHNS DP, caja 40 E - L.

⁷ AHNS DP, caja 37 E - L.

⁸ En AHNS DP, caja 37 E - L y DC (em), 31 de mayo de 1919.

pero en 1924 estaba en Barcelona, donde debía llevar algún tiempo. Desde allí escribió a Echevarrieta solicitándole trabajo en las obras del metro. Su situación económica era muy difícil hasta el extremo de estar a punto de ser desahuciado ⁹. Su relación no acabaría ahí. Durante la Segunda República, Coloma fue gobernador civil de Málaga. Cargo que abandonó en abril de 1932. Pocos días después solicitó su *reingreso* en las oficinas del empresario. Un año después fue nombrado administrador de la finca *La Concepción*, la propiedad de Rafael Echevarría y Amalia, la hermana de Horacio Echevarrieta. En ella permanecería hasta la sublevación militar de 1936 intentando mantenerla a pesar de las dificultades económicas originadas por la caída del empresario vasco ¹⁰.

La gerencia de Madaleno y la asistencia técnica de Egusquiza era una solución provisional para la factoría gaditana. Aunque Echevarrieta no quería dejar de controlar estrechamente, mediante hombres de su confianza, la empresa en la que había realizado una gran inversión que no se mostraba tan rentable, por lo menos a corto plazo. Además, la factoría ya comenzaba a ser mayor de edad una vez superados los primeros años de reconstrucción y puesta en marcha. El nombramiento de Juan Aldecoa Arias como director de la factoría supuso también el comienzo de una nueva fase que duraría hasta 1936. Tres lustros que se caracterizaron por su estabilidad en la dirección y porque las funciones directivas administrativas y técnicas quedaron unificadas en una misma persona.

Sin embargo, la provisionalidad duró más de dos años. Situación que no afectó a los trabajos puramente navales porque no existía ningún proyecto desde septiembre de 1920. Cuando en agosto de 1921 se botó

⁹ AHNS DP, caja 36 E - L.

¹⁰ AHNS DP, caja 27, 194 y 203 E - L.

el *Santamaña*, para la naviera vizcaína Bermeo, hay que esperar más de seis años antes de que en marzo de 1927 un nuevo casco se deslizara por la grada del astillero. Por lo tanto, mientras que la marcha administrativa podía ser atendida por el propio Madaleno, a pesar de sus largas ausencias, el remate técnico de los buques en construcción los efectuaba Gabino Egusquiza ¹¹. Finalmente en abril de 1922 Aldecoa llegó a Cádiz para hacerse cargo de la dirección.

El director bajo cuyo mandato se realizó el buque más emblemático del astillero, el *Juan Sebastián Elcano*, procedía del astillero bilbaíno de los Martínez Rivas. Aldecoa abandonó los *Astilleros del Nervión* cuando éstos fueron adquiridos por *La Naval* ¹². Era un ingeniero naval al que le avalaba su experiencia de veinte años en las canteras vizcaínas. Antes, durante 1919, había tenido ya relación con Horacio Echevarrieta, cuando fue el encargado de valorar el astillero para la liquidación de la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga. Paradójicamente el informe emitido por el futuro director de la factoría gaditana no fue del agrado del propietario que lo consideró demasiado favorable a los Larrinaga ¹³. Sin embargo, Aldecoa dirigirá el astillero hasta prácticamente el cambio de régimen en 1931.

Bajo su mandato, además del buque-escuela de la Armada española, se construyeron los buques para la *Transmediterránea* y se montó el submarino de patente alemana que fue, quizás, la mayor concreción de la política de introducción de la industria alemana en España. Su avanzada

¹¹ Numerosa correspondencia que avala estos hechos en AHNS DP, Cajas 40, 41, 42 Y 68 E - L.

¹² AHNS DP, caja 28 E - L y Valdaliso (1991), págs. 295-296.

¹³ AHNS DVNM, caja 224 E - L.

edad sería la causa de su sustitución durante la primera mitad de 1931 por Juan Campos Martín, ingeniero naval de la Armada. La relación de éste con el mundo naval local era intensa dada su pertenencia a la Comisión Técnica Inspector de los astilleros de la bahía gaditana. Como vocal de este organismo, en 1929, había dado el visto bueno a la carabela *Santa María* construida en la factoría de Echevarrieta por encargo del ministerio de Marina para la Exposición Ibero-Americana de Sevilla ¹⁴.

A principios de la década, José Madaleno se trasladó, a fines de 1930, a Cádiz para supervisar el cambio de dirección. Campos era en ese momento ingeniero jefe del arsenal de La Carraca en la vecina San Fernando. Sin embargo, ya gestionaba su pase a la situación de supernumerario en la Armada ¹⁵. Entre marzo y abril de 1931, tras conseguir la excedencia, Juan Campos fue nombrado director. Permaneció en el cargo hasta principios de 1936, cuando presentó su dimisión ante la situación de práctico abandono en la que se encontraba la factoría.

La gestión de Campos tuvo que desarrollarse entre las crecientes reivindicaciones obreras que despertó el clima social imperante durante los años republicanos y la cada vez más difícil situación económica de Echevarrieta. A pesar de sus sucesivas crisis, el astillero de Cádiz acabó siendo la única de las empresas que el empresario vasco mantuvo en su poder tras su colapso financiero. Además de proporcionarle ingresos o garantías suficientes con las que hacer frente a sus acreedores. La consecuencia directa para la factoría fue que a pesar de producir ingresos, estos no tuvieron como destino la empresa, sino que se dedicaron a otras aten-

¹⁴ AHNS DP, caja 81 E - L.

¹⁵ AHNS DP, caja 194 y DC (em), 15 de abril de 1930 E - L

ciones. A resultas de ello el astillero sufrió, desde 1933, una brutal descapitalización que le hundió en la crisis en la que se encontraba en la primavera de 1936 cuando fue incautado por las autoridades tras una huelga general de una semana.

Campos y Aldecoa fueron los dos directores del astillero, una vez que este empezó a andar, que podríamos denominar dependientes directamente de Horacio Echevarrieta. De febrero a mayo, como epígono de la etapa, dirigió nuevamente la factoría Gabino Egusquiza. Fueron unos meses durante los que el futuro de la empresa parecía ser su desaparición. La contundencia de la respuesta de los trabajadores obligó a las autoridades del gobierno republicano del Frente Popular a proceder a su incautación. Esta segunda dirección de Egusquiza fue meramente simbólica. Pocos días después de la toma de posesión de la comisión gubernamental fue nombrado director de la factoría García Caamaño. Desconozco las circunstancias personales de este director. Sólo que apenas permaneció algo más de un mes en el cargo. A principios de agosto, una vez que los sublevados lograron controlar la ciudad, se reabrió el astillero y fue nombrado director Felipe Laffita ¹⁶.

Con él comenzaban unos años durante los que el astillero dependió de las autoridades militares sublevadas. Durante el período en el que la guerra asoló la península, la factoría gaditana se dedicó a la reparación de buques de guerra y al acondicionamiento de mercantes. Función que dejó de prestar cuando los sublevados consiguieron su victoria en abril de 1939.

Ya se ha hablado de la extrañeza que causa la rápida devolución

¹⁶ DC, 1 de agosto de 1936.

de los astilleros a Echevarrieta ¹⁷. Pero lo cierto es que a fines de abril ya le había sido devuelto. El día 22, la prensa local informaba de que los inspectores de la casa Echevarrieta se habían personado en las instalaciones. Como director volvía Juan Campos Martín ¹⁸. La nueva etapa bajo su mando fue también difícil. Fueron los años de readaptación tras el conflicto y de superación de las dificultades de la etapa más autárquica del régimen franquista. Las construcciones de *Cofruna* y *Elcano* volvieron a dar actividad al astillero.

Desconozco la fecha exacta de su sustitución, pero en 1947, cuando la explosión de la ex-fábrica de torpedos ya era director Antonio Goenechea Mugarza. Este no era ingeniero naval, sino industrial y había entrado en la factoría en mayo de 1941. Sería el último directivo de los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga. Tras la nueva incautación, esta vez definitiva, de enero de 1951 ocupó el cargo Aureo Fernández Avila, ingeniero naval y estrecho colaborador del hombre fuerte de la industria española de esos años, Juan Antonio Suanzes.

¹⁷ Ver capítulo 6, epígrafe 2.

¹⁸ *DC* (et), 22 de abril de 1939.

Apéndice 3

Una aproximación al mundo de los negocios de Horacio Echevarrieta Maruri

Este apéndice no pretende ser un estudio monográfico sobre las actividades empresariales del propietario de los astilleros de Cádiz. Ni siquiera una relación exhaustiva. El conocimiento que tengo de las empresas en las que, directa o indirectamente, estuvo implicado el bilbaíno no es el suficiente para pretender tal fin. Además, la importancia de su participación merece por sí misma algo más que una mera descripción. Estoy pensando en casos como los de la urbanización de la Gran Vía madrileña, la creación de *Saltos del Duero*, posteriormente *Iberduero*, la puesta en marcha de una de las primeras líneas de metro de Barcelona, o en los propios astilleros gaditanos.

Por lo tanto, precisamente por su gran importancia en el mundo financiero de la España del primer tercio del presente siglo, creo que este estudio quedaría incompleto si no se sintetizara en un apéndice algunos de los datos que de forma dispersa han aparecido en las páginas precedentes. La figura de Horacio Echevarrieta trasciende la mera significación de tener una inmensa fortuna, e incluso del hecho que simboliza su ruina. Además, es una de las figuras más representativas del mundo público de esos años. Así lo demuestran su intervención política, desde

1910 a 1917; su amistad con Alfonso XIII y otros destacados miembros de su círculo íntimo; sus relaciones con republicanos y socialistas, o su papel de hombre puente entre la industria armamentística alemana y la marina y los negocios españoles.

Por lo tanto este apéndice lo que trata es de ofrecer una sintética visión de los sectores, y empresas concretas, en las que participó Horacio Echevarrieta. De esta forma, creo, se obtendrá una imagen más completa de quien fue propietario de la factoría gaditana durante más de treinta años. Dado el elevado número de negocios en los que participó los he agrupado en doce apartados, más otros dos referidos al origen de su fortuna y a los empleados que trabajaron en sus oficinas y le representaron en muchas ocasiones.

1. El origen de la fortuna. La Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga ¹

El origen de los negocios que fueron conocidos en toda España como propiedad de la casa *Echevarrieta y Larrinaga* estuvo en el acuerdo al que, en los años ochenta del siglo pasado, llegaron Cosme Echevarrieta Lazcunain y su amigo Bernabé Larrinaga Aransolo. Las primeras escrituras de la comunidad datan de 1884 y 1885 y se refieren a los arrendamientos de

¹ Todos los datos en AHNS DP, Caja 1 E-L.

las minas *Inocencia* y *Malaespera*. Negocios mineros e inmobiliarios fueron las principales actividades de la entidad cuyas participaciones se repartían al 50 % entre ambos comuneros. Así se adquirieron solares en las calles de los Heros y Colón de Larreategui de Bilbao y el caserío de Estrada y un terreno en *La Perla* en la anteiglesia de Abando.

Aunque a mediados de octubre de 1892 falleció Bernabé Larrinaga, la comunidad subsistió ahora con la participación de su hijo Isidoro Larrinaga Aburto. La última década de los ochocientos fueron los años del negocio minero más importante de la casa: la compra y arrendamiento de minas en las provincias de Teruel, en Ojos Negros, y Guadalajara, Setiles. Explotaciones que llegarían a ser, tras la entrada del grupo Sota y Aznar, una de las más importantes empresas mineras españolas, la *Compañía Minera Sierra Menera*. La adquisición de las minas turolenses supuso la expansión de Echevarrieta y Larrinaga más allá de los límites vascos. La explotación de minas en Vizcaya, como las de la *Catalina*, *Safo* o *Milagros*, se simultaneó con la creación de otras empresas mineras en Asturias, *Carbones Asturianos*, o las ya citadas de Ojos Negros.

Cosme Echevarrieta falleció en febrero de 1903. Con la muerte del otro comunero fundador, la entidad pasó definitivamente a poder de sus hijos. Junto a Isidoro Larrinaga, los otros dos miembros eran Horacio y Amalia Echevarrieta. Los tres continuaron desarrollando sus actividades empresariales a la usanza de sus progenitores, sólo que ahora a terceras partes. Hasta que una década más tarde se formalizara en escritura pública, la comunidad compró los vapores de la flota *Echevarrieta* y *Larrinaga*, una participación del 60 % en la mina vizcaína *La Parcocha* e inició el negocio hidroeléctrico de *Salto del Ter* en Gerona. No podía ser más boyante la situación de la empresa en 1914 cuando los participantes decidieron dar un carácter jurídico más formal a los negocios que hasta

entonces habían tenido su base en la confianza mutua y el acuerdo verbal. Quizás los casi nueve millones de pesetas del capital de la comunidad así lo exigían.

El 14 de abril de 1914, en la notaría bilbaína de Juan Moreno Esteban, Gumersindo Azcárate, Pablo Salmerón y Manuel Unzurrunzaga, como *hombres buenos*, dictaron un laudo por el que se fijó la duración de la asociación en diez años prorrogables, salvo denuncia de alguno de sus miembros un mes antes de comenzar un nuevo año natural. Además, si se producía la desaparición de cualquiera de sus comuneros, los demás podían solicitar la disolución inmediatamente. Fue lo que ocurrió en a principios de 1918, a la muerte el 30 de diciembre de 1917 de Isidoro Larrinaga.

Tanto en 1914 como cuatro años más tarde al proceder a su liquidación, se efectuaron inventarios de los bienes de la comunidad. Entre ambos su valor había aumentado desde los nueve millones de 1914 hasta los doce, sin contar los astilleros de Cádiz, de diciembre de 1918. En cuatro años, los negocios se habían revalorizado un cincuenta por ciento. Las de más valor eran las participaciones en *Sierra Menera* (casi 5,5 millones de pesetas), *Carbones Asturianos* (1 millón) y *Salto del Ter* (1,3 millones). Pero además la Comunidad se había extendido a otros sectores como el cementero (368.000 pts. en acciones de la *Sociedad Portland Iberia*); el constructor (205.000 pts. en acciones de la *Sociedad General de Obras y Construcciones*); el ferroviario (37.500 pts. en acciones del *Ferrocarril de Cortes a Borja*) o el metalúrgico (27.500 pts. en acciones de la *Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas*).

También hay que señalar que ya por estos años la Echevarrieta y Larrinaga no había podido dar el paso que había convertido a otros grupos empresariales y financieros vascos en los abanderados del *moderno*

capitalismo español. Así, la *Compañía Vascongada de Minería*, intento de crear un *holding* que agrupara todas las empresas mineras y una futura siderurgia de la casa, languidecía. Como le sucedía a otras sociedades de este sector que habían resultado un fiasco. Fueron los casos de *Explotaciones Auríferas* en Almería o *Salinas de Oro* en Navarra.

Las transformaciones que la Primera Guerra Mundial produjeron en la estructura empresarial española son claramente perceptibles en el componente de los activos de Echevarrieta y Larrinaga en 1918 cuando, a petición de la viuda de Isidoro Larrinaga, Piedad de la Gándara Ustara, se decidió disolver y liquidar la comunidad. Lo primero que cabe destacar es la revalorización, producida por el conflicto, de las empresas mineras. Aunque continúe alta la participación en *Sierra Menera* (2,5 millones de pesetas), esta ha sido superada por las exportaciones de carbón de la sociedad asturiana *Carbones Asturianos* en la que el valor de las acciones se ha elevado a más de 5,5 millones.

Otra característica de los negocios de la comunidad en este momento es la importancia del mundo marítimo. Aunque ni en el inventario de 1914 aparezca la flota, ni en el de 1918, en el que sólo está registrado el petrolero *Tiflis* (casi 1 millón), aparezca la reciente compra, en abril de 1917, del astillero gaditano, valorado en unos siete millones de pesetas. Junto a este sector se aprecia la expansión o aparición de otros nuevos negocios que se adivinan rentables. Son los casos de la permanencia de las inversiones en la cementera *Portland Iberia* (300.000 pts.); *Salto del Ter* (289.000 pts.) y la *Sociedad General de Obras y Construcciones* (160.000 pts.) o la compañía de telecomunicaciones *Ibérica* (60.000 pts.).

Definitivamente abandonadas las pretensiones de crear un grupo empresarial vertical, la *Compañía Vascongada de Minería* había reducido

el valor de sus acciones al precio simbólico de una peseta, aparecen algunas inversiones en bancos que se adivinan como los auténticos pesos pesados del mundo económico. Conectada desde principio de siglo con los creadores del Banco del Comercio ahora, tras la primera guerra mundial, encontramos que Echevarrieta y Larrinaga tiene acciones por valor de 50.000 pesetas en los bancos de Bilbao y Cartagena y de casi 40.000 en el *Nacional de Méjico*. Son cantidades muy reducidas para pensar en una actividad financiera, pero sí son significativas de la importancia que tenían para las actuaciones empresariales.

No estaban reflejadas en estos inventarios otras actuaciones de estos años. Quizás por no haber cuajado o por otras razones que no alcanzo a explicar. Son los casos ya citados de la naviera o los astilleros de Cádiz. Pero también lo es el de las gestiones y creaciones de sociedades para la explotación de minas en Marruecos. Por el contrario si aparecen otras que han ido perdiendo valor, como las acciones del *Ferrocarril de Cortes a Borja*, la *Niagara Spanish Aerocar Company Ltd.* o *La Vizcaina* cotizadas a 1 peseta, o pequeñas inversiones ya realizadas con anterioridad y productos de circunstancias concretas. Son los casos de las 10.000 pesetas invertidas en la *Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas* y en el *Funicular de Archanda*, las 1.000 de los *Hospitales Mineros de Triano*, las 25.000 de la compañía minera *Salinas de Oro*, las 37.000 de la sociedad *Crédito y Docks*, o las 7.000 invertidas en cédulas del *Canal de Isabel II* de Madrid.

Finalmente la disolución de la comunidad no se llevó a cabo. Sólo se distribuyeron algunos de sus bienes. Piedad de la Gándara se quedó con inmuebles por valor de 1 millón de pesetas y, posiblemente, los Echevarrieta con el astillero gaditano, lo que explicaría su no aparición en los inventarios. Hay que esperar hasta fines de la década de los

veinte para que la liquidación se produzca efectivamente. Es una fecha significativa porque tiene lugar poco antes de que comenzaran las dificultades económicas de Echevarrieta. ¿Presentían los Larrinaga lo que iba a suceder durante los tres años siguientes?, ¿Tenían datos que le permitieron aventurarlo?, ¿Respondió a intereses particulares? No lo se. Sólo es seguro que gracias a la disolución de la comunidad, Piedad de la Gándara y sus hijos Isidoro, José Luis y Federico, más la participación que le correspondía por su hermana Piedad ya fallecida, pasaron de ser futuros deudores a convertirse en uno de los muchos acreedores que durante los años treinta cercaron hasta su embargo a los Echevarrieta.

El acta de disolución se firmó el 20 de abril de 1929. En ella se decidió que, dada la imposibilidad de dividir materialmente los negocios, éstos quedarían en manos de Horacio Echevarrieta quien pagaría a los Larrinaga 6.386.282 pesetas por la tercera parte que les correspondía. Ese día recibieron un millón y el compromiso de percibir el resto en los cuatro años siguientes. Estas cuentas suponía que el valor de los activos de la comunidad de bienes había subido durante los años veinte nuevamente otro 50 % y alcanzaba la suma de 19 millones de pesetas. El responsable de la mayor parte de este aumento había sido el negocio, comenzado en 1923, de la urbanización de la Gran Vía madrileña.

Liquidada la comunidad el pago de los cinco millones que restaban de deuda a los Larrinaga se convirtió en un reguero de reclamaciones que acabaron en procesos judiciales. En 1934, Horacio Echevarrieta todavía debía más de un millón de pesetas que sus antiguos socios querían cobrar mediante el embargo de sus propiedades inmobiliarias.

2. La tradición. Los negocios mineros.

Carbones Asturianos ²

Compañía La Unión, La Carolina ³

Compañía Vascongada de Minería ⁴

Compañía Minera Sierra Menera, Ojos Negros-Setiles ⁵

Compañía Minero Metalúrgica de Andalucía y Extremadura ⁶

Compañía Fortuna ⁷

Comunidad de Bienes Echevarrieta-Campbell, The Soria

Mining Company Ltd. ⁸

Denuncias mineras en Sevilla, Cádiz y Burgos ⁹

Explotaciones Auríferas ¹⁰

Minas de Purasal, Zaragoza ¹¹

² AHNS DP, Caja 86 E - L, Anuario Madrid (1912-1925), Olave (1905), Echevarrieta (1905), Arana (1988) y González Portilla (1985).

³ AHNS DP, Caja 187 E-L.

⁴ AHNS DP, Caja 1 E-L, Anuario Bilbao (1923-1924), Anuario Madrid (1920), González Portilla (1981).

⁵ AHNS DP, Caja 187, Olave (1905), Echevarrieta (1905), Anuario Madrid (1923-1936), Montero (1990), Arana (1988), Ossa (1969), Ybarra (1957), Gondra (1984), Delgado y Roldán (1973).

⁶ AHNS DP, Caja 188 E - L.

⁷ González Portilla (1981)

⁸ AHNS DP, Caja 188 E - L

⁹ AHNS DP, Caja 187 E - L.

¹⁰ AHNS DP, Caja 1 E - L.

¹¹ AHNS DP, Caja 186 E-L.

Minera de Salinas de Oro ¹²
Minas de Vizcaya
Vivero Iron Ore Company Limited, Minas de Vivero
(Lugo) ¹³

Los negocios mineros fueron los primeros a los que se había dedicado la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga y la base de su fortuna. Las dos *joyas de la corona* eran *Sierra Menera* y *Carbones Asturianos*.

La primera se creó en septiembre de 1900 con el fin de arrendar las minas de Ojos Negros (Teruel) y Setiles (Guadalajara) a los Sota y Aznar. Su importancia no radicó sólo en los 9,5 millones de pesetas que recibió Echevarrieta y Larrinaga, ocho de ellos en acciones de la nueva empresa, sino en su importante desarrollo posterior. Aunque no dio substanciales beneficios, sólo repartió dividendos en 1911-1913 y 1927-1928, la envergadura de sus proyectos, entre ellos la creación de la *Siderurgia del Mediterráneo* y el ferrocarril Ojos Negros-Sagunto ambos realizados, y la conexión que proporcionaba con una casa tan importante como la Sota y Aznar, representaba una prometedora opción de futuro. Echevarrieta acabó perdiendo sus acciones a manos del Banco de Bilbao, aunque siguió siendo vicepresidente de la compañía hasta 1936.

La otra gran empresa minera en la que participó Horacio Echevarrieta fue la asturiana *Carbones Asturianos*. Como en el anterior caso

¹² AHNS DP, Caja 1 E - L.

¹³ AHNS DP, Caja 186 E-L.

fue una inversión, la compañía se creó el 21 de noviembre de 1890, de su padre que se reveló productiva. Desde sus instalaciones en San Blas y Deva proporcionó el mineral de sus minas en Samuño a los altos hornos vizcaínos y a Inglaterra. A fines de 1923 Echevarrieta traspasó su participación, por un valor cercano a los siete millones de pesetas a la compañía *Catalana de Gas y Electricidad*. Fue una operación que tenía una doble finalidad. De un lado salir de un sector que se adivinaba cada vez menos rentable y de otro, introducirse en uno nuevo, el eléctrico y el de servicios urbanos, que aparecía como más productivo y al que ya había dedicado Echevarrieta grandes recursos, *Saltos del Ter*, y tenía no menos magnos proyectos, *Saltos del Duero*. Prácticamente desligado de la empresa desde esa fecha, Horacio Echevarrieta continuó siendo el presidente de su consejo de administración hasta 1930 gracias al acuerdo con la empresa barcelonesa.

Menos fructíferas fueron otras aventuras mineras en puntos tan diversos de la península como las provincias andaluzas de Jaén, Sevilla y Cádiz; Navarra; Murcia o Zaragoza. De estas, cronológicamente, fueron las minas de La Carolina las primeras que arrendó en 1909. Se trataban de unos yacimientos de plomo que pertenecieron a Echevarrieta, con más pena que gloria, hasta los años treinta. Peor resultado tuvieron los proyectos de poner en explotación minas en Sevilla y Cádiz cuyas denuncias efectuaron agentes suyos en 1920 y 1921. Sin embargo, el interés de Echevarrieta no radicaba en la capacidad productiva hullera de los yacimientos de Conil, Villamartín o Rota, todos ellos en Cádiz, o del sevillano municipio de Lebrija, tras ellos estaba su preocupación por los negocios petrolíferos que por esos años comenzaban a despegar. Las denuncias se efectuaron en zonas en las que diversos informes, avalados por destacadas personalidades francesas e inglesas, estimaban que podían existir bolsas de petróleo. Fue el mismo interés que le llevó a comprar en Burgos,

por 37.000 pesetas, las opciones de tres minas consideradas petrolíferas. A fines de 1921 estos proyectos fueron abandonados.

De parecida brevedad fue la compra de las minas de sal de Pedrola, en las cercanías de las localidades zaragozanas de Tauste y Ejea de los Caballeros. Las *Minas Purasal* fueron adquiridas en 1921 y traspasadas apenas tres años más tarde a la empresa zaragozana *Estremera y Calve S.L.* tras una, al parecer, desafortunada administración. Idénticos problemas a los que tuvo la inversión en el sevillano *Centro Minero Metalúrgico de Andalucía y Extremadura*, cuya finalidad parece ser que era la de establecer las bases para la creación de una siderurgia cercana a los astilleros gaditanos. Tras la compra de un paquete mayoritario de acciones en septiembre de 1929, los hombres de Echevarrieta, el abogado Enrique del Ocio y Daniel Araoz, barón del Sacro Lirio, dimitieron de sus cargos en el consejo de administración, en enero de 1931, aconsejando que cesara la inversión en un negocio al que sólo le salían acreedores.

Como tampoco tuvieron excesivo desarrollo las empresas que se ligaron a la *Compañía Vascongada de Minería*. Fueron los casos de las compañías *Fortuna* en Murcia, *Explotaciones Auríferas* en Almería y *Salinas de Oro* en Navarra. El fracaso de convertir a la *Vascongada de Minería* en la empresa matriz de un gran grupo minero y metalúrgico estuvo ligado no sólo al cada vez mayor aislamiento de Echevarrieta de los grandes grupos empresariales españoles, sino también a la escasa rentabilidad de estas tempranas inversiones, todas ellas anteriores a la Primera Guerra Mundial. Marginalidad que se puso de manifiesto con toda su crudeza durante los años treinta cuando se produjo la quiebra del financiero. Esta se puede seguir con todo detalle en el destino que unió las restantes empresas mineras de Echevarrieta con el industrial y millonario escocés John Campbell.

Las relaciones entre ambos eran anteriores a la Primera Guerra Mundial, pero no fue hasta 1920 cuando ambos crearon una comunidad de bienes que en octubre arrendó las minas que la *Soria Mining Company* Ltd. tenía en la provincia de Almería. Una vez más se trataba de un negocio que no producía un gran rendimiento y que exigía unas inversiones, para solventar diversos problemas de transporte que tenía la empresa con la compañía de ferrocarriles *Andaluces*, demasiado fuertes para la vida que le quedaba a las minas. Las relaciones entre Echevarrieta y Campbell fueron buenas hasta la década de los treinta, cuando comenzaron las dificultades del primero.

A principios de 1919 el vasco había comprado en la provincia de Lugo las minas que explotaba la *Vivero Iron Ore Company Limited*, propiedad del súbdito alemán Joseph Massenez y, desde 1913, arrendada a Manuel y Juan Barandica. Eran unos yacimientos de hierro que le costaron 2.400.000 pesetas. Su explotación continuó durante los años veinte aunque fuera de forma irregular, en 1922 estaban paradas, y con grandes dificultades por el alto cambio de la peseta y baja ley de su mineral. A la proclamación de la Segunda República se encontraban nuevamente sin explotar. Sin embargo en 1934, Echevarrieta las quiso poner de nuevo en funcionamiento para proveerse de líquido que le permitiera mejorar su más que delicada situación económica y poder encontrarles un comprador.

A lo largo de 1935, antes de que los acreedores se la embargaran, buscó inútilmente alguien que le diera el millón de pesetas que pedía. Ni los capitales locales ni alemanes con los que contactó acabaron por decidirse. Por fin Echevarrieta, en agosto, pensó en su viejo amigo Campbell a quien en mejores situaciones le había adelantado considerables cantidades. Pero el escocés pareció no recordar los viejos tiempos y ofreció una

cantidad tan ridícula que el bilbaíno se enfureció. Pero la situación no le daba a Echevarrieta ni la posibilidad de desahogarse. Durante la segunda mitad de 1935 las minas de Vivero pasaron, a partes iguales, a manos del capitalista local José Barro, que pagó 129.000 pesetas, y de Campbell que desembolsó, por la mitad de ellas y como liquidación de deudas anteriores, 100.000 pesetas.

Las minas de Vivero fueron las últimas que permanecieron en poder de Echevarrieta antes de su ruina. A punto de comenzar el verano de 1933, en junio, había perdido en la provincia vizcaína su participación en la mina la *Parcocha*, embargada por el Banco del Comercio para cobrarse la deuda que Echevarrieta tenía con una casa bancaria inglesa. Fue un símbolo más de la caída de quien había llegado a ser una de las casas mineras más importantes del País Vasco.

3. La aventura marroquí. Las minas del Rif¹⁴

He separado los intentos de Echevarrieta de introducirse en la minería del Norte de Africa de sus demás negocios en este sector por las especiales características que tuvo su aventura marroquí. En primer lugar porque fue algo más que un negocio. Sus implicaciones políticas y militares y la competencia que creó entre los diversos grupos empresariales españoles, además de las internacionales, le alejan de las circunstancias normales de una empresa. A lo largo de los diversos proyectos mineros

¹⁴ AHNS DP, Caja 187 E - L.

marroquíes aparece todo un mundo de intereses políticos, nacionales e internacionales; espías de cualquier laya; operaciones militares y luchas intestinas entre los diversos grupos e intereses de los habitantes de esta zona africana.

El interés de Echevarrieta en las minas norteafricanas se remonta a 1908. El año anterior el ingeniero Francisco Ruiz Pastor había logrado explorar la región de Gueleya donde, en Beni-bu-Ifrur, encontró yacimientos cuyas muestras, analizadas en Madrid, fueron consideradas de gran valor. Las investigaciones de Ruiz Pastor habían sido paralelas a las que efectuó el alicantino José Tarí Sánchez. Ambos acudieron a Echevarrieta buscando financiación. Pero mientras las denuncias que había efectuado el segundo fueron compradas sin problemas por el empresario vasco, las del primero habían pasado a formar parte de una empresa, llamada *Clemente Fernández y Cía, Sociedad Madrileña Hispano Marroquí*, mediante la cual otros capitalistas españoles como el marqués de Comillas o el conde de Romanones habían obtenido una participación que afectaba a las denuncias mineras de Ruiz Pastor.

Los enfrentamientos entre ambos grupos, a pesar de la expulsión por las autoridades militares de todos los buscadores de minas de la zona, reactivaron la oposición de las cábilas locales y con ella la sangría humana de Marruecos que en 1909 alcanzó uno de sus peores momentos con el desastre del barranco del Lobo. En ese momento Echevarrieta ya había firmado, el 17 de marzo de 1908, un convenio con Ruiz Pastor por el que éste le cedía su participación en la *Sociedad Madrileña Hispano-Marroquí* a cambio de la aportación del capital necesario para la explotación de las minas y el 25 % de los beneficios que se obtuvieran. Fue por este acuerdo por el que se formalizó a nombre de Echevarrieta las denuncias *Horacito*, en la cábila de Beni-Sicar, y *Cosme*, en la de Bocoya. Ade-

más, otras siete fueron inscritas a nombre de personas tan cercanas al vasco como su socio Isidoro Larrinaga Aburto, su cuñado Rafael Echevarría Azcárate y su empleado de máxima confianza Rafael Ferrer Malzarra-ga.

Pasaron unos años antes de que se volvieran a reactivar los asuntos marroquíes. Durante este período, el 21 de febrero de 1911, Echevarrieta escribió una carta a Ruiz Pastor en la que renunciaba a sus derechos y anulaba el acuerdo que había firmado tres años antes. Sin embargo las relaciones no se rompieron del todo porque el ingeniero siguió cobrando un sueldo de las oficinas del vasco y este fue informado de las negociaciones que acabaron creando la *Marocco Minerals Syndicate Limited*, el 30 de diciembre de 1912, en París. Esta entidad tenía como finalidad obtener el reconocimiento de la Comisión Arbitral, residente en la capital francesa, de las denuncias efectuadas durante los años anteriores en la zona del protectorado español en Marruecos.

Pocos meses después, en mayo de 1913, para acabar de asegurarse del conocimiento que tenía Ruiz Pastor de Marruecos, Horacio Echevarrieta, acompañado de John Campbell, Rafael Ferrer, y del propio Pastor, se embarcaron en el yate del vasco para inspeccionar zona. Aunque en el transcurso de los posteriores enfrentamientos entre Echevarrieta y Ruiz Pastor el primero afirmó que la expedición fue infructuosa y no encontraron ninguno de los yacimientos, lo cierto es que el 11 de mayo de 1914 el empresario bilbaíno proporcionó a la *Morocco* la documentación necesaria para que gestionara en París la inscripción de sus denuncias.

A París se trasladaron las disputas entre los grupos españoles, sobre todo cuando se daba el caso de que la denuncia *Horacito* coincidía con otra presentada por la *Compañía Española de Minas del Rif* que ya

había comenzado los trabajos. Ambos pugnaron y presionaron ante el tribunal parisino hasta que llegaron a un acuerdo. Echevarrieta retiró las denuncias conflictivas de la lista presentada a reconocimiento internacional que fue rechazada en su totalidad en diciembre de 1919. De esta forma parecía que quedaba resuelto el asunto en el que el único perdedor era Ruiz Pastor. Pero tuvo su coda.

En julio de 1924 Echevarrieta retiró los pagos mensuales que, de 500 pesetas, hacía a Ruiz Pastor. Este entonces amenazó con llevarle ante los tribunales exhibiendo la carta de renuncia que firmó en febrero de 1911. Hasta 1928 estuvieron pleiteando, sin que se llegara a las salas de justicia. Desconozco a que acuerdo llegaron, pero en el transcurso de la polémica Ruiz Pastor afirmó que eran falsas las declaraciones que Echevarrieta había efectuado en febrero de 1923, negando tener negocios en Marruecos, cuando fue acusado de ser uno de los responsables del desastre de Anual por sus intereses en las minas marroquíes. La imputación había partido de sectores ultraderechistas tras la intervención del bilbaíno ante Abd-el-Krim que finalizó con la liberación del medio millar de prisioneros que este tenía en Axdir desde el verano de 1921. A pesar de las negativas de Echevarrieta algo de cierto había.

En realidad, los contactos con Ruiz Pastor no habían sido los únicos que Echevarrieta había mantenido con vistas a explotar yacimientos mineros en el Marruecos español. No sólo había negociado, durante la primera mitad de los años veinte, con los hermanos Mannesmann, importantes industriales alemanes, su participación en una poderosa empresa multinacional que se pensaba crear con esa finalidad, sino que también había establecido relaciones directas con influyentes dirigentes locales. Así lo atestigua la presencia en la zona de agentes a su sueldo como Antonio Got, Sidi Idris Ben Said o Sebastián Sotomayor.

Este último realizó dos viajes por la zona durante 1922 en los que aunó las gestiones para la liberación de los militares con la de informar a Echevarrieta de las posibilidades de establecer negocios, mineros y de otro tipo, en el norte de Africa. En los informes que le remitió, Sotomayor afirmó que la mejor manera de estar presente en la región era crear una oficina que estuviera dirigida por el ingeniero García Alix, director de la mina *La Alicantina* y presidente de la Cámara de Comercio y el Círculo Mercantil de Melilla. Los viajes de Sotomayor no se efectuaron al azar.

El momento se juzgó oportuno por las informaciones que, procedentes del propio Alto Mando español en Marruecos, existían sobre una próxima pacificación de la zona. Con ella quedaría abierto el camino hasta Alhucemas por donde no solo podría embarcarse el mineral de las explotaciones denunciadas anteriormente, sino también el de sus competidores de la *Compañía de Minas del Rif* y del grupo ceutí *Salama y Muller*. Con este último, Echevarrieta negociaría, en el otoño de 1924, la creación de una sociedad para explotar terrenos mineros en Beni Uriaghel. Fueron los últimos contactos, que conozco, del empresario vasco en Marruecos. Quizás fuera así, porque por esas fechas el interés de Horacio Echevarrieta estaba fijado en otros proyectos. Entre ellos el de la urbanización de la Gran Vía madrileña.

4. Del solar familiar a la Gran Vía madrileña. Los negocios inmobiliarios.

Casa Claudio Coello, 117 (Madrid) ¹⁵

Chalet Atxekolandeta Las Arenas (Vizcaya) ¹⁶

Oficinas Echevarrieta y Larrinaga. Madrid y Bilbao ¹⁷

Palacio de la Prensa, Gran Vía (Madrid) ¹⁸

Gran Vía de Madrid ¹⁹

Junto con las minas fueron las inversiones inmobiliarias los primeros negocios de la comunidad creada por el padre de Echevarrieta. Por lo tanto no debe de extrañar que su hijo, en 1923, aceptara entrar en uno que podía proporcionar enormes beneficios: la urbanización de la Gran Vía madrileña.

La transformación de la capital del estado español en una ciudad adecuada a los nuevos tiempos exigía la comunicación de los ensanches que habían empezado a surgir en el siglo XIX. Así, el trazado de la actual Gran Vía respondió al deseo de unir a dos de los más importantes: los barrios de Argüelles y Salamanca. Empezó a forjarse en 1898 cuando los

¹⁵ AHNS DP, Caja 1 E-L.

¹⁶ Los datos sobre la casa de Las Arenas de Echevarrieta me han sido proporcionados amablemente por José María Beascochea a quien agradezco tal deferencia.

¹⁷ AHNS DP, Cajas 3 y 27 E-L.

¹⁸ AHNS DP, Caja 140 E-L, COAM (1982)

¹⁹ AHNS DP, Caja 130 y 138, COAM (1992), Saiz Valdivieso (1984), Gómez Aparicio (1981) y Gortazar (1986).

arquitectos Salaberry y Palacios, refundiendo un proyecto anterior de Carlos Velasco Peinado, propusieron lo que oficialmente se denominó plan de *saneamiento parcial y de enlace de la plaza del Callao con Alcalá y prolongación de la calle Preciados*. Tras una accidentada información pública fue aprobado en 1904, aunque hubo que esperar cinco años, hasta 1910, para que apareciera algún contratista dispuesto a afrontar un proyecto de tal envergadura. Este fue el banquero francés Martín Albert Silber.

Silber desmontó, saneó y vendió el denominado primer tramo, el comprendido entre la calle Alcalá y la plaza del Callao, antes de quedar ahogado financieramente por sus deudas. Sobre todo con la banca inglesa *Lazard Brothers & Company*. A principios de 1923 los contactos entre Echevarrieta y el concesionario estaban lo bastante desarrollados, como los estudios efectuados por Luis Aranguren empleado de las oficinas madrileñas del bilbaíno, para que el 10 de agosto se firmara en Bilbao el acuerdo por el que Silber cedía el negocio por 2.021.000 pesetas pagaderos en siete años.

Pronto aparecieron las primeras dificultades. Los acreedores del francés reclamaron sus derechos y la casa inglesa no sólo se quedó con el millón y medio de pesetas depositado como fianza, sino que obligó a Echevarrieta a firmar un acuerdo, en diciembre de 1924, por el que quedaba deudor de la *Lazard* en cerca de 200.000 libras, a un interés anual de un 5 %, y se comprometía a entregar 2,5 pesetas por cada uno de los más de 400.000 pies de terreno que le corresponderían como concesionario de la segunda y tercera sección de la calle. A cambio obtenía unos solares de 75.000 pies en la primera sección y unas garantías que la banca poseía de Silber en Londres consistentes en pólizas y arrendamientos de casas.

El negocio proporcionó un beneficio de 6.311.148 pesetas producto de la venta de solares y edificios, desde 1923 hasta 1930. Sin embargo, las dificultades financieras de los treinta acabaron comiéndose el resto. La *Lazard* fue cobrando sus deudas embargando la venta de los terrenos que, por la inestable situación financiera de esos años, acabaron malvendándose en su mayoría durante los desesperados intentos de Echevarrieta por solucionar su situación. Así, en 1931, no encontró comprador para solares que, valorados en cerca de dos millones de pesetas, vendía por 1.000.000. Como tampoco encontró quien suscribiera una hipoteca de un millón de pesetas por unas casas cuyo valor se estimaba en cerca de 2.250.000.

De la actuación de Horacio Echevarrieta en una de las calles más representativas de Madrid destacó su participación en la construcción del Palacio de la Prensa. La prensa de la época recogió su construcción como resultado de la donación por el bilbaíno de un solar a la Asociación de la Prensa de Madrid que, presidida por Francos Rodríguez, veía así cumplir su sueño de poseer un local administrativo. La realidad fue menos idílica. Según el contrato que firmaron ambos el 6 de marzo de 1925, la entidad de los periodistas madrileños pagó 2.398.625 pesetas por el solar y, además, encargó al propio Echevarrieta la construcción del edificio y su mobiliario por otros 5.601.375 que serían cubiertos mediante una emisión de obligaciones, 16.000 de 500 pesetas, cuyos vencimientos adelantaría el vasco que a cambio se quedaba, en calidad de arrendador por cincuenta años, con el sótano, la planta baja y el entresuelo, el principal y los locales y pisos de las plantas tercera a novena.

Las obras comenzaron inmediatamente, de forma que en julio de 1925 el desmonte del terreno había finalizado. El edificio se levantó sobre planos del arquitecto Pedro Muguruza Otaño y cuando se inaugu-

ró estaba falto, y hoy sigue igual, de una de las torretas que debían coronarlo y de las esculturas y bajorrelieves que adornarían sus cornisas y fachada de ladrillo visto, la primera de Madrid. Casi cinco años tardó en inaugurarse. Acto que tuvo lugar el 7 de abril de 1930 con la asistencia de importantes personalidades de la vida pública española. Echevarrieta fue nombrado socio de honor de la asociación de la prensa y obsequiado con un banquete en el restaurante Lardhy.

Como con el resto de sus negocios, los alquileres de los subarrendamientos de los locales del Palacio de la Prensa acabaron embargados por la nube de acreedores que aparecieron en los difíciles años treinta. En abril de 1935, una disposición judicial procedía a su incautación.

Por las especiales circunstancias financieras de Echevarrieta, los solares que albergaban sus domicilios en Madrid y Las Arenas acabaron formando parte de las garantías que figuraron como objeto de embargo durante sus reveses financieros de los años treinta. Además, ambos habían tenido su origen en inversiones inmobiliarias.

El chalet de dos plantas, de 643 metros cuadrados cada una, se levantó sobre un solar adquirido en marzo de 1882 por Cosme Echevarrieta. En 1904 y 1906 Horacio añadió a los 1.920 metros cuadrados originales otros hasta alcanzar la superficie definitiva de 13.156. Los terrenos están situados en un privilegiado lugar de la ría bilbaína, en Punta Begoña, cuyos acantilados llegó a adquirir el industrial vasco al Estado, en 1910, por 1.500 pesetas. Desaparecido hoy día, en su lugar se levantan unos bloques de apartamentos construidos por la inmobiliaria a la que los hijos de Echevarrieta lo vendieron por 93 millones de pesetas, de su antiguo esplendor sólo queda la galería que sobre el acantilado construyó en 1918 el arquitecto Ricardo Bastida. La construcción está forma-

da por cuatro cuerpos acristalados con una gran rotonda circular. La familia Echevarrieta la utilizó como zona de recreo y salón de baile.

A la muerte de Cosme Echevarrieta en 1903, la casa familiar de la calle Gardoqui pasó a manos de Amalia. Unos años más tarde, en 1910, Horacio mandó construir en Las Arenas el edificio hoy desaparecido. Los planos los trazó Gregorio Ibarreche en un estilo que recordaba las casas inglesas y fue objeto de modificaciones de Bastida en 1918. Durante los años treinta el mobiliario y obras de arte que almacenaba en su interior fue objeto de diversos embargos. Como le sucedió al otro domicilio habitual de la familia Echevarrieta desde 1917, la casa de la madrileña calle de Claudio Coello.

Como la de Las Arenas la casa madrileña era un pequeño palacete en el que, además de la construcción principal, existían otras menores dedicadas a diversos servicios como garage, cochera, cuadras o portería. En 1935, sufrió cortes de luz por impago del suministro y era uno de los lugares habituales, durante estos años, para los oficiales de los juzgados madrileños que acudían a presentar el protesto de letras o informar y ejecutar el embargo de diversos bienes. Otros fueron sus oficinas en la capital del reino y Bilbao.

Las primeras oficinas de los negocios de la comunidad Echevarrieta y Larrinaga habían estado instaladas en la bilbaína calle del Banco de Bilbao, 1. Después, a mediados de la década de los noventa del siglo pasado, se trasladaron a la Plaza Elíptica, 3. Finalmente éstas se situaron a la calle Orueta, 6 en el edificio donde se instaló la redacción de *El Liberal* tras su compra por Echevarrieta abandonando las antiguas instalaciones de la calle Rodríguez Arias.

Tras la venta del periódico en 1932, las oficinas bilbaínas de Echevarrieta alquilaron un local en el edificio del hotel Carlton desde el

que se llevó la liquidación de los pocos negocios que le iban quedando. Mientras que la contabilidad, en manos de los hermanos Hernani, pasaron a la casa que en Baracaldo, en la finca de Munoa, Amalia Echevarrieta había adquirido en vida de su esposo Rafael Echevarría.

Idéntico fin, embargo o desahucio, tuvieron los locales alquilados al marqués d'Aureilles de Paladines en 1917 en Madrid. Se trataban de dos amplios pisos de la finca número 2 de la calle Fernanflor, en las cercanías de Las Cortes, en pleno centro de la ciudad, que fueron completamente reformados por Echevarrieta al trasladar allí, en octubre de 1917, su centro de operaciones. Antes, provisionalmente, había tenido otras oficinas en la calle Génova, 11.

En Fernanflor estuvieron las oficinas de Echevarrieta, además de la razón social de algunas de sus empresas, hasta 1936 cuando fue desahuciado por impago del alquiler. Desahucio que no debió efectuarse, aunque estaba previsto para mediados de junio de 1936, porque fue allí donde en 1939 un grupo de falangistas requisó la documentación que hoy día se encuentra en la sede del Archivo Histórico Nacional en Salamanca.

5. Ferrocarriles y Transportes Urbanos.

Ferrocarril de Cortes a Borja ²⁰

²⁰ AHNS DP, Caja 1 E-L, Arana (1988) y Anuario Madrid (1933).

Ferrocarril Metropolitano de Barcelona ²¹

Funicular de Archanda ²²

Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos ²³

The Niagara Spanish Aerocard Company Limited ²⁴

Los negocios ferroviarios comenzaron en vida de Cosme Echevarrieta cuando en 1890 se hizo con la cesión que poseía Juan Alonso Fuldain para construir un ferrocarril *económico*, de vía estrecha destinado a unir centros mineros, entre las poblaciones zaragozanas, cercanas a Tarazona, de Cortes y Borja. Como se ha visto su vida fue lánguida hasta que las acciones fueron vendidas en los años treinta. También de escasa influencia en sus negocios fue la pertenencia de Horacio Echevarrieta al consejo de administración de la *Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos*. Empresa, propiedad del francés Pablo Dormann, que explotaba una línea entre Calahorra y Arnedillo en La Rioja. El empresario vasco presentó su dimisión en julio de 1935, poco antes de que comenzara una huelga de los trabajadores del ferrocarril que lo mantuvo paralizado hasta un año más tarde cuando pasó a manos del Estado por abandono de sus propietarios. Pero estas no fueron las únicas empresas ferroviarias en las que participó Echevarrieta.

²¹ AHNS DP, Cajas 188 y 193 E - L.

²² Anuario Bilbao (1923-1924) y (1942-1943), Ossa (1969), Ceballos (1931) y *El Liberal* (1915-1917).

²³ AHNS DP, Caja 193 E-L.

²⁴ AHNS DP, Caja 1 E-L y Ossa (1969).

aprobación en 1912. Desde entonces intentaba interesar a distintos grupos financieros en su construcción. En 1919 estaba en contacto con un grupo francés y la banca de Luis Marsans. Fue en ese momento cuando apareció Horacio Echevarrieta. Tras unas negociaciones durante 1920, las noticias de la creación de otro grupo interesado en construir la línea Lesseps-Liceo, hoy un tramo de la línea 3, decidieron la entrada del bilbaíno en la empresa.

Tras un acuerdo con Reyes en junio de 1920, por el que se le daban 500.000 pesetas y un puesto en el consejo de administración, la empresa fue formalmente creada el 17 de diciembre de 1920. Desde ese momento fue un proyecto más de Echevarrieta. Fue personal suyo quien se hizo cargo de sus primeras oficinas; suyo la mayor parte del suministro eléctrico previsto para su funcionamiento; suyo, con Marsans, el paquete mayoritario de acciones, hasta la entrada del Ayuntamiento de la ciudad, y suyos los proyectos de material móvil y construcción del puente de la estación de plaza de Cataluña que salvaba el cruce del Transversal con la línea del *Gran Metro*.

El interés de Echevarrieta en el metro barcelonés no radicaba tanto en su servicio de transportes de viajeros como en que sirviera de enlace entre las hasta entonces aisladas compañías que servían el tráfico de mercancías de largo recorrido. Por eso su ancho de vía fue el convencional español, lo que obligó a construir coches de mayores dimensiones que las utilizadas habitualmente en este tipo de transportes. Además, como en Madrid y Bilbao, el vasco pensaba en la revalorización de los solares cercanos al trazado de la línea. De ahí que en los propios estatutos de la empresa figurara como una de sus finalidades la compraventa de terrenos y la construcción de edificios.

Mayor importancia tuvieron otras. Entre ellas, más por su carácter simbólico que económico, fue su participación en la sociedad que llevó a cabo el proyecto de un transbordador, ideado por el ingeniero e inventor español Torres Quevedo, en las cataratas del Niágara. A mediados de la década de los diez de este siglo se creó la *Niágara Spanish Aero-card Company Limited*, empresa en la que el industrial vasco participó con 100 acciones. Otro proyecto de parecida funcionalidad, sólo que en este caso pretendió unir el casco urbano de Bilbao con el monte de Archanda, lugar tradicional de esparcimiento de sus habitantes, fue la construcción del Funicular de Archanda. La empresa, en la que participaron otras destacadas personalidades bilbaínas, se creó en 1914 con el fin de construir el funicular que facilitara el acceso al monte y un complejo recreativo compuesto por restaurantes, merenderos y casino. Su construcción se vio dificultada por el conflicto de 1914-1918 aunque logró inaugurarse antes de su finalización. Rápidamente se convirtió en el lugar preferido para pasar los fines de semana y celebrar actos y banquetes de homenaje como los que tuvieron lugar en 1916 en honor de Benito Pérez Galdós o en 1926 para homenajear al líder republicano local Ercoreca. De su popularidad da idea que, en 1923, se instalara una estación radiotelegráfica que fue inaugurada retransmitiendo en directo el concierto que se celebraba en una sala parisina. Finalizada la guerra española de 1936-1939 sus instalaciones fueron cedidas, voluntariamente, por sus propietarios a las nuevas autoridades municipales.

Pero el proyecto ferroviario de mayor envergadura fue la construcción del primer tramo del recorrido Transversal, actualmente línea 1, del metro de Barcelona. Al inaugurarse en junio de 1926 sus ocho estaciones unían La Bordeta, hoy estación de Santa Eulàlia sede del museo histórico de la compañía, con la plaza de Cataluña. El proyecto era del ingeniero Luis Reyes que lo había presentado a las autoridades para su

Pero ni uno ni otro objetivo vio cumplidos. En este caso no fueron sus dificultades económicas. Echevarrieta abandonó el metro barcelonés en 1925, poco antes de su inauguración oficial, cuando al parecer consideró que los proyectos de utilización como ruta de transporte de mercancías se adivinaba más lejana de lo previsto.

6. Naviero y Constructor. De la flota al astillero Echevarrieta y Larrinaga.

Astilleros de Cádiz S.A. ²⁵

Astilleros Echevarrieta y Larrinaga ²⁶

Naviera Echevarrieta y Larrinaga ²⁷

Vapor Tanque Tiflis ²⁸

Vapores del Astillero de Cádiz ²⁹

Los negocios navieros fueron en gran medida protagonizados por la rama Larrinaga de la comunidad de bienes. Desde el siglo pasado, solos o en unión de otros capitalistas españoles o ingleses, habían creado o formado

²⁵ IN, 1943.

²⁶ AHNS DP, Cajas 41, 50, 76 E-L.

²⁷ Valdaliso (1991).

²⁸ AHNS DP, Caja 26 E-L.

²⁹ AHNS DP, Caja 193 E-L y apéndice 1.

parte de diversas empresas navieras que desarrollaron su actividad, fundamentalmente, desde puertos ingleses como el de Liverpool. Actividad marítima que pareció desaparecer en 1917 cuando la flota Echevarrieta y Larrinaga fue vendida en su totalidad tras el hundimiento de dos de buques en el transcurso de la guerra marítima desatada durante la Primera Guerra Mundial.

Sin embargo, Echevarrieta continuó presente en el mundo marítimo tanto como armador del petrolero *Tiflis* como propietario del astillero de Cádiz. El primero le fue incautado durante la guerra por el gobierno británico y utilizado en labores de petróleo de barcos y submarinos de esa nacionalidad en las costas rusas. Finalizado el conflicto el buque le fue devuelto y, tras ser reparado en el astillero gaditano con cargo al gobierno británico, siguió utilizándolo como buque tanque hasta su alquiler a la *Sociedad Petrolífera Española* y posterior integración en la Campsa.

La cantera andaluza es el objeto del presente trabajo y por lo tanto podría parecer una redundancia sintetizar aquí una información que se ha desarrollado en las páginas precedentes. Sin embargo me gustaría resaltar los precedentes de su conversión en sociedad anónima, como ocurrió a principios de la década de los cincuenta.

Ya en abril de 1919, apenas en funcionamiento de nuevo los astilleros, Echevarrieta entró en contacto con la casa italiana *Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C.* para crear una sociedad anónima de la que formaría parte la factoría gaditana. El proyecto no se llevó a cabo como el que casi tres lustros más tarde, en 1932, quiso llevar a cabo con el financiero francés Paul Quillici dentro de sus intentos de evitar su ejecución financiera. Idéntica oferta realizó al año siguiente, en 1933, al Banco Central y al agente financiero catalán Manuel Pereña Salvatella.

Con la entidad bancaria Echevarrieta quiso crear una empresa en la que su aportación sería el astillero gaditano que avalaría un crédito, de 15 millones de pesetas, con el que saldaría todas sus deudas. Distinto fue el planteamiento que preparó con Manuel Pereña. Se trataba de crear una sociedad anónima con un capital de 10 millones de pesetas que se sacaría a suscripción pública. De esta forma Echevarrieta dispondría momentáneamente de liquidez para solucionar sus problemas económicos y estaría en disposición de pugnar por las nuevas construcciones que se esperaba sacara a concurso el gobierno. Sin embargo ambas fracasaron. Para que el astillero gaditano se convirtiera en sociedad anónima hubo que esperar que la explosión de 1947 lo destruyera y el INI decidiera hacerse cargo de él.

La última intervención marítima en la que participó Echevarrieta, de la que tengo referencia, fue el papel de armador que tuvo que ejercer con los seis primeros buques construidos en el astillero gaditano. De ella se ha dado cumplida referencia en el apéndice 1.

7. El hombre de Weimar. Echevarrieta y sus negocios alemanes ³⁰

Uno de los episodios más interesantes de la vida de Horacio Echevarrieta fue el papel que tuvieron sus contactos con empresas, hombres de negocios y Almirantazgo alemanes. Angel Viñas realizó en 1976 un estudio

³⁰ AHNS DP, Cajas 1, 28, 41, 47, 72 115 y 191 E - L, Viñas (1976).

sobre su papel en la política alemana de evasión de las restricciones armamentísticas impuestas por los tratados de Versalles. En él este investigador analizó la creación de la Fábrica Nacional de Torpedos de Cádiz y el montaje de un prototipo de submarino en la factoría gaditana. Sin embargo, los negocios de Echevarrieta con empresas alemanas no se redujeron a estos dos casos. Además hubo otros referidos al mundo marítimo y al aeronáutico. Veamos los primeros.

Los primeros contactos, aparte los que mantuvo en la década de los diez con los hermanos Mannesmann en la cuestión de las minas marroquís, que tengo documentado se remontan a 1921. Ese año, en diciembre, Echevarrieta tenía firmado un contrato con la casa Krupp para construir una serie de submarinos. Contrato que fue anulado doce meses más tarde pero que sirvió de precedente para el que en 1927 firmó con la casa holandesa IvS que fue finalmente el que se llevó a cabo. Tres años después, en junio de 1924, el empresario vasco llegó a un nuevo acuerdo con una casa alemana. Esta vez se trató, por mediación de la empresa Guillermo Pasch de Bilbao, del que firmó con la *Maschinenfabrik Rauschenbach A.G.* de la localidad suiza de Schaffhausen.

Como en otros casos esta última empresa era una tapadera de otra empresa alemana, la *Maschinenfabrik Augsburg-Nuernberg A.G.* de Augsburgo, para salvar las limitaciones impuestas por los vencedores de la Primera Guerra Mundial. Ahora el objeto del acuerdo era la exclusiva que se le daba a Echevarrieta para que construyera motores para barcos MAN. Convenio que fue paralelo en el tiempo al que, nuevamente con la mediación de Guillermo Pasch, Echevarrieta firmó con la *Blohm & Voss* de Hamburgo para la construcción de buques para armada española. Como en el caso del de la Krupp el contrato acabó siendo anulado. En este caso en diciembre de 1927 cuando se vio que el astillero gaditano no

se iban a construir los barcos previstos por Primo para la armada española.

Hay que esperar a 1927 para que los contactos Echevarrieta-Alemania se concretizaran. Antes, en 1925, tampoco tuvo mayor efecto el acuerdo con Rudolf Delkeskamp Wansee para la compra de una patente de un nuevo sistema de *briquettes*. En 1927 no sólo arrancó definitivamente la construcción de la fábrica de torpedos sino que, además, se firmaron los contratos de creación de la comunidad de negocios Echevarrieta-Siemens/Halske; de montaje en el astillero de Cádiz de un prototipo de submarino de 650 toneladas y un tercero de construcción de un buque tanque de doble hélice para la marina española.

El acuerdo con la Siemens fue firmado el 7 de mayo de 1927 por cinco años. Su finalidad era explotar las patentes de dirección de tiro de artillería, en barcos de defensa costera y antiaérea, de la casa alemana que después de la Primera Guerra habían pasado a la empresa holandesa *Internationale Patentkiandeleagesellschaft* de La Haya. Esta en 1926 había creado una nueva razón social, la *N.V. Hacemeyer's Fabrik van Signaal-Apparaten*, con capitalistas holandeses. Las ganancias que se obtuvieran se repartirían a partes iguales.

De las obras que realizó las más importantes fueron la instalación de una nueva estación de escuchas en el submarino C-6 y otras de telegrafía en los C-4 y C-5. Por su trágico fin destaca también la construcción de una nueva dirección de tiro, la primera alemana que se instalaba en un buque de guerra español, en el crucero *Blas de Lezo*. El contrato para la obra se firmó 12 de junio de 1928 y se efectuó a lo largo de 1930 y 1931. En noviembre de ese año el barco abandonó la dársena del astillero sin haber acabado totalmente sus reparaciones. No volvería, en

julio de 1932 se hundió en las costas gallegas en el transcurso de un accidente ocurrido durante unas maniobras.

Tras haber producido beneficios durante los primeros años, a fines de 1933 la comunidad se disolvió por la situación financiera de Echevarrieta que le impedía hacer frente a sus compromisos con la casa alemana a la que empezó a deber cantidades de cada vez mayor importancia. Ya se ha hablado en este trabajo de la construcción del submarino, y de la vicisitudes de su venta, y de la trayectoria de la Fábrica Nacional de Torpedos hasta su desaparición en el verano de 1947. También, en el apéndice 1, se ha tratado la anulación del petrolero de dos hélices para la marina española que se iba a construir con planos técnicos de la casa *Deutsche Schiff-Und Maschinenbau Aktiengesellschaft A.G., Weser* de Bremen.

El otro gran sector en el que Echevarrieta actuó en común con empresas alemanas fue el aéreo. El 28 de junio de 1927 se creaba *Iberia Compañía Aérea de Transportes S.A.*, entre los fundadores figuraba el empresario vasco con un importante paquete de acciones, 1.662 que suponía el 76 % del capital. Sin embargo, en realidad Echevarrieta actuaba como hombre de paja de la *Deutsche Lufthansa A.G.* Así lo demuestra el contrato privado entre ambos por el que se afirmaba que el dinero y el mandato de participación en la nueva empresa aérea se efectuaba por orden de la empresa alemana.

La pretensión de *Iberia* era explotar algunas de las líneas, nacionales e internacionales, subvencionadas. A pesar de llevar a cabo algunos vuelos de prueba entre Barcelona y Madrid, la adjudicación final recayó en otra empresa. Sin embargo, con el fin de ordenar la competencia entre las distintas compañías creadas y en consonancia con su política de conceder a monopolios algunos de los más importantes sectores eco-

en 1929 el Directorio de Primo de Rivera obligó a las más importantes compañías aéreas a unificarse. La consecuencia fue la creación en abril de 1929 de la *Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas Sociedad Anónima*. Entre sus accionistas estaban los grupos más interesados en el sector: *Banca Arnús*, *Banco Español de Crédito*, *Banco Urquijo*, *Banco de Vizcaya*, *Sociedad Española de Construcción Naval*, *Construcciones Aeronáuticas S.A.* e *Hispano Suiza*. Además estaban Horacio Echevarrieta y algunos de sus más cercanos colaboradores como Daniel Araoz y Enrique del Ocio.

Apenas unos días después, el Estado concedió la explotación de las líneas aéreas subvencionadas a esta empresa. Concesión que duró hasta abril de 1932 cuando los gobernantes republicanos decidieron cancelarla. Sin su finalidad principal, en agosto, Classa de disolvió. Entonces *Iberia* volvió a existir como empresa independiente con un consejo de administración presidido por el propio Echevarrieta.

De existencia marginal a las grandes empresas, pero con apoyo de capital alemán, en 1930 se creó la *Compañía de Maderas Río Benito* encargada de la explotación maderera de Cabo San Juan, en territorio de la Guinea española. Sector este al que tampoco había sido ajeno Echevarrieta.

8. Las explotaciones madereras.

Montes de Ansó ³¹

³¹ AHNS DP, Caja 186 E - L.

Montes de Cuenca ³²

Montes de Balsaín ³³

Almacén de Maderas, Madrid ³⁴

Desde los comienzos de los años veinte Horacio Echevarrieta empezó a invertir en los negocios madereros. El primero de ellos fue la explotación de los montes de Ansó, en el municipio de igual nombre de la provincia de Huesca. Este, como los demás negocios del sector, inmerso en un mundo rural muchas veces más cercano al antiguo régimen que al siglo XX, lo consiguió mediante un acuerdo directo con el ayuntamiento oscense tras pasar por un simulacro de concurso público. Además, la documentación que sobre ellos se conserva en los archivos de Echevarrieta ponen a la luz las relaciones caciquiles y de dependencia existentes en el mundo rural español de esos años.

Así, en Ansó, el ayuntamiento no solo no dudó en pedir a Echevarrieta que construyera a sus expensas alguna carretera o las escuelas del pueblo, sino que apeló a él para lograr la destitución del ingeniero provincial de montes que se oponía al trato con Echevarrieta sin un concurso público limpio. Más normal para la época fueron los incumplimientos en el pago de salarios que obligó, incluso, a que algunos de los trabajadores escribieran al empresario vasco pidiéndole que les adelantara alguna

³² AHNS DP, Caja 173 E - L.

³³ AHNS DP, caja 173 E - L.

³⁴ AHNS DP, Cajas 41 y 143 E-L.

cantidad de la deuda que tenía con ellos para sufragar una enfermedad o el entierro de algún allegado.

Echevarrieta explotó los montes de Ansó hasta los primeros años treinta. En ese momento quiso desprenderse de ellos con el fin de obtener liquidez para afrontar las deudas que comenzaban a ser no sólo numerosas, sino también más apremiantes. La liquidación fue, como en otros casos, difícil y de escaso rendimiento tanto por la cantidad obtenida como por los propios débitos que tenía la empresa. En 1932 propuso a los bancos *Zaragozano* y de *Crédito Zaragozano* la creación de una sociedad anónima que incluyera tanto sus concesiones de Ansó como las de Hecho abandonadas. No se si finalmente llegaron a un acuerdo, aunque alguno tuvo que haber porque el *Banco Zaragozano* aparece en 1935 entre los acreedores que embargaron el mobiliario de las oficinas de Madrid.

En 1922 Echevarrieta también consiguió ser nombrado concesionario de la explotación de los montes de Cuenca. En este caso, a diferencia de Ansó, la saca de madera fue completada con la construcción de unos aserraderos en la propia explotación y la población madrileña de Aranjuez. Como en el caso de la oscense, y de la de Balsaín en la sierra madrileña y de Segovia, a principios de los años treinta dejaron de funcionar. En un caso, el de Balsaín, por quiebra de su principal cliente, la casa madrileña de Adrián Piera, y en el de Cuenca por no representar el negocio que esperaba el empresario vasco.

En 1929 la fábrica de Aranjuez, electrificada por cierto por la Siemens, fue cerrada. Camino que siguió al año siguiente el almacén de Madrid en el que también, hasta que dejó de ser accionista, se almacenaban los sacos del cemento producido en la cercana fábrica de *Portland Iberia*. El almacén madrileño, situado en la calle Tellez, 6, funcionaba

desde principios de los años veinte. La suspensión de Adrián Piera supuso un duro golpe para estas empresas y determinaron de alguna manera, junto con la necesidad de desprenderse de las menos necesarias, la salida de Echevarrieta del sector.

9. Los grandes negocios hidroeléctricos. De los saltos del Ter a los del Duero.

Catalana de Gas y Electricidad ³⁵

Salto del Duero ³⁶

Salto del Ter ³⁷

Desde principios del presente siglo se adivinaba que uno de los negocios con mayor porvenir era el eléctrico. No sólo por la cada vez mayor demanda de unos núcleos urbanos en expansión, sino también para suministrar energía a las nuevas industrias que iban apareciendo. Por eso no es de extrañar que pronto surgiera una carrera, cada vez más acelerada, por hacerse con las concesiones de los saltos hidroeléctricos.

³⁵ AHNS DP, Cajas, 4, 36, 188 y 193 E-L.

³⁶ AHNS DP, Caja 36, Anuario Madrid (1930 y 1942), Saiz Valdivieso (1984), Ossa (1969) y *El Liberal*, Bilbao, años 1918-1920.

³⁷ AHNS DP, Cajas 4, 188 y 193 E-L.

En ella participó Horacio Echevarrieta comprando el 3 de enero de 1905, junto con el *Crédito de la Unión Minera*, la *Sociedad General de Minería* y Félix Abásolo, los derechos existentes en la zona gerundense del Ter. Derechos que se vieron completados con la firma el año siguiente de un convenio por el que la electricidad del proyectado ferrocarril de Vich a Pastoral de Amer sería proporcionada por la nueva empresa. Pero pronto comenzaron los problemas, los permisos de las concesiones no fueron aprobados en su totalidad y los primitivos socios comenzaron a ocupar un discreto segundo plano ante un negocio que se adivina a muy largo plazo.

Así que no fue hasta octubre de 1908 cuando Echevarrieta firmó un convenio con Eugenio Grasset para que este último se encargara de la construcción de las instalaciones de la empresa. Su valor ascendía a casi nueve millones de pesetas, de los que cuatro se le abonaría al contratista en acciones. Hubo un nuevo retraso que llevó el inicio de las obras hasta 1911 cuando empezaron a realizarse trabajos en el propio canal, caminos de acceso, materiales y herramientas, almacenes de Can Riera y oficinas de Susqueda.

Las obras se detuvieron definitivamente en 1913. Tres años después Grasset y Echevarrieta llegaban a un acuerdo por el que liquidaban cuentas y el empresario vasco se comprometía a que si, en algún momento, continuaban las obras por él mismo u otra empresa, sería la empresa de Grasset quien las haría o de lo contrario recibiría una indemnización de 375.000 pesetas. Hasta ese momento Horacio Echevarrieta había desembolsado más de 3 millones de pesetas en un negocio que todavía no había comenzado siquiera a producir.

No es de extrañar por lo tanto que su cuñado, el ingeniero Rafael Echevarría Azcárate escribiera a Vicente Capell, empleado de la oficina

de Madrid, que respiraba tranquilo al enterarse de la venta de *Saltos del Ter* a la que consideraba un proyecto demasiado grande para una empresa particular como era la comunidad de bienes Echevarrieta y Larrinaga. El acuerdo era el que el 7 de marzo se había alcanzado con la *Catalana de Gas y Electricidad* por el que Echevarrieta le cedía sus 2.919 acciones y todos sus derechos en *Saltos del Ter*, más las acciones de *Carbones Asturias*, el vapor *Agadir* y los derechos de suministro del 50% de energía al *F.C. Metropolitano de Barcelona*. A cambio obtuvo 8.000 acciones por un valor de 2.870.000 pesetas y un puesto en el consejo de administración de *Catalana*. Además de continuar de presidente de *Carbones y Saltos del Ter*.

La presencia de Echevarrieta en la compañía catalana se prolongó hasta 1936. Por lo menos en su consejo de administración. Porque en 1924 tuvo que dar la mitad de sus acciones, por valor de 1.435.000 pesetas, a la Banca Marsans para liquidar el crédito de un millón de pesetas que le había concedido para la compra de un importante paquete de acciones del *Banco Internacional de la Industria y el Comercio*. Las cantidades que durante los años treinta recibió por pertenecer al consejo de administración de esta empresa fueron una de las gotas de agua que intentaron paliar la sequía económica de esos años. La actividad del vasco se limitó a ser la del poseedor de un importante paquete pero sin apenas ningún poder de decisión más allá de atender algunas peticiones de recomendación para determinados puestos.

Parecido fin, aunque más tardío, tuvo el otro gran proyecto hidroeléctrico de Horacio Echevarrieta, la *Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos Saltos del Duero*. Su creación se remonta a julio de 1918, aunque no tuvo un funcionamiento real hasta la firma el 12 de diciembre de 1924 de una escritura de comunidad entre Horacio Echevarrieta, representado por Félix Rodríguez, con cinco mil acciones, el

Banco de Bilbao, con diez mil acciones, y la *Sociedad General de Transportes Eléctricos*, con otras cinco mil acciones. El capital de la empresa sufrió un aumento de 150 a 160 millones de pesetas que se reflejó en la modificación de sus escrituras en febrero de 1925. Echevarrieta aportaba la concesión del salto Cantero que había comprado años antes por quinientas mil pesetas.

Tampoco estuvo exenta de dificultades esta empresa que, cuando se consolidó, supuso la aparición de un grupo eléctrico ligado al Banco de Bilbao que hacía la competencia al hasta entonces todopoderoso en el sector, Banco de Vizcaya. La finalidad de *Salto del Duero* era la de construir y explotar los grandes saltos sobre el río Duero previstos por el ingeniero José Orbegozo en las provincias de Zamora y Salamanca y en zonas cercanas a la frontera con Portugal. Precisamente esta cercanía al país vecino fue el origen de algunos de sus escollos.

La necesidad de adecuar el proyecto al convenio de amistad hispano-portugués, fue el motivo que aprovecharon los hombres del Banco de Vizcaya para interponer un recurso contra las concesiones efectuadas a *Salto del Duero*. Aunque el recurso fue retirado en 1921 hubo que esperar a fines de la década de los veinte y, sobre todo, al ministerio de Obras Públicas de Indalecio Prieto durante la Segunda República, para que la obra recibiera los impulsos necesarios que le convirtiera en lo que algún hagiógrafo del Banco de Bilbao ha denominado la realización más importante de la industria eléctrica española.

Sin embargo, una vez más, no pudo saborear las mieles del triunfo. En 1932, en pleno centro de su tormenta económica, el Banco de Bilbao se quedó con su participación para cobrarse algunos de los créditos suministrados. Echevarrieta que había recorrido triunfalmente la provincia salmantina en 1920, llegando incluso a financiar la candidatu-

ra de algún *amigo político*, desaparecía de la que acabaría convirtiéndose en la empresa que hoy conocemos como *Iberduero*.

10. Los nuevos sectores industriales. De los petróleos a las industrias químicas

Compañía Hispano-Británica de Petróleos ³⁸

Compañía Ibérica de Telecomunicaciones ³⁹

Portland Iberia ⁴⁰

Sociedad Petrolífera Española ⁴¹

Sociedad General de Obras y Construcciones ⁴²

Unión Española de Explosivos ⁴³

Echevarrieta no fue un empresario que se mostrara remiso a invertir en negocios nuevos. Ya se ha visto su decidida participación en empresas eléctricas. Pero no fue la única, otros casos fueron sus participaciones en los sectores cementero y petrolífero.

³⁸ ANHS DP, Cajas 1 y 193 E - L y Gortazar (1986).

³⁹ AHNS DP, Caja 1 E-L, Saiz Valdivieso (1984), Ossa (1969) y Anuario Bilbao (1923-1924).

⁴⁰ AHNS DP, Cajas 1, 4 y 26 E-L.

⁴¹ AHNS DP, Caja 193 E - L, Anuario Madrid (1921-1923) y (1933), Ceballos (19331), Gortazar (1986) y García Delgado (1972).

⁴² AHNS DP, Caja 1 E-L.

⁴³ AHNS DP, Caja 194 E-L y Gortazar (1986).

En una fecha tan temprana como 1913, antes de que la Primera Guerra Mundial provocara la generalización de la utilización del cemento artificial, el empresario vasco se convirtió en uno de los principales accionistas de la fábrica de este material existente en las cercanías de Villasequilla en la provincia de Toledo. Este tipo de cemento, ya usado a fines del siglo pasado en Inglaterra, recibía en España el nombre genérico de Portland, en referencia a una de las más importantes marcas, y tenía unas características adecuadas para las nuevas construcciones que empezaban a desarrollarse en el país.

La participación de Echevarrieta conjunta a la de Eugenio Grasset, el contratista de las obras del Ter, fue el origen de un pleito, en los años treinta, entre quienes habían sido compañeros de negocios. Grasset compró sus 1.540 acciones por valor de 808.463 pesetas con un crédito del Banco de Bilbao avalado por la propia inversión. En 1917 las letras del banco no pudieron ser pagadas y fue Echevarrieta quien se hizo responsable solidario. El vasco fue pagando las letras de Grasset durante los años siguientes y llegó un momento en el que se consideró auténtico propietario de las acciones por cuanto el deudor no le saldaba las letras que pagaba. En 1931, cuando el bilbaíno ya había vendido sus acciones en la *Portland*, Grasset reclamó las suyas posiblemente ante el temor de que también las enajenara. El financiero vasco utilizó su influencia en el Banco de Bilbao para que no se efectuara la devolución. Entonces Grasset le demandó. Pleito que ganó en 1933.

En 1917, la compra de otro paquetes de acciones puso la práctica totalidad de la empresa en manos del vasco. Fue el momento en el que su domicilio social se trasladó a las nuevas oficinas madrileñas de la calle Fernanflor. Durante los años del conflicto mundial *Portland Iberia* se convirtió en un saneado negocio, a pesar de las dificultades de transpor-

tes y combustible de esos años, que tuvo entre sus clientes a los astilleros gaditanos para cuya reconstrucción durante 1917-1918 proporcionó todo el material. Marca de gran prestigio en el mundo de la construcción, su fábrica toledana quiso ponerse como ejemplo de las avanzadas ideas sociales de su propietario. Así, un artículo aparecido en abril de 1926 en el periódico de Echevarrieta llegaba a calificar su organización del trabajo de fourerista.

Echevarrieta, como tantas otras de sus empresas, perdió la *Iberia* en 1930, cuando empezaban a aparecer sus problemas económicos. Por la venta de sus más de tres mil acciones, a más del 100 % de su valor, obtuvo 3.974.587 de pesetas de los que 2,5 pasaron al Banco de Bilbao para rebajar deudas. El mismo fin, aunque por distintas causas, tuvo su participación en el mundo de los negocios petrolíferos que a comienzos de la década de los veinte aparecía como una prometedora empresa.

Echevarrieta fue uno de los fundadores en 1921 de la empresa de nacionalidad española *Sociedad Petrolífera Española* que ocultaba los intereses mayoritarios de la empresa inglesa *Asiatic Petroleum Company* que a su vez dependía de la poderosa *Shell*. Su participación alcanzaba las trescientas mil pesetas de los 2,5 millones que formaban el capital de la sociedad. Aunque en 1924 vendió su participación al *Banco Urquijo* por setecientas setenta y cinco mil pesetas y abandonó su consejo de administración, no por ello dejó el sector. Por esos años también había participado en la *Compañía Hispano Británica de Petróleos* creada en 1920 en San Sebastián. Sin embargo, su actuación más importante en el mundo petrolífero fue su intervención en los movimientos empresariales que antecedieron a la concesión del arrendamiento del monopolio de petróleos, es decir a la creación de la Campsa.

No voy a desarrollar los tumultuosos enfrentamientos entre los diversos intereses que aspiraban al monopolio. Sólo que Echevarrieta participó en ellos, que se le consideraba como uno de los más cualificados pretendientes, como representante de la *Shell* que ya dominaba el refinado y compra-venta del petróleo, y que mereció la atención de las autoridades para que intentara llegar a un acuerdo con algunos de los otros grupos que participaban en el concurso. Ya sabemos que la contienda no se decantó por su opción. Un sector de importantes beneficios se le escapaba entre los dedos.

Otras inversiones, meramente accionariales, tuvieron como protagonista al sector químico, en *Unión Española de Explosivos* a cuyo consejo de administración perteneció, de la mano de personas cercanas al rey Alfonso XIII, hasta 1936, y al de la construcción. En este último, desde antes de la Primera Guerra Mundial, Echevarrieta fue accionista de la *Sociedad General de Obras y Construcciones* y perteneció a su consejo de administración. A esta empresa ligada al Banco de Bilbao dejó de pertenecer a comienzos de los años treinta. La última de sus inversiones en sectores que aparecían como prometedores, desde 1914 en adelante, estuvo en las comunicaciones.

La *Compañía Ibérica de Telecomunicaciones* fue creada a fines de 1916 con un capital de quinientas mil pesetas que posteriormente se elevó a un millón y medio. Echevarrieta poseyó unas sesenta mil pesetas del capital y fue nombrado miembro de su consejo de administración. Sin embargo, su influencia era mayor que la que la mera cuantificación del valor de sus acciones podría indicar. Fue gracias a su influencia por la que Indalecio Prieto, al parecer decidido a abandonar la política, ocupó durante unos meses el puesto de gerente de la sociedad. Breve período de tiempo antes de regresar a la capital bilbaína con el encargo de preparar

las movilizaciones que desencadenarían el movimiento huelguístico del verano de 1917.

La *Ibérica* tenía como finalidad la construcción de estaciones y aparatos radiotelegráficos y telefónicos de patente estadounidense Forst. Como medida de promoción, estos productos fueron instalados en los primeros buques construidos en los astilleros gaditanos, su propio yate *Cosme y Jacinta*, así como en el perteneciente a Alfonso XIII *Giralda* y en el casino de Archanda. Esta empresa se presentó al concurso de concesión de emisoras de radio que finalmente se llevó *Unión Radio*, la actual cadena *Ser*. En ese momento, verano de 1929, Echevarrieta había vendido sus acciones y dejado de participar en su consejo de administración. Sólo conservaba unos derechos de titularidad sobre la emisora malagueña E.A.J. 13. Los vendió por 50.000 pesetas cuando la liquidación de *Ibérica de Telecomunicaciones*.

11. El mundo bancario. Horacio Echevarrieta y el capital financiero

Banco Nacional de Méjico ⁴⁴

Banco de Cartagena ⁴⁵

Banco de Bilbao ⁴⁶

⁴⁴ AHNS DP, Caja 1.

⁴⁵ AHNS DP, Caja 1 E-L.

⁴⁶ AHNS DP, Caja 1 E-L.

Banco del Comercio ⁴⁷
Sociedad Financiera Iberia ⁴⁸
Banco Internacional de Industria y Comercio ⁴⁹
Compañía de Seguros Hispania ⁵⁰
Sociedad de Seguros Plus Ultra ⁵¹
Banca Sousa, Moure y Compañía ⁵²

Horacio Echevarrieta no logró introducirse en el sector que se convirtió en clave del desarrollo industrial español. Desde principios de siglo, gracias a la participación de los Larringa en la creación del Banco del Comercio, cuando este fue absorbido por el de Bilbao, pasó a formar parte del consejo de administración de ambas entidades. En 1918 la comunidad de bienes poseía cincuenta mil pesetas en acciones del banco bilbaíno seguramente para garantizar su pertenencia al consejo de administración. Durante los años treinta, cuando su derrumbe económico, dejó de pertenecer al órgano directivo de ambos bancos. Los créditos que el Banco de Bilbao le había concedido y los avales proporcionados para fianzas de obras estatales resultaron dos losas demasiado pesadas para que el empresario vasco pudiera levantarlas.

⁴⁷ AHNS DP, Caja 1 E-L.

⁴⁸ AHNS DP, Caja 1 E-L y Arrarás (1970).

⁴⁹ AHNS DP, Cajas 26 y 36 E-L.

⁵⁰ AHNS DP, Caja 36 E-L.

⁵¹ AHNS DP, Caja 1 E-L.

⁵² AHNS DP, Cajas 26 y 38 E-L.

Como tampoco fueron muy afortunadas su inversiones en los bancos *Internacional de Industria y Comercio* y *Nacional de Méjico*. El millón de pesetas en acciones que de la primera de estas entidades compró en 1925 sólo le originó la pérdida de una parte de las acciones de *Catalana de Gas* que tuvo que traspasar a la Banca Marsans para saldar la deuda que tenía con ella. Miembro del consejo de administración del banco hasta 1929. En esta fecha intentó vender las 1.900 acciones en su poder. No pudo al no cotizar en bolsa. De menor cuantía, unas cuarenta mil pesetas, fue el capital invertido en el banco mejicano que se perdió en las convulsiones políticas del país americano.

Distinto cariz tuvo la compra de acciones por valor de 50.000 pesetas del *Banco de Cartagena*. Las poseía en 1918 y había sido miembro de su consejo de administración durante los años en los que estuvo negociando con la *Compañía Española de Minas del Rif* la solución de las diferencias que les enfrentaban en el Norte de Africa. Como se sabe llegaron a un acuerdo y quizás las acciones y su entrada en el consejo directivo del banco obedeciera a él. Tanto en la compañía minera como en el banco murciano tenía una importante presencia el conde de Romanones, acompañante habitual de Echevarrieta durante estos años. Así en el verano de 1914, ambos realizaron una larga excursión por las costas norteafricanas.

Además, última de las empresas bancarias de las que tengo conocimiento que participó Echevarrieta, está su inversión de más de 200.000 pesetas en la casa portuguesa *Banca Sousa, Moure y Compañía*. La efectuó durante los años veinte por medio de una persona interpuesta, José Madeiro, para evitar así la legislación del país vecino que impedía la participación extranjera en estas entidades. Aunque finalmente tuvo que retirarse, al descubrirse el asunto, los negocios con el banco portugués es

la primera referencia directa de sus relaciones con el grupo para el que, en los años treinta, compró un cargamento de armas al *Consortio Nacional de Industrias Militares* español. Su destino era propiciar un golpe de Estado en Portugal. Estas armas fueron las que en 1934 aparecieron a bordo del *Turquesa* en las costas asturianas y fue la causa del encarcelamiento de Echevarrieta desde septiembre de ese año hasta junio de 1935.

De sus restantes participaciones en empresas financieras destaca la que le ligó a la *Sociedad Financiera Ibérica*. Las otras dos, en las compañías de seguros *Hispania* y *Plus Ultra*, se limitaron a ser meras inversiones accionariales y a ser miembro de sus consejos de administración. En la primera, de la que era vicepresidente en 1924, tuvo acciones por valor de 10.000 pesetas. Mientras que de la segunda, sin saber su participación accionarial, conozco que en 1931 era el presidente de su consejo. Distinto fue el caso de la *Ibérica*, una vez más una empresa con nombre relacionado con la denominación Iberia.

Arrarás ha relacionado a esta financiera con la anulación por los gobernantes republicanos del contrato que le daba a Juan March el monopolio de tabaco en el norte de África español. Se basa este autor en las afirmaciones de Gil-Robles durante los debates de la Comisión de Suplicatorios de las Cortes de la Segunda República que debatía el caso March. La concesión le había sido retirada al banquero mallorquín en junio de 1931. El entonces ministro de Hacienda Indalecio Prieto había aprovechado la rescisión para entregar el monopolio, irregularmente decía Gil-Robles, a otra sociedad de capital francés pero que tenía como tapadera en España otra participada por la *Financiera Ibérica*.

La relación de Echevarrieta en este asunto, además de la que podía hacer sospechar su conocida amistad con el ministro socialista, era

que aparecía como poseedor de 575.000 pesetas de su capital y tenía a un apoderado suyo, Luis Aranguren, informador de las posibilidades del negocio de la Gran Vía, en el consejo de administración. Es una de las pocas ocasiones en las que aparece documentada la relación entre Echevarrieta y Juan March. A pesar de que sea a este último a quien se le atribuya la quiebra económica del bilbaíno por no ayudarle en su petición de entrevistarse con Prieto para solucionar los problemas que tenía el mallorquín con los gobernantes republicanos.

12. ¿Diversión o negocio?. Fincas Rústicas, yates y la Exposición de Sevilla de 1929-1930

Balandro Marichu ⁵³

Finca rústica Tres Cantos, Colmenar Viejo ⁵⁴

Finca La Concepción, Málaga ⁵⁵

Finca Munoa, Baracaldo (Vizcaya) ⁵⁶

Pabellón Exposición Hispano-Americana de Sevilla ⁵⁷

Yate Cosme y Jacinta ⁵⁸

⁵³ AHNS DP, Caja 194 E-L y apéndice 1.

⁵⁴ AHNS DP, Caja 204 E - L.

⁵⁵ AHNS DP, Cajas 1 y 203 E-L.

⁵⁶ AHNS DP, Cajas 1 y 203 E-L.

⁵⁷ AHNS DP, Caja 3 E-L.

⁵⁸ AHNS DP, Caja 26 E-L y *El Liberal*, Bilbao (1910-1927)

⁵⁹ AHNS DP, Cajas 2 y 48 E - L y *EL Liberal*, Bilbao (1927-1929).

En este apartado están incluidas una serie de propiedades de Horacio Echevarrieta que no pueden considerarse estrictamente como empresas o negocios. Sin embargo, algunos de ellos, como las fincas de Colmenar Viejo o Málaga sí proporcionaron rendimientos económicos, mientras que otros, como los barcos no sólo se utilizaron para disfrute privado sino que jugaron un importante papel en sus negocios. Baste recordar los viajes del *Cosme y Jacinta* o, posteriormente, del *María del Carmen* por las costas africanas y europeas transportando a su propietario. Finalmente, la participación con pabellón propio del bilbaíno en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929-1930 entra dentro de la promoción publicitaria de quien en ese momento era un destacado amigo de los gobernantes, una esperanza para el futuro y un empresario al que se le reconocía un crédito ilimitado, en palabras de un periodista de la época. Los años siguientes demostrarían que no era así.

La navegación fue una de las aficiones de Echevarrieta. Algo más que una diversión por los viajes que realizó a bordo de alguno de los dos yates que poseyó. Socio fundador del Club Náutico bilbaíno, y miembro de su junta directiva, el *Club de Regatas* era uno de sus lugares habituales de reunión con amigos y conocidos. No conozco con exactitud la fecha en la que adquirió el yate *Cosme y Jacinta*, llamado así en recuerdo de sus padres, pero a principios de los años diez ya era suyo. En él realizó en 1913 la expedición al norte de África con Ruiz Pastor en busca de las minas denunciadas y también en él realizó un amplio periplo por Argelia, Marruecos y Canarias con el conde de Romanones. Los cruceros que el *Cosme y Jacinta* efectuaba por el Cantábrico, las costas francesas, inglesas, alemanas, e incluso escandinavas, mezclaban sabiamente placer y descanso con negocios.

Tuvo que ser precisamente en uno de estos viajes cuando, Echevarrieta tomó contacto con los propietarios franceses, la familia Herriot,

de uno de los antiguos yates que habían pertenecido a Guillermo II. A pesar de la popularidad que había adquirido el *Cosme y Jacinta* durante las gestiones que realizó desde 1923 hasta 1925 cerca de Abd-el-Krim por encargo de los gobiernos españoles, este yate se le había quedado pequeño. No importaba que su nombre permaneciera asociado a su liberación en el colectivo de los prisioneros de Axdir. En julio de 1928, el antiguo *Meteor* del ex-kaiser alemán hacía su entrada en el puerto bilbaíno. Ahora se denominaba *María del Carmen Ana*, en homenaje a su hija menor fallecida en 1926, tras las reparaciones que había sufrido en Inglaterra y llegaba para participar en la regata Santander-Bilbao tras no haber estado preparado a tiempo para hacerlo en la trasatlántica que se desarrollaría desde Nueva York hasta Santander.

Tuvo que esperar Echevarrieta al verano siguiente para que su nuevo yate le proporcionara la oportunidad de ocupar las cabeceras de las aun incipientes páginas deportivas de los diarios españoles. El 29 de agosto entraba en la bahía santanderina el primero en la regata Plymouth-Santander. El propio Alfonso XIII le esperaba y subió a bordo para darle la enhorabuena. Fueron días felices. *El Liberal* de Bilbao dedicaba planas enteras a las actividades de su propietario que, ya con la madurez de sus 58 años, se fotografiaba en la cubierta del *María del Carmen* con familiares, amigos y tripulación.

Pocos años disfrutó Echevarrieta su nuevo yate. Durante su quiebra, el *María del Carmen* fue vendido. No se exactamente a quien. En 1932 le fue ofrecido al duque de Edimburgo que no se mostró interesado. En la lista oficial de buques españoles de 1934 aparece una goleta *María del Carmen*, menor de doscientas toneladas, matriculada en Vizcaya en 1927 y construida en Alemania que bien pudiera ser el barco del bilbaíno. Pertenecía al jerezano conde de Garvey. La misma persona que

se había mostrado interesada un año antes en la construcción de un yate en los astilleros de Cádiz que finalmente no se efectuó. Idéntico destino siguió el balandro *Marichu*, denominado así por su esposa María Madaleno, construido en el astillero gaditano a finales de los años veinte y dedicado al veraneo bilbaíno de la familia. A fines de 1933, el consejero del banco de Bilbao Santos Gárate se mostraba interesado en su adquisición.

Dos de las tres fincas rústicas que estuvieron bajo el control de Echevarrieta tuvieron la doble función de servir de espacio de recreo y fuente de ingresos. La de *Tres Cantos*, en la cercana población a Madrid de Colmenar Viejo fue comprada en octubre de 1917 y dedicada a explotación avícola y apícola. En 1930 tras añadirle a la primitiva otras dos fincas colindantes, el arquitecto Muguruza construyó una casa que al igual que la finca acabó siendo embargada en 1934. La finca, otro predio con aprovechamiento comercial, *La Concepción*, situada en Málaga, perteneció en realidad a su hermana Amalia, como la de Munoa, gracias a su matrimonio con Rafael Echevarría. Pero al quedar unidas las fortunas de los dos hermanos sus vicisitudes fueron parejas. Además, quien en realidad dispuso de ella desde la muerte de Echevarría fue Horacio a quien se dirigían los administradores para consultarles los problemas que surgían.

La Concepción producía almendras y frutales y durante los años treinta sufrió la caída económica de sus propietarios. Fue hipotecada en varias ocasiones y su conservación fue descuidada. Parece que sobrevivió en poder de los Echevarrieta hasta la posguerra cuando fue incautada por el Movimiento y transformada en centro juvenil. Durante los años veinte fue lugar veraniego de descanso de Rafael Echevarría y su esposa al que ocasionalmente acudía Horacio, sus hijos y numerosas visitas y compromisos.

La finca baracaldesa de Munoa también había pertenecido a Rafael Echevarría y pasó a propiedad de Amalia Echevarrieta a su muerte. Intentada vender en diversas ocasiones durante los años treinta para aliviar la situación financiera de los Echevarrieta, permaneció en su poder hasta, al menos los años sesenta. En ella, un martes 21 de mayo de 1963 falleció a los 92 años, tras una operación de esófago, Horacio Echevarrieta.

La participación del empresario en la Exposición Hispanoamericana de Sevilla de 1929-1930 puede ser interpretado como su canto de cisne en el mundo empresarial. Aunque se desarrolló algo alejada cronológicamente del comienzo de sus dificultades, su presencia con un pabellón propio en la muestra sevillana, indica hasta que altura había llegado en el mundo público y de las finanzas españolas. En noviembre de 1928 Echevarrieta tenía ya decidida su participación. Ese mes le había encargado a Pedro Muguruza los planos del pabellón, de carácter efímero, que se levantaría en la avenida de Portugal, a la espalda del edificio de la plaza de España. Las gestiones las realizó un representante suyo llamado Darío Arana, jerezano, que fue quien pagó las 50 pesetas que costaba la inscripción y las 7.500 de los derechos de los 1.500 metros cuadrados que le fueron concedidos.

El proyecto de Muguruza, que fue aprobado el 11 de enero de 1929, se componía de una única planta en forma de cruz en cuyos brazos estaban instalados los stands de las empresas de Echevarrieta consideradas más representativas: montes, maderas, cementos, minería y construcción naval. Tras el cierre de la exposición el pabellón quedó abandonado hasta que en 1.932 el ayuntamiento de Sevilla decidió su derribo por considerar su estado de deterioro irreversible.

13. Otros negocios.

Canal de Isabel II ⁶⁰
 Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas⁶¹
 El Financiero ⁶²
 Crédito y Docks ⁶³
 El Liberal, Bilbao ⁶⁴

Para finalizar este sintético recorrido por las empresas en las que participó Horacio Echevarrieta he dejado cinco sociedades, de diversos sectores, en las que tuvo acciones pero no destacaron, salvo el periódico, por su especial significación. En diversos momentos el empresario vasco adquirió obligaciones del madrileño *Canal de Isabel II*, la sociedad barcelonesa concesionaria de los depósitos francos de Cádiz y la empresa metalúrgica *Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas* que tenía su fábrica de maquinaria y cobre para la industria eléctrica en Córdoba. Además tuvo participación en la empresa editorial *El Financiero*. Pero la más destacada de este grupo fue el diario bilbaíno *El Liberal*.

⁶⁰ AHNS DP, Caja 1 E-L.

⁶¹ AHNS DP, Caja 1 E-L, Ceballos (1931), Cabrera (1983) y Anuario Madrid (1930).

⁶² AHNS DP, Caja 26 E-L.

⁶³ AHNS DP, Caja 1 E - L.

⁶⁴ AHNS DP, Caja 193 E-L, Saiz Valdivieso (1984) y (1977), Gómez Aparicio (1981).

Este periódico había sido fundado a principios del presente siglo por la *Sociedad Editorial Española*, creada por Miguel Moya, que era además propietaria de otros diarios del mismo nombre en distintas ciudades españolas, como Barcelona, Murcia o Sevilla, y del madrileño *El Imparcial*. Echevarrieta lo adquirió en octubre de 1918 por doscientas cincuenta mil pesetas. *El Liberal* de Bilbao llegó a ser el periódico de mayor circulación del norte de España y acabó convirtiéndose en un periódico de moderna factura preferido por determinados círculos de la burguesía progresista y la clase obrera local.

Durante la propiedad de Echevarrieta se modernizaron sus instalaciones, que se trasladaron a la calle Orueta,6, y maquinaria y adquirió un tono moderado de carácter republicano en lo político, reformista y anti-clerical en lo social y de tendencia *españolista* ante la cuestión regionalista. Su auténtico director, a pesar de figurar nominalmente Federico Villanueva o Luis Bello, fue Indalecio Prieto quien había entrado en él de linotipista. Sería el político socialista quien se lo compraría en 1932 por cuatrocientas mil pesetas en pleno desastre financiero del bilbaíno. En sus manos permaneció hasta la entrada de las tropas franquistas en Bilbao, momento en el que pasó a poder de la Falange. La maquinaria fue desguazada y una parte trasladada a Pamplona, al periódico *El Pensamiento Navarro*, las linotipias a Valladolid y el edificio fue utilizado por el periódico *Hierro*.

El Liberal con Echevarrieta como propietario acogió en sus columnas numerosas de sus vicisitudes familiares y empresariales. Ciertamente no fue un periódico única y exclusivamente a su servicio. Aunque en contadas ocasiones, como durante las batallas por la concesión de los *Salto del Duero*, sí le sirvió de altavoz de sus actividades. Sobre todo durante los años en los que fue diputado por Bilbao o para amplificar sus

actividades náuticas. Una vez que pasó a poder de Prieto la figura de Echevarrieta dejó de existir para sus páginas. Incluso durante su detención en 1934. Sólo en los días previos a su liberación, en junio de 1935, cuando las gestiones a su favor habían llegado ya a las entidades locales y provinciales vizcaínas y gaditanas, en *El Liberal* aparecieron algunas cartas de antiguos ex-cautivos y telegramas a favor de Echevarrieta. ¿Precaución u olvido?

14. Las oficinas Echevarrieta. Sus hombres de confianza.

El extenso y complicado mundo de las empresas en las que participó Horacio Echevarrieta no hubiera sido posible sin la existencia de unas oficinas dirigidas por hombres de su confianza. En los momentos de mayor auge de sus negocios dispuso de hasta tres: Madrid, Bilbao y Barcelona.

La más antigua era la de Bilbao donde había nacido la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga. A la muerte de su padre siguió ocupando un puesto de confianza Manuel Unzurrunzaga Gómez. Este, en compañía de Rafael Ferrer Malzarraga, ocupó la dirección de las oficinas bilbaínas y ejercieron de apoderados en distintos negocios. Sin embargo, el hombre más cercano al empresario fue José Madaleno Zárraga. Hermano de su esposa María, actuó como su auténtico gerente, consejero, técnico y confidente. No sólo tenía a su cargo las oficinas bilbaínas, sobre todo tras el traslado a Madrid de Unzurrunzaga en 1917, sino que acudía a donde fuera requerido. Así, durante varios años asumió la práctica dirección, con frecuentes viajes entre Cádiz y Bilbao, de los astilleros gaditanos.

La contabilidad de la oficina bilbaína la llevaron Juan y Tomás Hernani. Fueron dos empleados fieles que en un discreto segundo plano durante los años diez y veinte, en la década de los treinta cuando la situación económica fue tan difícil que les dejó sin asuntos que tratar, que no fueran eludir a los acreedores, siguieron fieles a Echevarrieta desde la finca de Munoa a donde trasladaron los libros del empresario tras el despido en 1933 de los empleados de la oficina bilbaína.

El cambio de domicilio de Echevarrieta a Madrid supuso la transformación del pequeño despacho de la calle Génova, en una oficina similar a la de Bilbao. Su primer encargado fue Manuel Unzurrunzaga que se trasladó desde la capital vizcaína. A su muerte en octubre de 1918, le sustituyó Pablo Salmerón Gómez. Este había estado relacionado con el vasco desde la década de los diez y fue uno de los compondores del laudo de la comunidad de bienes de 1914. Su salida en 1922 estuvo rodeada por ciertos problemas que desconozco. Fue sustituido por Luis Aranguren Gallaistegui quien reorganizó las oficinas. En ellas ocupaba un puesto, en la sección de copiadores de cartas, un joven llamado Vicente Capell que permanecería junto a Echevarrieta hasta los años cuarenta, tras la guerra española de 1936-1939.

Además, Echevarrieta disponía de encargados de los diversos sectores empresariales en los que participaba. Para los negocios marítimos contaba con Gabino Egusquiza y Luis Cervera Jácome su representante en la Asociación Nacional de Constructores Navales y director de la inacabada fábrica de torpedos de Cádiz. Cervera ocupó durante algunos meses de 1932 la dirección de la oficina madrileña. Para los asuntos mineros, además de los consejos de Madaleno, contaba con Juan Rotache y una serie de agentes, sobre todo en Marruecos, como Antonio Got, Sebastián Sotomayor o Sidi Idris Ben Said.

La oficina de Barcelona tuvo una breve existencia cuya mayor actividad fue durante la participación de Echevarrieta en el negocio del metro. Quien se encargó de ella fue Adolfo Gaminde Eguilor que acabó trasladándose a las de Madrid en 1933.

Además, durante algunos períodos de tiempo otras personas tuvieron destacados papeles en los negocios de Echevarrieta. Así, el abogado y republicano bilbaíno, futuro diputado por Zaragoza, Mariano Tejero era el encargado de la asesoría legal de las oficinas de Madrid. Aunque el abogado público fue Enrique del Ocio López de Haro, bilbaíno también. En la relación con las empresas alemanas estuvo presente casi permanentemente Daniel Araoz Aréjula, barón del Sacro Lirio, que cobró un sueldo de Echevarrieta desde mediado los años veinte hasta finales de 1934. Como Félix Rodríguez, antiguo empleado de las oficinas de Bilbao, de quien se dice que fue la persona que intentó que Prieto accediera a recibir a Juan March.

Relación alfabética de las propiedades particulares y empresas en las que participó Horacio Echevarrieta ⁶⁵

Almacén de Maderas, Madrid (1922-1933)

Astilleros de Cádiz S.A. (1952- ?)

Astilleros Echevarrieta y Larrinaga (1917-1952)

Balandro Marichu (1928-1933)

Banca Sousa, Moure y Compañía (1922-?)

Banco de Bilbao (1903-1932)

Banco de Cartagena (1916-?)

Banco del Comercio (1903-1932)

Banco Internacional de Industria y Comercio (1925-1929)

Banco Nacional de Méjico (1918)

Canal de Isabel II (1918)

Carbones Asturianos (1890-1930)

⁶⁵ Los años que siguen al nombre de la empresa corresponden a la duración de la participación de Echevarrieta. Cuando no la conozco se coloca un signo interrogativo.

- Casa Claudio Coello, 117 (Madrid) (1917-?)
- Catalana de Gas y Electricidad (1923-1936)
- Centro Minero Metalúrgico de Andalucía y Extremadura (1929-1931)
- Compañía de Maderas Río Benito (1930)
- Compañía de Seguros Hispania (1924)
- Compañía Ibérica de Telecomunicaciones (1916-1930)
- Compañía Fortuna (1911)
- Compañía Hispano-Británica de Petróleos (1920-1923)
- Compañía La Unión, La Carolina (1909-1930)
- Compañía Líneas Aéreas Subvencionadas Sociedad Anónima (1929-1932)
- Compañía Minera Sierra Menera (1900-1936)
- Compañía Vascongada de Minería (1901-?)
- Comunidad de Bienes Echevarrieta-Campbell (1920-1935)
- Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga (1884-1929)

Comunidad de negocios Echevarrieta-Siemens/Halske (1927-1933)

Crédito y Docks (1918)

Chalet Atxekolandeta Las Arenas (Vizcaya) (1904-?)

Denuncias mineras en Sevilla, Cádiz y Burgos (1920-1921)

El Financiero (¿?)

El Liberal, Bilbao (1918-1932)

Explotaciones Auríferas (¿?)

Fábrica Nacional de Torpedos de Cádiz (1925-1934)

Ferrocarril de Cortes a Borja (1890-1933)

Ferrocarril Metropolitano de Barcelona (1920-1925)

Finca Munoa, Baracaldo (Vizcaya) (1926-1963)

Finca La Concepción, Málaga (1926-?)

Finca Tres Cantos, Colmenar Viejo (1917-?)

Funicular de Archanda (1914-1939)

- Gran Vía de Madrid (1923-1931)
- Hospitales Mineros de Triano (1918)
- Iberia Compañía Aérea de Transportes S.A. (1927-1933)
- Marocco Minerals Syndicate Limited (1912-1919)
- Minas de Purasal, Zaragoza (1921-1924)
- Minera de Salinas de Oro (1911)
- Minas de Vivero (Lugo) (1920-1935)
- Minas de Vizcaya (1884-1934)
- Montes de Ansó (1922-1933)
- Montes de Balsaín (¿-1932)
- Montes de Cuenca (1922-1930)
- Naviera Echevarrieta y Larrinaga (¿-1917)
- Pabellón Exposición Hispano-Americana de Sevilla (1929-1930)
- Palacio de la Prensa, Gran Vía (Madrid) (1925-1935)
- Portland Iberia (1913-1930)

Salto del Ter Sociedad Anónima (1905-1923)

Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos (¿-1936)

Sociedad de Seguros Plus Ultra (1931)

Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas (1918)

Sociedad Financiera Iberia (1931)

Sociedad General de Obras y Construcciones (1918-1930)

Sociedad Hispano Portuguesa de Transportes Eléctricos Salto del Duero (1918-1932)

Sociedad Petrolífera Española (1921-1924)

The Niagara Spanish Aerocard Company Limited (1913)

The Soria Mining Company Ltd. (1920-1936)

Unión Española de Explosivos (¿-1936)

Vapor Tanque Tiflis (¿-1923)

Vapores del Astillero de Cádiz (1918-1923)

Vivero Iron Ore Company Limited (1919-1935)

Yate María del Carmen Ana (1927-?)

Yate Cosme y Jacinta (¿-1927)

Apéndice 4

EL ASTILLERO EN LA CULTURA POPULAR: LAS LETRAS DEL CARNAVAL

Los carnavales de Cádiz gozan de justa fama en todo el país. Entre otras razones por considerarse una original forma de expresión de las clases populares de la ciudad. No hay acontecimiento local o nacional, incluso internacional, de cierta repercusión que no hayan sido tema de las coplas de coros y chirigotas. Pero la fiesta gaditana está lejos, como toda cosa viva, de ser un conjunto uniforme: dentro del carnaval gaditano hay muchos otros, quizás tantos como habitantes. La visión que tienen de la ciudad sus distintas capas económicas y sociales se reflejan en los temas y forma de sus críticas carnalescas. Por lo tanto en el carnaval gaditano también aparece la dicotomía social de la ciudad, incluso el distinto referente simbólico que de ella tienen sus habitantes.

Si Cádiz tiene como referente para los forasteros su carácter comercial, este no es el caso para un importante sector de su población, la formada por distintos gremios de trabajadores. Entre ellos los que laboran en el astillero de la ciudad. Empresa que tiene para los obreros gaditanos la misma significación que para las clases burguesas el puerto: ser el termómetro de su situación a lo largo del último siglo. Dicho de

otra forma la existencia del astillero, de sus peripecias, representan su mejoramiento o depauperación. De ahí que para las agrupaciones carnavalescas, de raíz popular, las vicisitudes de la factoría naval tengan un mayor referente simbólico que para las clases medias más dependientes, tanto económica como culturalmente, del comercio.

Desde esta perspectiva es lógico la abundante presencia que tiene la vida del astillero en las letras de los carnavales gaditanos hasta la actualidad. En este apéndice se recogen treinta letras que reflejan el sentir de los trabajadores gaditanos desde 1893, en el período de los Veá Murguía, hasta los momentos posteriores a la incautación de principios de la década de los cincuenta y creación de *Astilleros de Cádiz S.A.* A través de ellas se viven los más importantes episodios de la vida de la industria de la construcción naval durante esos períodos. Se han dividido en tres grandes bloques: la etapa Veá Murguía-Constructora naval, 1893-1904, los años de la paralización de la factoría, 1905-1917, y un último que comprende las décadas de existencia de los Astilleros Echevarrieta y Larrinaga, 1917-1951. En las tres se repiten los temas: explotación a la que se somete al obrero; la relación crisis de la ciudad con la que afecta en ese momento concreto al astillero, y las esperanzas de mejora de la condición obrera y de la ciudad que despierta la actividad de la factoría.

El proletariado gaditano vio rápidamente que en la continuidad del astillero radicaba gran parte de sus posibilidades de trabajo. El coro *Los Abanicos* (II) ¹ cantaba en 1897, pocos meses después de la botadura del *Carlos V*, la pericia del obrero y daba por sentada la continuidad del astillero. A pesar de cierto chauvinismo, como los ataques de la citada

¹ El número romano es el del texto completo de la copla que se reproduce al final del apéndice.

agrupación a Italia, las coplas no olvidaban la condición de explotados de los trabajadores. Aunque antes, *Los Moros Babucheros* (I), en 1893, ya habían denunciado el escaso salario que recibían y clamaban para que llegara la hora en la que

comprenda el propietario
que vale tanto un obrero
como cualquier millonario

Esta ambivalencia, entre explotación y necesidad de la empresa es otra de las constantes de las coplas. El énfasis se inclinó hacia uno u otro extremo dependiendo de la coyuntura. Así, cuando las condiciones político-sociales permitieron una mayor capacidad reivindicativa y asociativa, con independencia de la situación particular de la factoría, las críticas y denuncias se acentuaban. Son los casos del ya citado tango de *Los Moros Babucheros* (I), o el que cantaron *Las Banderas* (IX) el significativo año de 1909. Esta última agrupación se lamentaba de la ruina en la que se encontraba el astillero y llegaba a condicionar la libertad de Cádiz a su reapertura.

La práctica paralización de la actividad en la factoría levantó sentimientos encontrados en 1904. Mientras que los *Gaiteros Escoceses* (VI) acusaban al gobierno de arruinar al país, tema recurrente por lo demás en toda la producción carnavalesca hasta hoy día, por no agilizar la construcción de una escuadra que sustituyera a la destruida un lustro antes en Cuba y Filipinas, la comparsa *Rojo y Verde* (V), refiriéndose a la misma cuestión, la visita del ministro de Marina a la ciudad, prefería centrar sus censuras en la miseria que el cierre ocasionaba en la clase obrera que no podía ganar el pan con que alimentar a sus hijos. Pero ese

mismo año *Los Espejos* (IV), daban una visión más general del panorama de Cádiz. La situación del astillero era un elemento enfermo más de una ciudad que agonizaba. El origen se remontaba al 98,

desde que las colonias te robaron
nuestra industria y comercio
los aniquilaron

La consecuencia había sido no sólo la extinción de la actividad naval, *tu grandiosa bahía desierta está*, sino que además perdía población, *tus hijos huyendo de aquí se van*.

Esta en cierto sentido nueva visión, que comparaba a Cádiz con un enfermo agonizante o un viejo músico al que sólo le quedaba el compás, acabaría introyectándose en la conciencia de los gaditanos, también hasta el presente. Una buena muestra, de gran poesía además, es la letra que cantaban los *Propietarios Cubanos* (VII) en 1906. Ya no criticaban un hecho concreto o se lamentaban de la triste situación de la ciudad. Ahora se contentaban con soñar. Soñaban con una bahía llena de barcos, un puerto franco activo y..., por supuesto, que

en el Astillero
trabajando estaban
todos los obreros

Más que un sueño, para el proletariado gaditano el astillero se convirtió en una pesadilla. Una pesadilla que duró casi tres lustros. A medida que

avanzaba el presente siglo, el pesimismo y las lamentaciones se teñían de mayor desesperanza. Así, *Las Banderas* (IX) recordaban, en 1909, el maltrato que los propios gaditanos habían sometido a los fundadores del astillero y los *Caballistas* (XIV) cantaban con ironía a una factoría en la que trabajaban mil obreros.

Pero estos años fueron también los del desarrollo del chauvinismo que ya se apuntaba a fines del siglo pasado. Actitud que supone la maduración de un concepto que tendrá fortuna, como tantas otras cosas, y llegará hasta hoy día. Se trata de la aparición de un *localismo*, teñido de cierto carácter regeneracionista, que utiliza las señas de identidad históricas, culturales y antropológicas de la ciudad como elementos catalizadores para hacer frente a su decadencia.

El carnaval, como expresión de sus habitantes no permaneció ajeno a este fenómeno. Y mucho menos en un tema tan sensible para un elevado número de gaditanos. La comparsa *Los Portamonedas* (XII), en 1910, hablaba de la *encantadora Cádiz*...

Tierra deliciosa
patria del salero
astro de hermosura,
cuyos hijos modelo
de nobleza son,
rumbosos y alegres

y cuyas mujeres eran

alegres y preciosas,
parecen ramos
de azucenas y rosas

Tales exordios eran para reclamar al gobierno que se preocupara de la ciudad abriendo los astilleros. En este tema, sólo que pidiéndoselo al marqués de Comillas, insistía la comparsa *El Tranvía* (XIII) tras cantar a la

Hermosa patria hechicera de Moret y Castelar,
admiro la belleza de tu cielo
preciosa cuna de libertad

Proyecciones que se olvidaban cuando se veían posibilidades inmediatas y concretas de resurgir. Así ocurrió en 1909 con la Ley de Escuadra de Ferrándiz. Entonces se despertaron ilusiones de que se concediera al astillero gaditano algunas de las obras previstas. Ese año *Los Verduleros de París* (X) pensaban que *cuando menos dos barquitos/ creo que te concederán* y, las ya varias veces citadas, *Las Banderas* (IX) pedían que

Ahora que de escuadras y buques se trata
no tengamos todos la sangre de horchata
y no descansemos hasta conseguir
que nuestro Astillero lo vuelvan a abrir

Sin embargo ninguna construcción fue concedida y siete años más tarde la ironía se volvía amargura en las voces de *Caballistas* (XIV) cuando ante

la paralización de las obras que más necesitaba la ciudad, como el puerto o la propia apertura del astillero, invitaban a los gaditanos que acudieran a su inauguración.

Cuando Horacio Echevarrieta compró la factoría las agrupaciones carnavalescas expresaron su alegría:

Estamos muy contentos
con tener abierto nuestro Astillero
ya tenemos trabajo en Cádiz los obreros,

cantaron *Los Dalmacios* (XVI), y *Los aliados de León* (XVII) remacharon afirmando que

Estamos divertidos
en Cádiz, los obreros
con el mucho trabajo
que hay en el Astillero

Pero a diferencia del servilismo con el que las fuerzas vivas habían recibido al multimillonario bilbaíno, los obreros gaditanos mostraron también el carácter rebelde que les caracterizó durante los años previos a la Dictadura de Primo de Rivera. No se trataban ya de las protestas salariales de los ochocientos. Ahora se criticaban con más profundidad acciones y actitudes del propietario.

Por ejemplo, acciones de Echevarrieta aparentemente paternalistas como la creación de una cooperativa o la promesa de una gratifica-

ción de 100 pesetas, fueron objeto de chanza. El ya citado coro de *Los Aliados de León* (XV) refiriéndose a ambos hechos cantó

Vaya una guasita de aquel orador.
Vaya una palabra tan llena de amor.
¡Qué dice usted de las Pascuas!
que por navidad dieron en el astillero en general.

Se referían a que después de tantas promesas ni siquiera se les habían dado la popular paga de pascuas. Pero si el paternalismo social no calaba entre los trabajadores del astillero, tampoco se dejaban seducir por el republicanismo y reformismo social del vasco.

Los Dalmacios (XVI) en 1920 aseguraban que

...los dueños
estarán muy satisfechos
y los obreros
demostrando de verdad como es que saben bien trabajar.

Para continuar lamentándose de que

cuando hay una botadura
no dan a nadie
gratificación alguna,
mientras que ellos
lo celebran con banquete
y el que produce
con el sudor de su frente
sólo el desprecio merece

Ese mismo año, otra agrupación (XVII) afirmaba que los propietarios

... están chupando
la sangre del productor
se están vengando
del pobre trabajador

Pero estas actitudes, que se podrían denominar de conciencia obrera, desaparecieron prácticamente desde la subida al poder de Primo. En 1925, la agrupación *Los Profesores Internacionales* (XIX), se quejaban del paro que asolaba a la construcción naval y del retraso de las obras en proyectos, cuya consecuencia era que

El daño sólo aquí lo sufre
el pobre trabajador,
que ve a sus tiernos hijos del alma
muertos en un rincón

Situación que podía arreglarse

Teniendo todos el derecho de protegerle
que es un deber de aquel hombre que es buen cristiano

Así como durante el franquismo se repitió la moderación en la crítica de la época de Primo, durante los años de la Segunda República ocurrió lo mismo que durante el período 1917-1920. Para no alargar el apéndice

no voy a recoger coplas de estos períodos, sobre los que en la actualidad estoy realizando un trabajo específico. Sólo me referiré a dos momentos, ya en la posguerra, especialmente significativos. El primero tras la explosión de 1947, el segundo cuando las primeras medidas del INI una vez que el astillero pasó a sus manos. Fueron los últimos durante los que el astillero, semi-derruido tras la explosión, perteneció a Echevarrieta.

En el primer caso se trata de un testimonio estremecedor del alcance de la tragedia que devastó Cádiz la veraniega noche de agosto en la que explotaron las minas depositadas en la antigua fábrica de torpedos. Los vencedores de la guerra de 1936-1939 habían prohibido cualquier expresión carnavalesca. Sin embargo, en un intento de levantar el ánimo de una población conmocionada por el número de víctimas y la magnitud de la tragedia, durante los días siguientes se autorizó la emisión radiofónica de actuaciones de grupos de antiguos coristas o chirigoteros. Una de ellas, con música del coro *Los Jockeis* (XXIII), de 1927, se refirió cómo había afectado al astillero la explosión y las víctimas que había causado. Decían estos, hoy día anónimos coristas

Pena nos da contemplando al Astillero
donde expusieron su vida tantos obreros
que con tan mala fortuna vino a ocurrir
que a muchos seres queridos vimos morir

Las dificultades por las que pasó la factoría hasta su incautación, ha quedado en el *couplet* del coro *Los Jazmines* (XXIV) cuando en los astilleros

No pagaron un sábado los salarios.
Y al poco rato se vio
a un fulano pregonando en un taxi.
Todo Cádiz recorrió
y diciendo que había llegado el dinero
de Madrid en un esportón

La incautación y entrada del INI en la propiedad del astillero fue vista por las agrupaciones carnavalescas como el fin de una situación difícil para los trabajadores, pero también para otros sectores de la ciudad. Por eso los componentes de *¡A mi Plum! Chirigota del DDT (XXI)* pudieron cantar, sin ser desmentidos, que

Por fin, por fin se ha solucionado
ese problema de los Astilleros
y los que más se han alegrado
[han sido] los montañeses y los caseros

La entrada del INI supuso la aceleración de los trabajos de reconstrucción de la factoría y la implantación de algunos servicios con los que no contaba. Uno de los más celebrados fue el de comedores. En 1952, tanto la chirigota *Fu Manchú y sus Dakoys (XXVII)* como el coro *Robin y sus arqueros (XXVI)* se refirieron a él. Los primeros para hacer notar que se habían olvidado poner un reloj en ellos. Los segundos para dudar de que

por ese precio [1 peseta]
se pueda comer gallinas
algunos están ya más gordos
de los garbanzos con anelina

Una vez más lo que parecía ser la situación definitiva para la factoría fue celebrada en el carnaval. En 1953, la chirigota *Satanás y sus diablillos* (XXIX) dedicaba un saludo

A nuestro Cádiz
tierra de gracia y salero
la tierra mejor de España.
Con sus Diques y Astilleros,
esa Fábrica de Tabacos
y talleres de Aviación
que el gobierno con orgullo
vela por la población

El desarrollismo franquista iba a brindar unos años de prosperidad a la factoría. Hasta hace unos veinte años, cuando la crisis de los setenta le empezó de nuevo a sumir en la crisis.

I

Ya hemos visitado
el Astillero
que hay en San Severiano
donde se ocupan
muchos obreros.

Hablando con franqueza
le digo a ustedes
que no está nada bien
lo que allí sucede

Al jornalero
que de peón
allí trabajaba
sólo a dos pesetas
dicen que le pagan;
pero en cambio
el que se cae
y se parte un brazo
lo llevan a su casa
y a nadie hacen caso.

Cuando llegará la hora
que comprenda el propietario
que vale tanto un obrero
como cualquier millonario;
pero el pobre que trabajando

no come más
que pan duro,
del sudor
que cae de su
frente
vale una gota
cincuenta duros

(Los moros babucheros. 1893)

II

Al gran buque “Carlos V”
con mucho gusto lo he visto
que cruzaba el ancho mar.

Yo lloraba de alegría al ver en
el océano,
al gran buque construido
por obreros gaditanos.

Fue tan grande
mi entusiasmo,
que le dije:
¡Olé! salero
que se quiten las lagañas
todita España
y el extranjero.

Que viva Cádiz
y su astillero
un aplauso le envió
a los obreros
que han hecho un barco
que sin pamplinas,
le dará honra y gloria
a la Marina.

A nuestro gobierno
suplico en nombre
de los obreros,
que vuelvan pronto
a hacer otro barco
en el astillero.

En vez de darle
utilidad al italiano
muy justo es,
que se protejan
los gaditanos;
Ya está probado
que el astillero
está en condiciones
y en cambio allá por Italia
no se hace más
que los macarrones

(Los Abanicos. 1897)

III

Como en esta tierra
nació la guasa,
todo se toma a risa y hasta los rayos
nos hacen gracia.

Fue a Madrid una comisión
de personas de gran valor,
a pedir que el Astillero
se hiciera un barco cual justo es:

el gobierno decía que nones
pero pares, dijo después;
y sin embargo, lo dijo por broma
según lo que se ve.

Que gracia tiene
esto del barquito;
¡vaya un gobierno
más rebonito!

El Astillero
debía preguntar
si es que lo han tomado a guasa
que se aclare la verdad;
que de bocas de la blá,
están en Cádiz, muy hartos ya.

(Los Voladores, 1898)

IV

Cádiz de mi corazón
todo lo has perdido ya,
como los músicos viejos
sólo te queda el compás.

Eres un enfermo que estás agonizando
te vas consumiendo
como la luz que se va apagando;
da pena de verte, bella población
en tan horrorosa
y triste situación.

Desde que las colonias
nos la robaron,
nuestra industria y comercio
los aniquilaron;
tu grandiosa bahía, desierta está
y tus hijos huyendo de aquí se van.

Cádiz de mi alma
preciosa tierra
de la belleza y de la alegría
dile a tu gobierno
que te proteja
y que se ocupe de tu agonía
que se acaben ya
las obras del puerto y pueda abrirse

el Astillero;
y que esas murallas
se echen abajo
aunque se opongan
los ingenieros

Y que el mundo comprenda
noble patria querida,
que tu tienes derecho
también, a la vida;
que se enteren que Cádiz
aunque crean que no,
es un pueblo tan digno
como cualquiera de la Nación

(Los Espejos, 1904)

V

Cuando vino un ministro
a nuestra tierra visitar,
la alegría que yo tuve
no se lo puede usted figurar

Yo pensando estaba
que bien pronto habría

una nueva escuadra
que gran falta hacía.

Y que el pobre obrero
no había que dudar
que el pan de sus hijos
lo podría ganar.

Nuestra noble patria
barcos tendría
para defender cualquier villanía.

Que se cometiera
con nuestra nación
y no se sufriera
más humillación.

Pero la escuadra de España,
lo digo por lo que veo,
se ha llegado a reducir
sólo en barcos de recreo.

Si el que tuviera la culpa
lo mandaran a Pecuín
de fijo que en nuestras Cortes
no quedaría un figurín

(Rojo y Verde, 1904)

VI

Cuando yo vi que venía
desde Madrid a Cádiz visitar
un ministro, me creía
que nuestra escuadra se iba a empezar.

Pero vemos que el proyecto
que traía dicho señor,
para que no se efectúe
basta que haga falta en nuestra nación.

Pero algún día llegará, y sentiremos
el no poder disponer de un barco
para poder defender
nuestros preciosos terrenos.
Se reirán de nuestra patria
y de su poder naval.

Si no se viera
nadie creyera
que a nuestra Patria
la habían de conducir
al abismo la lleva
quien gobierna este país

(Gaiteros Escoceses, 1904)

VII

Una noche he soñado
lo que nadie ha visto
algún día lo verán
porque lo que sueñan
siempre los negritos
sería un milagrito
que no fuera muy verdad

Yo soñé primero
que Cádiz tenía
más de dos mil barcos
siempre en la Bahía.

Que era puerto franco
esta hermosa ciudad
y que no existía
la puerta del mar.

También yo recuerdo
que en el Astillero
trabajando estaban
todos los obreros
y que el Gran Teatro
había ya dado una función:
lo habían estrenado
con el Robinson

(Propietarios Cubanos, 1906)

VIII

Bendita sea cien mil veces
esta gran tierra que nací
que muy contento me encuentro
en pertenecer a ti.

Pero cuando pienso
que tu siempre has sido
orlas de brillantes
con piedras en medio y de oro fino
y ahora te contemplo sólo el armazón
de pena me llora sangre el corazón.

Te han robado las piedras que es el comercio,
la libertad, la industria, hasta el progreso.
Que abusen de ese modo da sentimiento.
Yo como soy tu hijo, no lo consiento.

Como buen gaditano
quiero ofrecerte
un remedio muy sano
para que puedas cambiar de suerte.

No fiarte de nadie
que sea tirano
porque las consecuencias
las sufren nuestros hermanos

Esa riquísima bahía
que tan solitaria se encuentra
sin un triste vapor mercante
nada más que lanchas de pesca.

Tanta falta como nos hace
una nueva escuadra en España,
que trabaje ese Astillero
todito lleno de telarañas
y que mal balazo le peguen
al que te robe a ti las entrañas

(Los Brujos, 1906)

IX

Cuando a nuestro Astillero
lo contemplo cerrado
y al que tal obra hizo
veo arruinado,
pienso que cometemos
una injusticia atroz
al cruzarnos de brazos
sin atrevernos a alzar la voz.
Hicieron con pericia nuestros obreros
buques que acreditaron ese Astillero,
y de la “Construcción Naval Española”
pasean hoy el triunfo sobre las olas.

Ahora que de escuadras y buques se trata
no tengamos todos la sangre de horchata
y no descansemos hasta conseguir
que nuestro Astillero lo vuelvan a abrir.

Si no logra Cádiz tan gran beneficio
del mapa de España se puede borrar
y tal ignominia Cádiz de mi alma
no la consientas nunca
si tanto aprecias tu libertad

(Las Banderas, 1909)

X

El Astillero de Cádiz
pronto sus puertas abrirá
porque el proyecto de escuadra
muy pronto se aprobará.

Cuando menos dos barquitos
creo que te concederán,
según son las ilusiones
de este honrado puesto, hace tiempo ya.

Dicen que el ministro
de marina quiere hacer,

un tipo de escuadra
como la que tiene el gobierno francés.

Como el presupuesto
ha de ser mucho mayor;
sufrirá las consecuencias
el noble pueblo español

(Los verduleros de París, 1909)

XI

Hace poco que en Cádiz
con alegría
vimos botar un barco
en la bahía
que ha de causar asombro
en general
y en el Campo del Sur
construido esta.

Yo con sentimiento
de pena lloraba
pensando que Cádiz
porque agonizaba,
y tiene parados
en la población

a tantos obreros
valiendo un millón.

Ese astillero
tanto tiempo cerrado
y los trabajadores
se encuentran desmayados.

Con ese barco
probado quedará
que don Rafael Manzano
como obrero gaditano
puede con la humanidad.

Cádiz de mi alma,
demuestra pronto tu lozanía
dile a los poderes
que se preocupen de tu agonía:

Que nuestro astillero
veamos abierto, y demostrarás
que Cádiz estaba muerto
y lo supieron resucitar

(Los Portamonedas, 1910)

XII

Encantadora Cádiz
del alma mía,
a saludarte vengo
con alegría,
y a más de saludarte
de corazón
te ruego que me escuches
con atención.

Tierra deliciosa
patria del salero,
astro de hermosura
te admiro y venero;
tus hijos modelo
de nobleza son,
rumbosos y alegres
sin comparación.

Son tus mujeres
alegres y preciosas,
parecen ramos
de azucenas y rosas.

Cádiz del alma
yo te voy a llamar,
bello grupito de pelas
que hasta besan con cariño
las blancas olas del mar.

Cádiz de mi alma,
dile a tus poderes
que se preocupen
de tu agonía
demuestra pronto
tu lozanía;

que nuestros Astilleros
veamos abiertos
y demostrará
que Cádiz estaba muerto
y lo supieron resucitar

(Los Portamonedas, 1910)

XIII

Antes de oír mis canciones
¡Oh! Cádiz bello
Te dirijo mi saludo de amor sincero.
Te doy la enhorabuena tierra divina
porque huyó aquél fantasma de tu ruina.

De tu escudo precioso huyó también
la negra nube que lo empañaba
y ya vuelve a resplandecer
tu industria como el oro ha de brillar

Hermosa patria hechicera de Moret y Castelar,

admiro la belleza de tu cielo
preciosa cuna de libertad.

Que los gaditanos estén contentos y tengan penar
que a poquito a poco vamos saliendo de la miseria

Cádiz de mi vida tu gran lamento tiene que oír
el gran marqués de Comillas
volviendo tu Astillero a abrir.

(El Tranvía, 1910)

XIV

Cádiz de mi alma te saludo
con las fibras del corazón
porque veo que va prosperando.
Esto no es exageración

Tu grandioso puerto terminó
y tu monumento listo está
y la Plaza de Toros también.
Para el mes que viene empezará
que pronto se ve, tu felicidad.
Le doy en hora buena a los obreros
en general.

Que ya tienen trabajo
toda su vida sin parar
la prueba se está viendo
que lo que digo, si es mentir
que hay en el Astillero
catorce hombres en vez de mil.

(Caballistas, 1916)

XV

Ustedes se recordarán de lo que ocurrió
en una gran casa naval de esta población.
Según noticia que nos dio un naviero
que cien pesetas darían a sus obreros.

Esta propaganda dieron motivos de degustarnos.
Pero se han de ver muy negros los obreros gaditanos
Vaya una guasita de aquel orador.
Vaya una palabra tan llena de amor.
¡Qué dice usted de las Pascuas
que por navidad dieron en el astillero en general

Los obreros están contentos con todos los beneficios.
Esa gran caja de ahorros que quedan para sus hijos.
También la cocina que en proyecto está por tres
perras chicas.

Como sigan los proyectos,
creamelo usted, le pondrán
a los obreros un gran hotel.

(Los aliados de León, 1919)

XVI

Estamos muy contentos
con tener abierto nuestro Astillero
ya tenemos trabajo
en Cádiz los obreros.

Vemos los adelantos
día por día en la construcción:
barcos al agua
así los dueños
estarán muy satisfechos
y los obreros
demostrando de verdad
como es que saben
bien trabajar.

Pero hemos visto
cuando hay una botadura
no dan a nadie

gratificación alguna,
mientras que ellos
lo celebran con banquete
y el que produce
con el sudor de su frente
sólo el desprecio merece.

El trabajador, como un castigo es,
está pagando
lo que hicieron aquí con dos hermanos
por ser nobles y leales,
se les arruinó.
A mi me da vergüenza
cuando me pongo a recordar
a los Veá-Murguía
los debemos de llorar

(Los Dalmacios, 1920)

XVII



Estamos divertidos
en Cádiz, los obreros
con el mucho trabajo
que hay en el Astillero.
Los dueños están contentos

con tanta construcción.
Los barcos se hacen pronto
que es un primor.

Como premio al obrero
le dan gratificación.
El desprecio más grande
después de la construcción.
Ellos que están chupando
la sangre del productor
se están vengando
del pobre trabajador

(Los aliados de León, 1920)

XVIII

El sentimiento me ahoga
¡Oh Cádiz del corazón!
en verte tan abatido
y en tan triste situación

Vemos que una mano negra
¡Ay! te aprieta el corazón,
y muerte cruel ha de darte
si no buscas salvación.

Tu puerto está en decadencia,
tus industrias muertas están,
tu porvenir, noble pueblo,
bien negro y triste será.

De la construcción naval
y de las otras artes también;
por miles vemos al obrero
de hambre desfallecer.

Qué amargura no será
cuando un hijo pide pan
y con lágrimas en los ojos
se le tenga que negar.

Debemos decirle al gobierno,
porque nos sobra la razón,
que somos dignos de otra suerte
y de un poco de más protección;
que agradecemos las limosnas,
pues como honrado productor,
el pan que vayamos a comernos
sea ganado con nuestro sudor

(Los administradores del Arte Musical, 1924)

XIX

En esta tierra gloriosa
de nobleza y lealtad,
suceden cosas extrañas
muy difícil de explicar.
Con la situación presente
tenemos que lamentar
el paro del Astillero
lo mismo que el Arsenal

Algunas obras están en proyectos;
y no le vemos su realización;
todo se vuelve dar esperanzas
y va agravándose la situación

El daño sólo aquí lo sufre
el pobre trabajador,
que ve a sus tiernos hijos del alma
muertos de hambre en un rincón.

Es muy doloroso que en esta tierra
se encuentre el obrero tan mal mirado,
teniendo todos el derecho de protegerle
que es un deber de aquel hombre que es buen cristiano.

Debía ocuparse hoy todo Cádiz
de ese gran monumento que olvidado está
para que aquí siempre todos veneremos

aquel gran hijo de esta ciudad:
el insigne Fermín Salvochea
que ningún ser humano le pudo igualar.

(Los profesores internacionales, 1925)

XX

Según dicen, para junio
se piensa de inaugurar
el telégrafos y Correos
y creo que el grupo escolar;
nuevo alcantarillado,
el Dique Seco también
la nueva plaza de Abastos
que preciosa ha de ser.
Esto que explico no lo leí
se lo oí exclamar a un curda
una noche en el Gavilán

(María Nagua del Pay-Pay, Chirigota, 1927)

XXI

Ya estamos muy contentos,
ya tiene Cádiz la salvación,
con ese Dique Seco
que aquí tenemos en construcción.

Pero cuando terminen,
ya nos podemos todos sentar,
con ese dique seco,
secos estaremos ya de esperar

(Los Hijos de Satanás, 1927)

XXII

Por fin, por fin se ha solucionado
ese problema de los Astilleros
y los que más se han alegrado (sic)
los montañeses y los caseros

(¡A mi Plum!. Chirigota del DDT, 1951)

XXIII

Cádiz que tanto reía
quien me tenía que decir
que la muerte algún día
se cerniría cerca de ti
pues naciste desgraciada
tan solamente para sufrir.

El mundo entero siente
de todo corazón
los seres inocentes
muertos por la explosión.
Pena nos da contemplando al Astillero
donde expusieron su vida tantos obreros
que con tan mala fortuna vino a ocurrir
que a muchos seres queridos vimos morir.

Esa triste noche
Cádiz agonizaba
y entre los escombros
los muertos sacaban.
Hombres y mujeres
buscaban sin tino
entre las tinieblas
los seres queridos

Yo como quiero tanto
la tierra mía

la lloraré en silencio
de noche y día.
Pero teniendo siempre seguridad
que este rincón precioso
mucho más fuerte ahora resurgirá

(Letra emitida por la radio los días posteriores a la
explosión de agosto de 1947.
Música del coro Los Jockeis de 1927)

XXIV

Vaya un caso que resultó gracioso
y que tuvo un rato de salero.
Hará unos veinte días
ocurrió en los Astilleros.

No pagaron un sábado los salarios.

Y al poco rato se vio
a un fulano pregonando en un taxi.
Todo Cádiz recorrió
y diciendo que había llegado el dinero
de Madrid en un esportón.

(Los Jazmines, coro, 1951)

XXV

Es muy triste y doloroso
que los obreros
tengan que andar mendigando
a las empresas el dinero,
de los puntos y los subsidios
que no le pagan con precisión.
No se por qué razón
se retiene el plus de cargas familiares
cuando afines de mes
debe ser abonado como se sabe.

La desesperación es la que
muchas veces hace el obrero
se convierta en delincuente
cuando siempre fue prudente,
honrado, leal y bueno.
El caso patente de los Astilleros
es bien lamentable hasta los extremos,
pues si lo miramos con cierto recelo
sabotea las leyes de nuestro gobierno.

Puntos y subsidios deben pagarse
puntualmente y sin retraso,
porque el obrero no tiene culpa
que las empresas estén en un atasco.
Nuestro gobierno dictó estas leyes,
con sentimientos noble y humanos,

es social su justicia
de sentido cristiano
y aquel que no la cumpla
es un tirano.

(Los Calé. Coro, 1951)

XXVI

Ya cuenta nuestro astillero
con preciosos comedores
donde por una peseta
dicen que comen los productores

No creo que por ese precio
se pueda comer gallinas
algunos están ya más gordos
de los garbanzos con anelina

(Robin y sus arqueros. Coro, 1952)

XXVII

Por fin hemos visto muchos arreglos
en la factoría del Astillero
hasta comedores. ¡Válgame Dios!
Pero se han olvidado de ponerle un reloj

(Fu Manchú y sus Dakoys, Chirigota, 1952)

XXVIII

Un corto poupurrit
si es que nos permite
le vamos a cantar
que ha sido compuesto
por el director de Astilleros
detrás de un vagón
y le cantamos todo
lo que escribió

(Los Astrónomos, Chirigota, 1952)

XXIX

Un saludo dedicamos
a nuestro Cádiz
tierra de gracia y salero
la tierra mejor de España.

Con sus Diques y Astilleros,
esa Fábrica de Tabacos
y talleres de Aviación
que el gobierno con orgullo
vela por la población (bis)

Nuestro querido Ayuntamiento
que en Madrid ha conquistado
todas las obras en proyecto
para dominar el paro.

Cádiz muy agradecido
del Alcalde y Gobernador
que tus hijos tan queridos
esto no lo olvidaran

(Satanás y sus Diablillos, Chirigota, 1953)

XXX

Al escribir estas líneas
mi pluma echó a templar
al recordar el suceso
que no hace mucho ocurrió en Bazán.

Pobres obreros, que su vida
ese día allí perdieron;
por causa desconocida
sobrevino esa explosión
sembrando pánico en Cádiz
y en San Fernando el terror

Esas pobres criaturas
jamás en la vida
a sus padres verán;
“mamita, mucho tarda ya papá”;
La madre va y se arrodilla y con ternura le dice:
“hijo ven tu para acá”
y entre llanto su madre
así le explicaba:
“tu padre de mi alma
está descansando en paz”

(Los ases del claquet, chirigota, 1953)

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

Se cita sólo la documentación y bibliografía utilizada en el texto. No pretende por lo tanto ser una relación exhaustiva de fuentes y literatura sobre los distintos temas tratados. Respecto a la documentación utilizada tengo que expresar dos salvaguardas.

En primer lugar, la de las series del Archivo Histórico Nacional en Salamanca al trabajarse en dos momentos diferentes, primavera de 1991 y otoño de 1994, me he encontrado con la dificultad de que en ese intervalo, un equipo dirigido por Teresa Flores Velasco, volvió a inventariar las cajas correspondientes a la documentación de las oficinas de Horacio Echevarrieta. Como creían que ningún investigador la había consultado, deshicieron la ordenación anterior sin realizar una tabla de equivalencia. Por eso en el texto aparecen citas con ese doble inventario, el primitivo bajo las iniciales de DVNM (Documentación Varia No Militar) y el existente en la actualidad bajo DP (Documentación Particular, con las letras E-L (Echevarrieta y Larrinaga) añadidas al número de caja.

De otro lado la documentación del archivo de la factoría de Cádiz de Astilleros españolas no lleva referencia de caja, o siquiera topográfica, simplemente porque no existe. El lamentable estado de conserva-

ción de tales fondos impide cualquier consulta completa, y por supuesto sistemática.

1. Fuentes documentales

Archivos Astilleros Españoles, factoría Cádiz

Archivo Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz (ACCIN)

Actas Junta de Gobierno 1931-1936

Archivo de la Diputación Provincial de Cádiz

Actas de la Comisión Gestora 1931-1936

Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC)
caja 6535, 6595

Archivo Histórico Nacional, sección Guerra Civil de Salamanca (AHNS).

Documentación Particular (E-L)

Cajas 1, 2, 3, 4, 8, 26, 27, 29, 37, 38, 40, 44, 50, 69, 71, 72, 122-129, 130, 140, 148, 186, 187, 188, 193, 194, 200, 203, 204, 209 E-L

Documentación Varia No militar.

Cajas 207, 213, 224, 253, 255, 270, 286, 322, 340, 351, 370, 372, 380, 385, 391, 429, 439, 500

Secretaría General, serie 1

Expediente 518

Serie Político-Social

Bilbao, caja 162

Madrid.

Cajas 444 y 721.

Instituto Internacional de Historia Social, Amsterdam (IIHS)

Archivo Comité Nacional CNT,
microfilm 128C, 262

Archivo Comité Peninsular FAI
microfilm 149

Museo El Dique

caja Astilleros Cádiz, 1991-1992
Fotos Astilleros de Cádiz 73-176

2. Fuentes Hemerográficas

ABC, Madrid, 1937

ABC, Sevilla, 1935

Acción, La, Madrid, 1921

Acción, Barcelona, 1930

Boletín de la C.N. del Trabajo de España, Barcelona, 1931-1933

Boletín Oficial del Estado, 1942 y 1951

Boletín Oficial de la Cámara Provincial Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, 1931-1935

CNT, Madrid, 1932-1933, 1934

Correo Español, El, Bilbao, 1963

Correo de Cádiz, El, 1917

Defensor de Cádiz, El, 1920-1921

Diario de Cádiz (edición mañana), 1901, 1916-1953, 1963

Diario de Cádiz (edición tarde), 1916-1930 y 1937-1939

Diario de Sesiones de Cortes, 1910

Dinastía, La, Cádiz, 1918

Gaceta del Norte, La, Bilbao, 22 de mayo de 1963

Hierro, Bilbao, 21 de mayo de 1963

Información La, Cádiz, 1932

Ingeniería Naval, Madrid, 1944-1948

Juácaro, Cádiz, 1917-1919

Liberal, El, Bilbao, 1903, 1907-1908, 1910-1931, 1935

Libertad, La, Madrid, 1921, 1923

Mundo Ilustrado, 1948

Noticiero Gaditano, Cádiz, 1919-1920, 1923, 1925-1933

Noticiero Obrero, Sevilla, 1901

Progreso, El, Cádiz, 1912

Proletario, El, Cádiz, 1902

Pueblo, El, Cádiz, 1916, 1921, 1922

Reformista, El, Cádiz, 1912-1921

Regional, El Cádiz, 1919-1920

Revista Comercial, Industrial, Agrícola y Minera, Sevilla, 1929

Socialismo, El, Cádiz, 1905.

Solidaridad Proletaria, Sevilla, 1932

Solidaridad Obrera, Barcelona, 1918-1919, 1923-1924, 1932-1936

Tierra, La, Madrid, 1931-1934

Tribuna Obrera, Cádiz, 1905

Tribuna Obrera, Cádiz, 1920

Voz del Campesino La, Jerez de la Frontera (Cádiz), 1932

Voz del Obrero del Mar, La, Cádiz, 1905, 1906

Bibliografía

Alba, Victor (1981), *Los conservadores en España*, Barcelona, Planeta

Alcalá Zamora y Queipo de Llano, José (1978) "Progresos tecnológicos y limitaciones productivas en la nueva siderurgia andaluza del siglo XVIII", en *Actas I Congreso de Historia de Andalucía, diciembre 1976*.

Alpert, Michael, (1987) *La guerra civil española en el mar*, Madrid, Siglo XXI.

Andalucía Moderna, IV (siglo XVIII), Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba

Alvarez Junco, José (1990), *El Emperador del Paralelo. Lerroux y la demagogia populista*, Madrid, Alianza

Alvarez Sandoica, Elena (1987), “El transporte por mar y la acción del Estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la concurrencia naviera por la subvención oficial”, en *Hispania XLVII/167*, Madrid

Anuario Financiero Bilbao (1942-43)

Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de Madrid (1916-1936), Madrid

Arana Pérez, Ignacio de Loyola (1982), *El monarquismo en Vizcaya durante el reinado de Alfonso XIII (1917-1931)*, Pamplona, Universidad de Navarra, S.A.

Arana Pérez, Ignacio (1985), “Aproximación al fracaso de un ambicioso proyecto empresarial. Astilleros del Nervión”, *Symbolae Ludovico Mitxelena. Septuagenerio Oblatae*, Vitoria, págs. 1291-1301

Arana Pérez, Ignacio (1988), *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914*, Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína

Arrarás, Joaquín (1970), *Historia de la Segunda República Española*, Madrid, Editora Nacional

Arias, Xosé Carlos (1982), *Leviatán tras el naufragio. Políticas económicas y financieras en los años treinta*, Madrid, Espasa

Asociación Internacional de Trabajadores (1969), *Actas de los Consejos y Comisión Federal de la región española (1870-1874)*, Barcelona, Cátedra de Historia General de España, 3 vols

Azaña, Manuel (1989), *Obras Completas*, Madrid, 2 vols.

Ballester, Alfonso (1993) *Juan Antonio Suanzes, 1891-1977. La política industrial de la posguerra*, León, LID

Banco de Bilbao (1957), *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer centenario, 1857-1957*, Bilbao, Banco de Bilbao

Barciela, Carlos (1989), "La España del "estraperlo", en José Luis García Delgado (ed.) *El primer franquismo. España durante la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, Siglo XXI, págs. 105-122

Barey, Albert (1980), *Barcelona: de la ciutat pre-industrial al fenòmen modernista*, Barcelona, COAC

Barragán Muñoz, Juan Manuel (1988), *La Bahía de Cádiz: un puerto natural hasta el siglo XX*, Cádiz, Diputación Provincial

Barragán Muñoz, Juan Manuel y Torrejón Chaves, Juan (1995), editores de la redición en el centenario de la publicación de Agustín García

Gutiérrez *Medios para fomentar el desarrollo comercial, industrial y marítimo de Cádiz*, Cádiz, Cámara Comercio, Industria y Navegación y Puerto de la Bahía de Cádiz

Beascoechea Gangoiti, José María (1994), *Propiedad y élites urbanas en Bilbao a finales del ochocientos*. Comunicación presentada al 2 Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea. Barcelona

Ben-Ami, Shlomo (1983), *La dictadura de Primo de Rivera 1923-1930*, Barcelona, Planeta

Ben-Ami, Shlomo (1990), *Los orígenes de la Segunda República española: Anatomía de una transición*, Madrid, Alianza

Benavides, Leandro (1979), *Política Económica en la Segunda República*, Madrid, Tecnos, 2 vols.

Breve noticia sobre el pasado, presente y futuro del puerto de Cádiz, Cádiz, (s.f.), Cádiz, (s.e.)

Brey, Gerard y Maurice, Jacques (1976), *Historia y leyenda de Casas Viejas*, Bilbao, Zero

Cabrera, Mercedes (1983), *La patronal ante la Segunda República. Organización y estrategia, 1931-1936*, Madrid, Siglo XXI

Cabrera, Mercedes (1985), "El conservadurismo maurista en la Restauración. Los límites de la "revolución desde arriba", en M. Artola, G. Tortella, A.M. Bernal, F. Tomás y Valiente, J.-C. Mainer y otros, *La España de la Restauración. Política, economía, legislación y cultura*. I Coloquio de

Segovia sobre Historia Contemporánea de España, dirigido por M. Tuñón de Lara, Madrid, Siglo XXI

Caro Cancela, Diego (1990), *Burguesía y Jornaleros. Jerez de la Frontera en el Sexenio Democrático (1868-1874)*, Jerez, Caja de Ahorros de Jerez

Carreras, Albert (1989), “Depresión económica y cambio estructural durante el decenio bélico (1936-1945)” en José Luis García Delgado (ed.) *El primer franquismo. España durante la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, Siglo XXI, págs. 35-88

Carrión, Pascual (1932), *Los latifundios en España, su importancia, origen, consecuencias*, Madrid, (s.e.)

Castells, Luis (1987), *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración (1876-1915)*, Madrid, Universidad País Vasco-Siglo XXI

Castillo Yurrita, Alberto del (1955), *La Maquinista Terrestre y Marítima personaje histórico, 1855-1955*, Barcelona, Seix Barral

Catalán, Jordi (1989), “Autarquía y desarrollo de la industria de fábrica durante la Segunda Guerra Mundial. Un enfoque comparativo”, en José Luis García Delgado (ed.) *El primer franquismo. España durante la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, Siglo XXI, págs. 35-88

Ceballos Teresí, José G. (1931), *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX*, Madrid, El Financiero, 8 vols.

Cerezo, Ricardo (1983), *Armada Española, Siglo XX*, Madrid, Poniente, 4 vols.

CNT-AIT, *Memoria del Congreso Extraordinario celebrado en Madrid del 11 al 16 de junio de 1931*, s.l., s.f.

Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM) (1987), *Guía de Madrid*, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid

Colegio Oficial de Arquitecto Vasco-Navarro (1993), *Bilbao. Guía de Arquitectura*, Bilbao, COAVN

Companys Monclús, Julián (1991), *España en 1898: entre la diplomacia y la guerra*, Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores

Corcuera Atienza, Javier (1979), *Orígenes, ideología y organización del nacionalismo vasco, 1876-1904*, Madrid, Siglo XXI

[Cossío, Francisco de] (1980), *Cien años de vida sobre el mar*, Compañía Trasatlántica, Madrid

Davenport-Hines, R.P.T. (1986), "Vickers as a multinacional before 1945", en G.Jones (ed.) *British Multinationals: Origins, Management and Performance*, Hampshire, Gower Publishing Co.

De la Hoz, Santiago, Montón, Francisco Javier, Pérez, José Antonio y Rufaza, Rafael (1992), "Características y evolución de las élites en el País Vasco (1898-1923)", en *Revista de Historia Contemporánea*, Bilbao, Universidad del País Vasco, n.8

Del Rosal, Amaro (1977), *Historia de la UGT de España (1901-1939)*, Barcelona, Siglo XXI, 2 vols.

Del Rosal, Amaro (1984), *1934. El movimiento revolucionario de Octubre*, Madrid, Siglo XXI

Diccionario biográfico de los parlamentarios de Vasconia (1868-1876), Parlamento Vasco, Vitoria, 1993

Dixon, Arturo (1985), Señor monopolio. La asombrosa vida de Juan March, Barcelona, Planeta

Eguiguren, Jesús María (1984) *El PSOE en el País Vasco (1886-1936)*, San Sebastián, Haranburu

Escrito de conclusiones presentado por los señores Echevarrieta y Larrínaga ante el juzgado de primera instancia del distrito del Ensanche de Bilbao en el litigio que se les ha propuesto por don Julián Olave sobre participación social y otros extremos, Bilbao, 1905

Escrito de conclusiones de don Julián Olave en el litigio propuesto por él ante el Juzgado de Primera Instancia del distrito del Ensanche de Bilbao contra los señores Echevarrieta y Larrínaga complementado con algunos de los documentos obrantes en el mismo y con la sentencia dictada y apelada ante la Audiencia de Burgos, Bilbao, 1905

Escudero, Antonio (1988), “Minería e industrialización en Vizcaya: objeciones a una teoría tradicional”, en Emiliano Fernández Pinedo y

José Luis Hernández marco (editores), *La industrialización del norte de España*, Barcelona, Universidad del País Vasco-Crítica, págs. 178-205

Escudero, Antonio (1990), "El 'lobby' minero vizcaíno", en *Historia Social*, Alzira, UNED, n.7, Primavera-Verano, págs. 39-68.

Espigado Tocino, Gloria (1993), *La Primera República en Cádiz. Estructura social y comportamiento político durante 1873*, Cádiz, Caja San Fernando de Sevilla y Jerez

Fusi, Juan Pablo (1975), *Política obrera en el País Vasco (1880-1923)*, Madrid, Turner

Fusi, Juan Pablo (1979), *El problema vasco en la Segunda República*, Madrid, Turner

Gandra Oraá, María Victoria (1984), *El Bilbao de Julio Lazúrtegui*, Bilbao, Cámara de Comercio, Industria y Navegación

García Baquero, Antonio (1972) *Comercio colonial y guerras revolucionarias: la decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos

García Baquero, Antonio (1976) *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos

García Barbancho, Alfonso (1967), *Las migraciones interiores españolas. Estudio cuantitativo desde 1900*, Madrid

García Cortázar, F. (1983), *Diccionario de Historia del País Vasco*, San Sebastián, Txertoa, 2 vols.

García Delgado, José Luis (1972), “El proceso de acumulación de capital en el sector de la marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial: principales rasgos y problemas”, *Moneda y Crédito*, Madrid, septiembre, n. 122, págs. 65-152

García Merino, Luis Vicente (1987), *La formación de una ciudad industrial: el despegue urbano de Bilbao*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública

García Venero, Maximiano (1963), *Santiago Alba, monárquico de razón*, Madrid, Aguilar

Garriga, Ramón (1976), *Juan March y su tiempo*, Barcelona, Planeta

Gil Pecharromás, Julio (1986), “Perfil del primer Gobierno de Franco”, en *La Guerra Civil*, n. 20, Madrid, Historia 16, págs. 64-79

Gómez Aparicio, Pedro (1981), *Historia del periodismo español. De la Dictadura a la Guerra Civil*, Madrid, Editora Nacional

Gómez Casas, Juan (1973), *Historia del Anarcosindicalismo español*, Bilbao, Zero

Gómez Mendoza, Antonio (1989), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa-Calpe

González Portilla, Manuel (1981), *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, San Sebastián, Haranburu, 2 vols.

González Portilla, Manuel (1985), *Estado, Capitalismo y desequilibrios regionales (1845-1890) Andalucía, País Vasco*, San Sebastián, Haranburu

González Portilla, Manuel y Beascoechea Gangoiti, José María (1995), "Urbanización y Población durante la primera industrialización: la Ría de Bilbao", Ponencia al Congreso "La Ciudad Extensa", Cádiz, Octubre

Gortázar, Guillermo (1986) *Alfonso XIII, hombre de negocios*, Madrid, Alianza

Guía Comercial, Cádiz de 1935, Cádiz, 1935

Guilloto González, Fernando (1988), *Cinco años de la historia de Cádiz (1936-1940)*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura

Gutiérrez Molina, José Luis (1993), *La Idea Revolucionaria. El anarquismo en Cádiz y Andalucía durante los años treinta*, Madrid, Madre Tierra

Gutiérrez Molina, José Luis (1994), *Crisis burguesa y unidad obrera. El sindicalismo en Cádiz durante los años treinta*, Madrid, Fundación Anselmo Lorenzo-Madre Tierra

Heine, Harmut (1993), “Algunos determinantes del resurgimiento y desarrollo del movimiento libertario durante los años cuarenta”, en *La oposición libertaria al régimen de Franco 1936-1975*, Madrid, Fundación Salvador Seguí

Hernández Andreu, Juan (1986), *España y la crisis de 1929*, Madrid, Espasa-Calpe

Hernández Sandoica, Elena (1987), “El transporte por mar y la acción del Estado en la España del siglo XIX: Cuba y Filipinas en la concurrencia naviera por la subvención oficial”, en *Hispania*, Madrid, n. XLVII, págs. 977-999

Informes (1916)... De los inspectores de Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas, Madrid, Instituto de Reformas Sociales

Juliá, Santos (1977), *Los orígenes del Frente Popular*, Madrid, Siglo XXI

Juliá Téllez, Eduardo (1944), *Historia del Movimiento Liberador en la provincia gaditana*, Cádiz

Junta Central de Puertos, *Libro de Puertos*, Madrid, s.a.

Kelsey, Graham (1989), *Anarco sindicalismo y Estado en Aragón, 1950. 1938 ¿Orden público o paz pública*, Madrid, Gobierno de Aragón - Instituto Fernando El Católico - Fundación Salvador Seguí, 1995

Lacomba, Juan Antonio (1970), *La crisis española de 1917*, Madrid, Ciencia Nueva

Lacomba, Juan Antonio (1972), *Ensayos sobre el siglo XX español*, Madrid, Edahsa

López, Alejandro (1984), *El boicot de las derechas a las reformas de la Segunda República*, Madrid, Tecnos

López Ontiveros, Antonio (1986), *Propiedad y problemas de la tierra en Andalucía*, Sevilla, Editores Andaluces Unidos

López Sánchez, Pere (1993), *Un verano con mil julios y otras estaciones. Barcelona: de la Reforma interior a la Revolución de Julio de 1909*, Madrid, Siglo XXI

Malerbe, Pierre C. (1976), “La dictadura de Primo de Rivera” en *Historia de España*, n. 11, Historia 16, Madrid

Maluquer de Motes Bernet, Jordi (1985), “Cataluña y el País Vasco en la industria eléctrica española 1901-1935”, en Manuel González Portilla, Jordi Maluquer de Motes y Borja de Riquer Permanyer (editores), *Industrialización y Nacionalismo. Análisis comparativo*. Actas I Coloquio Vasco-Catalán de Historia celebrado en Sitges, 20-22 de diciembre de 1982, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona

Marchena, José (1989), “la Sociedad de Turismo de Cádiz: una alternativa al resurgimiento económico de la ciudad”, comunicación al I Coloquio de Historias Locales de Cádiz

Marín Arce, José María (1987), “El gobierno de la concentración liberal: el rescate de prisioneros en poder de Abd-el-Krim”, *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, Madrid, n.1, págs. 163-181

Marín Arce, José María (1991) *Santiago Alba y la crisis de la Restauración*, Madrid, UNED

Martínez Romero, María Francisca (1990), “La industria naval privada en la bahía de Cádiz. Siglo XIX”, *Gades*, n. 19, págs. 145-165

Martínez Romero, María Francisca (1991), *La industrialización en Cádiz: Sector Naval (siglos XIX-XX)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz

Mateo del Peral, Diego (1978) “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, en *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, 2 vols.

Maurice, Jacques (1975), *La Reforma Agraria en España en el siglo XX*, Madrid, Siglo XXI

Maurice, Jacques (1989), *El anarquismo andaluz. Campesinos y sindicalistas, 1868-1936*, Barcelona, Crítica

Maurice, Jacques y Serrano, Carlos (1981) *J. Costa: Crisis de la Restauración y populismo (1875-1911)*, Madrid, Siglo XXI

Mayer, Arno J. (1986), *La persistencia del antiguo régimen: Europa hasta la Gran Guerra*, Madrid, Alianza

Meaker, Gerald H. (1973), *La izquierda revolucionaria en España, 1914-1923*, Barcelona, Ariel

Millán Chivite, José Luis (1994), *Cádiz Siglo XX. Del Cádiz hundido al Cádiz que resurge (1898-1979)*, Madrid, Sílex

Mintz, Jerome R., (1994), *Los anarquistas de Casas Viejas*, Cádiz, Diputación Provincial

Mola Vidal, Emilio (1940), *Obras Completas*, Valladolid

Montero, Manu (1990), *Mineros, banqueros y navieros*, Bilbao, Departamento de Historia Contemporánea. Universidad del País Vasco

Montero, Manuel (1994), *La burguesía impaciente. Especulaciones e inversiones en el desarrollo de Vizcaya*, Beitia, Bilbao

Montero, Manuel (1994b), *La California del Hierro. Las minas y la modernización económica y social de Vizcaya*, Beitia, Bilbao

Muñoz, Juan, Roldán, Santiago y Serrano, Angel (1976), *La vía nacionalista del capitalismo español*, Madrid, Cuadernos Económicos de ICE, ns. 5, 6, y 7-8

Nacionalistas 1903-1923, Bilbao, Alberdi, 1985

Nadal, Jordi (1992), "Los dos abortos de la revolución industrial en Andalucía", en *Moler, tejer y fundir. Estudios de historia industrial*, Barcelona, Ariel, págs. 53-80

Oláberri Gortázar, Ignacio (1988), Prólogo a Arana (1988)

Ossa Echaburu, R. (1969), *El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la ría 1900-1923*, Bilbao, Villar

Palacios Bañuelos, Luis (1977) *Sociedad y economía andaluzas en el siglo XIX: Montes de Piedad y Caja de Ahorros*, Córdoba, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 2 vols.

Palafox, Jordi (1991) *Atraso económico y democracia. La Segunda república y la economía española, 1892-1936*, Barcelona, Crítica

[Partido Republicano Radical], (1934), *El Libro de Oro del Partido Republicano Radical, 1864-1934*, Madrid

Peirats, José (1978), *La CNT y la Revolución Española*, Paris, 3 vols.

Pérez Castroviejo, Pedro María (1992), *Clase obrera y niveles de vida en las primeras fases de la industrialización vizcaína*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Pérez Regordán, Manuel (1990), *El bandolerismo andaluz*, Sevilla, s.e.

Pérez Yruela, Manuel (1979), *La conflictividad campesina en la provincia de Córdoba (1931-1936)*, Madrid, Ministerio Agricultura

Piñeiro, Alfonso (1991), *Los March: El precio del honor*, Madrid, Temas de Hoy

Piqueras, José Antonio y Sebastiá, Enric (1991), *Agiotistas, negreros y partisanos*, Valencia, Edicions Alfons El Magnànim

Ponce Calvo, Rafael y Ponce Cordones, Francisco (1993), *El puerto de la Bahía de Cádiz. Visión histórica y evolución económica*, Cádiz, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

Prados de la Escosura, Leandro (1988), *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Madrid, Alianza

Preston, Paul (1994), *Franco Caudillo de España*, Barcelona, Grijalbo

Prieto, Indalecio (1973), *Convulsiones de España*, México DF

Quevedo de la Barrera, José María (1976), *Economía del Jerez*, Jerez, (s.e.)

Ramírez Gabarrús, Manuel (1980), *La construcción naval española 1730-1980*, E. N. Bazán, C.N.M.S.A., Barcelona

Ramos Santana, Alberto (1987), *La burguesía gaditana en la época isabelina*, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura

Ramos Santana (1992), *Cádiz en el siglo XIX De ciudad soberana a capital de provincia*, Madrid, Sílex

Regatillo, E.F. (1950), *Un marqués modelo*, Santander. s.e.

Rétegui Besusan, Mariano de (1975), *La factoría Naval Veá-Murguía Hermanos*, Cádiz

Rodríguez Gaytán de Ayala, Ana (1990), "Elecciones y élites parlamentarias en Cádiz. 1903-1923", *Espacio, Tiempo y Forma*, serie V, Historia Contemporánea, tomo 3, Madrid, págs. 265-290

Rodríguez González, Agustín Ramón (1988), *Política Naval de la Restauración (1875-1898)*, Madrid, Editorial San Martín

Roldán, Santiago y Delgado, José Luis (1973), *La formación de la sociedad capitalista en España (1914-1920)*, Madrid, CECA, 2 vols.

Romanones, Conde de (1949), *Obras Completas*, Madrid, Plus Ultra, 3 vols.

Romero Maura, Joaquín (1975), *La Rosa de Fuego. El obrerismo barcelonés de 1899- a 1909*, Barcelona, Grijalbo

Ruiz, David (1988), *Insurrección Defensiva y Revolución Obrera. El octubre español de 1934*, Barcelona, Labor

Ruiz-Vélez Frías, Julián (1977) *Los bancos de emisión de Cádiz en el siglo XIX*, Córdoba, Universidad de Córdoba-Instituto de Historia de Andalucía

Saiz Valdivieso, Alfonso Carlos (1977), *Triunfo y tragedia del periodismo vasco (1900-1930)*, Barcelona, Planeta

Saiz Valdivieso, Alfonso Carlos (1984), *Indalecio Prieto, crónica de un corazón*, Barcelona, Planeta

Salas Larrazabal, Ramón (1986), *Historia General de la Guerra de España*, Madrid, Rialp.

Sánchez Albornoz, Nicolás (1970), "Cádiz capital revolucionaria en la encrucijada económica", en Clara E. Lida e Iris M. Zavala, *La Revolución de 1868, Historia, Pensamiento y Literatura*, New York, Las Américas Publishing, págs. 80-108.

Sección de estadísticas especiales: Información mensual del coste de la vida del obrero en las capitales de provincia de toda España. Años 1934-1935", *Boletín del Ministerio de Trabajo*, ns. 50-59

Servicios de Estudios del Banco Exterior de España (1979)

Solazábal Echevarría, José (1975), *El primer nacionalismo vasco. Industrialismo y conciencia nacional*, Tucur, Guadalajara

Sopeña Monsalve, Andrés (1994), *El Florido Pensil*, Barcelona, Crítica

Suárez Cortina, Manuel (1986), *El reformismo en España, Madrid, Siglo XXI*

Suárez Cortina, Manuel (1994), “La quiebra del republicanismo histórico, 1898-1931”, en Nigel Townson (ed.), *El republicanismo en España (1830-1977)*, Madrid, Alianza, págs. 139-164

Sueiro Seoane, Susana (1993), *España en el Mediterráneo. Primo de Rivera y la “Cuestión Marroquí”, 1923-1930*, Madrid, UNED

Sumpsi, José María (1978), “Estudios de la transformación del cultivo al tercio y año y vez en la campaña andaluza, *Agricultura y Sociedad*, enero-marzo, Madrid

Tedde de Lorca, Pedro (1992), “Burguesía, banca y mercado (1840-1874)”, en *Historia de Andalucía*, Madrid, Planeta-Diario 16, págs. 894-897

Temblador, Manuel (1980), *Recuerdos de un libertario español*, 1980

Torrejón Chaves, Juan (1991), “San Fernando” en *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*, Barcelona, E.N. Bazan, C.N.M.S.A., págs. 19-99

Torrejón Chaves, Juan (1992), *Guerra e Industria. La Factoría de la Sociedad Española de Construcción Naval de San Fernando*, Cádiz, s.e.

Torrejón Chaves, Juan (1993), “Astilleros, Arsenales y buques del rey: La industria naval de la Ilustración en Andalucía e Hispanoamérica” en *Andalucía en América. América en Andalucía*, Cádiz, Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz), págs. 55-79

Torrejón Chaves, Juan (1994 a), “El área portuaria de la bahía de Cádiz: Tres mil años de puerto” en *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, C.E.H.O.P.U, págs. 117-145

Torrejón Chaves, Juan (1994 b), “Innovación tecnológica y reducción de costes: las máquinas de vapor en los arsenales de la marina española del siglo XVIII” en *VII Simposio de Historia Económica “Cambio Tecnológico y desarrollo económico”*, Universidad Autónoma de Barcelona, 15 y 16 de diciembre de 1994

Torres Villanueva, Eugenio (1988) *Ramón de la Sota: Historia económica de un empresario (1857-1936)*, Madrid, Universidad Complutense, 2 vols.

Torres Villanueva, Eugenio (1990) “Ramón de la Sota: La contribución de un empresario vasco a la modernización económica y política de la España de la Restauración”, en *Espacio, Tiempo y Forma*, serie V, Historia Contemporánea, Madrid

Tortella, Gabriel (1972), *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid, Tecnos

Tortella, Gabriel (1991), “El monopolio de petróleos y Campsa, 1927-1947”, *Hacienda Pública Española*, Madrid

Tortella, Gabriel (1994), *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, Alianza

Towson, Nigel (ed.) (1994), *El republicanismo en España (1830-1977)*, Madrid, Alianza

Trinidad, Francisco (1988), “Una aproximación al “trienio bolchevique” en Cádiz”, en *El Movimiento Obrero en la Historia de Cádiz*, Cádiz, Diputación Provincial de Cádiz

Tuñón de Lara, Manuel (1971), *Estudios sobre el siglo XIX español*, Madrid, Siglo XXI

Tuñón de Lara, Manuel (1985), *El movimiento obrero en la historia de España*, Madrid, Sarpe, 2 vols.

Tusell, Javier (1986), “La España de Franco”, en *La Guerra Civil*, n. 20, Madrid, Historia 16, págs. 6-63

Valdaliso Gago, Jesús María (1991), *Los Navieros Vascos y la Marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública

Vargas Vassallo, Sara y Zubiaur Carbonero, Belén (1994), “Informe sobre el archivo y biblioteca de AESA Cádiz (28-11-1991)” en *Arqueología Industrial*, IX Encuentros de Historia y Arqueología, Cádiz, Fundación Municipal de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando, págs. 213-222

Vázquez Montalbán, Manuel (1992), *Autobiografía del general Franco*, Barcelona, Planeta

Vidarte, Juan Simeón (1978), *El bienio negro y la insurrección de Octubre*, Barcelona

Villanueva Nuñez, Antonio (1985), *Unidades navales ligeras de combate*, Barcelona, E.N. Bazan, C.N.M.S.A.

Villota Ejalde, Ignacio (1984), *Vizcaya en la política minera española. Las asociaciones patronales, 1886-1914*, Bilbao, Diputación Foral de Vizcaya

Viñas, Angel (1974), *La Alemania Nazi y el 18 de Julio*, Madrid, Alianza

VV. AA. (1986), *Anarquismo y Poesía en Cádiz bajo la Restauración*, Córdoba, Ediciones de La Posada

Waiss, Francisco (1974), *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Editora Nacional

Ybarra Bergé, Javier de (1957), *Política Nacional en Vizcaya*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos

INDICES

1. Onomástico (de personas y autores citados)

1.1. De Personas

Abásolo, Félix 475

Abd-el-Krim 165, 175, 215, 215n, 222, 223, 224n, 232, 400, 454, 488

Aburto, Juan 113

Adane, Dimas 398

Aguado de Miguel, Francisco 337n

Agudo, José 314, 315n

Aguirre, Eduardo 109n

Aguirre, Manuel 43n, 57

Aguirre, Miguel 183

Alarcón, Salvador 166, 314n

Alba, Santiago 15, 124, 124n, 125-127, 127n, 128, 134, 142, 161, 162, 172, 174, 202, 236, 236n

Albornoz, Alvaro de 146

Aldecoa Arias, Juan Antonio 190n, 427, 432, 433, 435

Alfonso XII 42

Alfonso XIII 15, 101, 102, 142, 160, 174, 209, 230, 265, 267, 341, 353, 440, 481, 482, 488

Alonso Fuldain, Juan 462

Alonso González, Bruno 406

Alonso Rodríguez, Elfidio 406

Alvarado Quirós, Celestino 337n

Alvarez, Basilio 405

Alvarez, Genaro 313

Alvarez, Melquíades 59, 68, 153, 153n, 154, 181, 429

Alzola, Pablo 109

Allende, Salvador 412

Allendesalazar, Manuel 109

Amadeo de Saboya 141

Anguera de Sojo, Oriol 316n

Arámburu, Miguel 373

Arámburu Inda, Juan Antonio 67

Arana, Darío 490

Arana, Sabino 110, 111

Aranda 44n, 48

Aranguren Gallaistegui, Luis 182, 223, 228, 457, 486, 494

Araoz Aréjula, Daniel 224, 449, 471, 495

Arregui, Mario 234n

Atejada, Manuel 313

Azaña, Manuel 166, 313n

Azcárate, Gumersindo 118, 151, 152, 231n, 442

Aznar (familia) 90, 109

Aznar, Juan 182

Azpeita, Mateo 308

- Bakunin, Miguel 73
Ballester Tinoco, Vicente 337n
Barandica, Manuel 450
Barandica, Juan 450
Barón del Sacrolirio 224n, 449, 495
Barrié, Carlos 44n, 48
Barro, José 451
Basaldua, Daniel 365n
Bastida, Ricardo 229, 459, 460
Bejerano Bernaldo, Félix 391
Belda, Francisco 182
Bello, Luis, 173, 492
Ben Said, Idris 223, 454, 494
Benot Rodríguez, Eduardo 23, 68, 179
Beránguer 44n
Berenguer, Dámaso 407
Berga Méndez, Roberto 381
Bérgamo Mabrés, Alejandro 380n
Bonafulla, Leopoldo 75n
Bonat, José 245, 251n
Bozano, Luis 77n
Bugallal, Gabino 133, 134
Burgos Larragoiti, Javier de 63
- Calbo Cuadrado, Rafael 337n
Calero Portacarrero, Manuel (Marcelino) 30n
Calvo Sotelo, José 210

- Cambó, Francesc 111, 126, 127, 127n, 162, 163, 174, 219
- Campbell, John 114, 449, 450, 451, 453
- Campbell, James 167
- Campos Martín, Juan 316n, 321n, 324, 325, 325n, 353, 408, 427, 428, 434-436
- Canalejas, José 143, 151, 152
- Canaris, Wilhelm 213, 354, 402
- Cánovas del Castillo, Antonio 48, 53, 109, 119
- Cañamaque 44n
- Capdevila, Luis 196n
- Capell, Vicente 228, 316n, 366, 374, 475, 494
- Carranza (familia) 282n, 313
- Carranza, José León 144, 144n, 312, 314, 367, 368, 375, 376, 382
- Carranza Fernández de la Reguera, Ramón de 67, 187, 302n, 319n, 338, 367, 406
- Carrero, Antonio 337n
- Carretero, Felipe 94, 95, 95n
- Castelar, Emilio 508, 530
- Castillo, José 337n
- Catalá 44n
- Cerezo, Claudio 94
- Cervera Jácome, Luis 494
- Chalbaud Errazquin, Pedro 111, 111n, 147, 148n
- Chapaprieta Torregrosa, Joaquín 125
- Chávarri (familia) 84, 86, 109
- Chávarri Salazar, Victor 41n, 90, 94, 108
- Claramount, Teresa 75n
- Clemenceau, Georges 147, 148
- Coloma Rubio, Miguel 240, 427, 430, 432

Companys, Lluís 292
Conde de Barbate 423
Conde de Romanones 124, 133, 161, 224, 224n, 230n, 452, 487
Conde de Garvey 488
Conde de Guadalhorce 209, 260, 261n, 375
Conde de Rodezno 173
Contador, Florentino 392n
Cornejo, Honorio 216, 260, 261n, 375, 398
Corripio Rey, José 284n
Criado, José 182

D'Aurelles Paladines, Roberto León 228n
Dato, Eduardo 133, 160, 161, 195, 429
Del Toro, Cayetano 42, 184
Del Toro, Enrique 43n
Delkeskamp Wansee, Rudolph 469
Derqui, Carlos 254
Dieseler, Herman 217n
Don Carlos, infante 259
Dorl, Robert 217n
Dormann, Pablo 365n, 462
Drake del Castillo, Carlos 30n
Dreyfus, Alfred 148
Duque de Angulema 37
Duque de Edimburgo 43, 488
Duque de Génova 43

Echevarría Azcárate, Rafael 211n, 231, 231n, 234n, 308, 432, 453, 461, 475, 489, 490

Echevarrieta (familia) 91, 91n, 95, 97, 100, 112, 114n, 116, 231, 231n, 400, 445, 460

Echevarrieta Lascurrain, Cosme 15, 90, 91, 94, 95, 108, 109n, 112, 113, 113n, 114, 118, 119, 119n, 120, 120n, 142, 308, 440, 441, 459, 460, 462

Echevarrieta Madaleno, Amalia 142

Echevarrieta Madaleno, Cosme 142, 144, 144n

Echevarrieta Madaleno, José María 142

Echevarrieta Madaleno, María del Carmen 231n

Echevarrieta Madaleno, Rafael 142, 374

Echevarrieta Maruri, Amalia 118, 231, 365, 432, 441, 460, 461, 489, 490

Echevarrieta Maruri, Horacio 11 13-17, 61, 80, 81, 97, 97n, 98, 98n, 99, 99n, 102, 113-116, 116n, 118, 120, 124-127, 132, 133, 135-137, 139, 141, 142, 142n, 143, 144, 144n, 145-152, 152n, 153, 153n, 154-160, 160n, 161, 162, 164-166, 166n, 167, 168, 170, 170n, 171, 172, 172n, 173-175, 181, 181n, 182, 184, 185, 185n, 186, 188-191, 191n, 192, 193, 195, 195n, 211-215, 215n, 216, 216n, 217, 217n, 218, 218n, 221, 222, 222n, 223, 223n, 224, 224n, 225-227, 227n, 228, 228n, 229, 230, 230n, 231n, 233, 233n, 234, 234n, 235-239, 239n, 240-243, 243n, 245, 246n, 247, 248, 250, 252-259, 259n, 260, 261, 261n, 262, 263, 265, 265n, 266, 267, 285, 305, 307n, 308, 308n, 309, 310-313, 313n, 314, 314n, 316n, 317, 319n, 322-327, 330, 331, 351, 353, 354, 361, 362, 364, 364n, 365, 365n, 366-368, 371-376, 378, 381, 382, 382n, 383, 387, 391-409, 411, 413, 417-420, 428-436, 439-441, 445, 446n, 447-456, 456n, 457-462, 464-473, 475-496, 496n, 509, 512

Egusquiza, Gabino 182, 325n, 427, 431, 432, 433, 435, 494

Epalza, Domingo de 90

Ercoreca, Ernesto 463

Espartero, Baldomero 83

Eugenio Orbaneja, Antonio 380n

Ezcurra, Pío 258

- Feduchy 44n
- Fernández Avila, Aureo 359, 374, 381, 428, 436
- Fernández de la Poza, Hermino 313n
- Fernández Ladreda, José María 370
- Fernández Montes, Amador 312, 313
- Ferrándiz, José 60, 176, 212, 508
- Ferreiro Cid, Asdrubal 374
- Ferrer, Valentín 77n
- Ferrer Malzarraga, Rafael 143, 183, 403 453, 493
- Ferrer y Vidal 126
- Figuerola, Laureano 102
- Flores de Lemus, Antonio 125
- Font de Afortunati, Mariano 27n
- Fontana, Josep 107
- Fourier, Charles 99n, 236
- Franco, Juan 46
- Franco Bahamonde, Francisco 221, 303, 340, 340n, 341, 342, 342n, 343, 350, 372, 383
- Franco Bahamonde, Nicolás 342n
- Francos Rodríguez, José 458
- Freire, Manuel 297n
-
- Galé, Clemente 245, 337n
- Galio 78n
- Gamazo, Germán Valentín 59
- Gamero del Castillo, Pedro 380n
- Gaminde Eguilor, Adolfo 228, 310, 495

- Gándara Ustara, Piedad de la 190, 443-445
Gandarias (familia) 84, 86, 90, 109, 229
Gárate, Santos 489
García Alix 223, 455
García Caamaño 427, 435
García de los Reyes, Mateo 216, 217n, 402
García Gutiérrez, Agustín 31n
García Noguero, Manuel 177, 183
García Prieto, Manuel 202
Garvey de la Mora, Patricio 230n
Gaugin, Paul 311
Gil Guerrero, Rufino 251n
Gil-Robles, José María 303, 485
Girón de Velasco, José Antonio 370, 371, 373
Goenechea Mugarza, Antonio 428, 436
Gómez Arámburu, Josefa 67
Gómez Arámburu, Juan Antonio 67, 177
Gómez Arámburu, Luis José 67, 177
González Aledo, Manuel 408
González Bellote 232
González Mena 27n
González Peredo, Constantino 278
González Taltabull, Gabriel 294
Gorki, Máximo 77
Got, Antonio 454, 494
Grasset, Eugenio 475, 479
Grasset, Rafael 98n

Grosso Portillo, Manuel 275

Gual Villalbí 123n

Gualda Pueyo, Ricardo 58n

Guillén Tato, Julio 401

Guillermo II 230, 400, 488

Gutiérrez, César 422

Haynes (familia) 31n

Haynes, Thomas 31

Hernández, Luis 381

Hernani, Juan 461, 494

Hernani, Tomás 310, 461, 494

Herriot (familia) 487

Ibañez, Francisco 245

Ibarra (familia) 84, 90, 100, 109, 145, 229

Ibarra Revilla, Fernando María 109, 145, 208

Ibarreche, Gregorio 229, 460

Iglesias, Pablo 94, 120, 145, 146, 149, 152, 155, 225

Imbrechts, José 30n

Isabel II 141

Jarana, José 75

Jordana, general 342, 407

Juan del Pueblo 186n

Kropotkin, Pedro 73

- Laffita, Felipe 352n, 427, 435
- Lahorra, Ricardo 419, 420
- Lapi, Manuel 337n
- Largo Caballero, Francisco 295, 337
- Larrinaga (familia) 90, 98, 114n, 171, 231, 433, 445, 483
- Larrinaga Aburto, Isidoro 118, 190, 190n 231, 441-443, 453
- Larrinaga Aránsolo, Bernabé 113, 115n, 116, 118, 440, 441, 230
- Larrinaga de la Gándara, Federico, 190n, 445
- Larrinaga de la Gándara, Isidoro 190n, 445
- Larrinaga de la Gándara, José Luis 190n, 445
- Larrinaga de la Gándara, Piedad 190n, 445
- Lazaga Patero, Juan Bautista 181, 182, 188, 189, 194, 195, 240, 241, 427-430
- Leguina 113
- León Mainez, Ramón 70
- Lerroux, Alejandro 166, 166n, 303n, 313n
- Lezama (familia) 229
- Loma, general 94
- López Delgado, Manuel 337n
- López Giráldez 337n
- López Vera, Francisco 245, 251n
- López Pinto, José 334, 335
- López y López, Antonio 29, 35, 36n, 47n, 117
- López Bru, Claudio 47n, 51
- Lubovitch 405
-
- Mac Lennan 90
- Mac Mahón 90

- Maciá, Francesc 292
- Madaleno Zárraga, José 147, 427, 428, 432-434, 493
- Madaleno Zárraga, María 489, 493
- Madariaga, Salvador de 124
- Madeiro, José 484
- Mannesmann, hermanos 354, 454, 468
- Manzano, Rafael 528
- March Ordinas, Juan 170, 210, 264, 265, 309, 312, 485, 486, 495
- Marengo Gualter, José 68
- Mariñas, Benito 275
- Maroto, Rafael 83
- Marqués d'Aureilles de Paladines 461
- Marqués de Campo 51
- Marqués de Casa Laiglesia (Manuel Rancés) 43n
- Marqués de Casa Torre 109n
- Marqués de Comillas (Antonio López y López) 35, 47, 47n, 452, 508, 531
- Marqués de Palomares 224, 224n
- Marqués del Rescate 222
- Marqués de Urquijo 208, 369
- Marqués de Varela 362
- Marqués de Villamejor, 224n
- Marqués de Villapesadilla 67
- Marsans, Luis 464
- Martínez Anido, Severiano 209
- Martínez Barrio, Diego 71n
- Martínez Cambroner, Antonio 183
- Martínez Pinillos, Miguel 275

- Martínez Pinillos, Sebastián 429
- Martínez Rivas (familia) 41n, 85, 86, 90, 98, 100, 433
- Martínez Rivas, José María 44, 108, 109, 120, 120n, 152, 157
- Martínez Rodas, Francisco 86, 92, 94, 99n, 109
- Marx, Carlos 73
- Massenez, Joseph 450
- Maura, Antonio 60, 106, 163, 212
- Maure, Manuel 251n
- Menéndez Pallarés, Emilio 145
- Merodio, Felipe 94
- Mexía, Luis 275
- Meycke, Otto 217, 217n
- Miño Seoane, Antonio 374
- Mola Vidal, Emilio 292n
- Molina, Juan de Dios 316n
- Montesinos, Manuel 245, 245n
- Morales Domínguez, Manuel 337n
- Morato, Juan José 119
- Morayta 119
- Moreno Esteban, Juan 442
- Moret, Segismundo 42, 78n, 184, 336, 508, 530
- Moya, Miguel 125, 155, 172, 492
- Moyano, Agustín 48
- Muguruza Otaño, Pedro 171n, 227, 401, 458, 490
- Muñoz Martínez, Manuel 306n, 326
-
- Nande 78n

- Napoleón 341
- Navas 44n
- Nelson (almirante) 27
- Nicholson 257
- Nin, Andrés 290
- Noriega (familia) 52, 52n
- Noriega González, Ignacio 49n, 59, 177-179, 381
- Noriega Noriega, Florencio 52
-
- Ocio López de Haro, Enrique del 449, 471, 495
- Olano (familia) 86, 117
- Olano, José Antonio 51
- Olave, Julián 91n, 113, 144, 144n, 446n
- Oliva Fernández, Manuel 287n
- Ollero de la Osa, Juan Antonio 374
- Orbegozo, José 477
- Otero 78n
-
- Palacios 457
- Palmers, Charles 44
- Parga, Guillermo 353, 367n, 372n
- Pasch, Guillermo 402, 403, 468
- Paul y Picardo, Manuel Francisco, 43n
- Pavía, Manuel 204
- Pereña Salvatella, Manuel 318, 466, 467
- Pérez Galdós, Benito 463
- Perezagua, Facundo 94, 95, 151, 154-156

Pi y Arsuaga, Francisco 152

Piera, Adrián 473, 474

Pinillos (familia) 36n

Pinochet, general 412

Pinta, Manuel de la 278, 306

Pissaro 311

Prieto Cerezo, Luis 173

Prieto Tuero, Indalecio 95, 154, 155n, 156, 164, 165, 173, 235, 243, 265, 266, 295, 309, 312, 313n, 365, 409, 477, 485, 492, 493, 495

Prim, Juan 36

Primo de Rivera Saenz de Heredia, María del Carmen 260, 398

Primo de Rivera Urbaneja, Miguel 15, 61, 127, 129, 169, 188, 195, 196, 201-208, 210, 211, 213, 219-221, 223, 224n, 225, 232, 235, 254-257, 259, 260, 263, 265, 266, 269, 270, 311, 346, 347, 353, 375, 390, 398, 402, 404, 407, 469, 471, 509, 511

Puig Martínez, Jesús 381

Queipo de Llano, Gonzalo 335, 343

Quilici, Paul 309, 405, 466

Rancés, Manuel 43n

Ranero, Juan 224n

Regueral 204

Reyes, Luis 463, 464

Rioja 78n

Rodrigo Soriano 151, 152

Rodríguez, Félix 225n, 495

Rodríguez Arias 42

Rodríguez Barbosa, Diego 251n

-
- Rodríguez Piñero, Manuel 59, 68, 181, 188, 194, 195, 240, 429, 430
Rodríguez Valcárcel, Carlos María 369, 370, 372, 373, 375, 383
Romero 44n
Romero Girón 44n
Rotaèche, Juan 494
Ruiz Pastor, Francisco 223, 452, 453, 454, 487
Ruiz Zorrilla, Manuel 112
- Saéñz, Miguel 39n
Sagarmínaga, Fidel 113
Sagasta, Práxedes 48
Saint Simon, Henri 99n
Salaberry 457
Salamanca, José 31, 166
Salamea de Labra, Manuel 374
Salmerón, Nicolás 112
Salmerón Gómez, Pablo 228, 231n, 442, 494
Salvochea, Fermín 68, 70, 72, 538
Sánchez Albornoz, Nicolás 32n, 33, 38
Sánchez Guerra Martínez, José 181, 181n
Sánchez Robledo, José 68
Sánchez Rosa, José 71n
Sánchez Toca, Joaquín 60
Sanjurjo, José 209, 367
Santander, Juan Antonio 70n, 180, 186n, 240
Seguí, Salvador 204
Serrano Suñer, Ramón 341-343, 350

- Silber, Martin Albert 115, 170, 457
- Silvela, Francisco 44, 111
- Silvestre, general 211n
- Sisley, Alfred 311
- Solaegui, Federico de 145
- Soldevilla Romero, Juan 204
- Soria, Arturo 66
- Sota (familia) 100, 113, 114, 120, 229
- Sota y Aznar (familia) 441, 447
- Sota Llano, Ramón de la 90, 102, 102n, 111, 125, 126, 127, 134, 208, 221
- Sotomayor, Sebastián 454, 455, 494
- Sousa, general 164
- Suanzes, Juan Antonio 221, 342, 343, 343n, 344n, 347-349, 349n, 350, 356, 361, 368-370, 372-374, 377-379, 381, 409, 436
- Suazo, Secundino 171n
-
- Tarí Sánchez, José 452
- Tejero, Mariano 495
- Thiele, Wanda 217n
- Topete, Juan Bautista 36
- Torres Quevedo, Leonardo 116n, 463
-
- Unzurrunzaga Gómez, Manuel 118, 181n, 183, 228, 231n, 240, 431, 431n, 442, 493, 494
- Urquijo, Adolfo 109
- Urquijo, José María 145

-
- Valle, Antonio 298n
Valera Ortega, José 107
Varela, Enrique 296n, 334, 335, 336, 362, 362n
Vea Murguía (familia) 13, 21, 43n, 45, 48, 49, 49n, 51, 52, 52n, 63, 64, 69, 184, 188, 254, 381, 504, 534
Vea Murguía, Miguel 191
Vela Barca, José 296
Velasco, Manuel 71n
Velasco Peinado, Carlos 457
Veragua 60
Vickers, Alberto 61
Vicuña, Ramón 156
Vidal Rivas, Emilio 125
Viesca Méndez, Rafael de la 67
Villanueva, Federico 492
- Waiss, Julio 218
Wallace, Peter 246, 246n, 427, 429-431
Wilkinson, John 26
- X.X.X. 23
- Zaballa Loizaga, Alejandro 374
Zambonino, Leonardo 337n
Zapico, Mariano 334,
Zilbermann Morales, Marcos 58n
Zubiría, Tomás 145

1.2. De autores citados

Alba, Victor 163n

Alcalá Zamora y Queipo de Llano, José 27n

Alpert, Michel 336n, 352, 354n, 362n

Alvarez Junco, José 55n, 74n

Arana Pérez, Ignacio 42n, 44n, 103n, 104n, 106n, 107, 107n, 108, 109n, 145n, 446n, 461

Arias, Xosé Carlos 219n, 269n

Arrarás, Joaquín 166n, 265n, 294n, 312n, 313n, 483n, 485

Ballester, Alfonso 54n, 212n, 343n, 344n, 347n, 348n, 349n, 352n, 370n, 377

Barciela, Carlos 346n

Barea, Arturo 7, 175

Barey, Albert 74n

Barragán Muñoz, Juan Manuel 25n, 31n, 38n, 277n, 279n

Beascoechea, José María 88n, 114n, 115n, 229n, 456

Ben-Ami, Shlomo 181n, 202, 203n-207n, 209n, 210n, 220n, 291n, 292n

Benavides, Leandro 269n

Brey, Gerard 298n

Cabrera, Mercedes 106n, 208n, 269n, 271n, 491n

Caro Cancela, Diego, 30n, 31n

Carreras, Albert 345n

Carrión, Pascual 271n, 273n

Castells, Luis 110n

Castillo Yurrita, Alberto del 43n, 53n, 55n

-
- Catalán, Jordi 344n, 358n
Ceballos Teresí, José G. 170n, 462n, 478n, 491n
Cerezo, Ricardo 56n, 61n, 212n, 216n, 264n, 354n, 394n
Companys Monclús, Julián 55n
Corcuera Atienza, Javier 113n
Cossío, Francisco 47n, 281n
- Davenport-Hines, R.P.T. 54n, 212n
De la Hoz, Santiago 74n, 109n, 243n
Dixon, Arturo 170n, 265n
- Eguiguren, Jesús María 95n, 120n, 148n, 156n
Escudero, Antonio 84n-86n, 119n
Espigado Tocino, Gloria 33n, 36n, 37n
- Fusi, Juan Pablo 74n, 89n, 95n, 119n, 145n, 147n, 152n, 154n, 156n, 157n, 165n, 243n
- Gandra Oraá, María Victoria 89n, 446n
García Baquero, Antonio 25n, 27n
García Barbancho, Alfonso 280n
García Delgado, José Luis 91n, 96n, 122n-125n, 134n, 136n, 170n, 203n, 243n, 478n, 446
García Cortazar, F. 233n, 234n
García Merino, Luis Vicente 74n, 83n, 88n, 89n, 93
García Venero, Maximiano 175n
Garriga, Ramón 166n, 211n, 313n

Gil Pecharromán, Julio 271n

Gómez Aparicio, Pedro 166n, 171n, 173n, 265n, 456n, 491n

Gómez Mendoza, Antonio 30n, 31n

Gómez Casas, Juan 204n

González Portilla, Manuel 42n, 53n, 84n, 85n, 87n, 88n, 96n, 103n, 104n, 108n, 115n, 229, 446n

Gortazar, Guillermo 102, 160, 170n, 171n, 209n, 456n, 478n

Guilloto González, Fernando 334, 338n

Gutiérrez Molina, José Luis 269n, 290n, 293n

Heine, Harmut 363

Hernández Andreu, Juan 169n, 204n, 219n, 220n, 269, 271, 272n

Hernández Sandoica, Elena 47n, 51n, 117n

Juliá Téllez, Eduardo 334

Juliá, Santos 304n

Kelsey, Graham 292n

Lacomba, Juan Antonio 164n, 269n

López, Alejandro 273n

López Ontiveros, Antonio 273n, 274n

López Sánchez, Pere 74n

Macarro Vera, José Manuel 294n

Malerbe, Pierre C. 206n, 209n

Maluquer de Motes, Jordi 99n

Marchena Domínguez, José 288n

Marín Arce, José María 124n, 125n, 127n, 134n, 165n, 203n, 215n, 222n

Martínez Romero, Francisca 31n, 42n, 43n, 44n, 46n, 47n, 49n,

51n, 54n, 56n, 58n, 61n, 212n, 254n, 281n, 352n

Mateo del Peral, Diego 30n

Maurice, Jacques 72n, 79n, 273n, 298n

Meaker, Gerald H. 204n

Mayer, Arno J. 103n

Millán Chivite, José Luis 65, 67n, 79n, 193, 334, 337n, 352n

Montero, Manuel 42n, 74n, 83n-85n, 87n, 88n, 91n, 92n, 99n, 116n, 158n, 446

Montón, Francisco Javier 74n, 109n, 242n

Muñoz, Juan 103n

Nadal, Jordi 24n-27n, 26, 32n, 107, 123n

Oláberri, Ignacio 107n, 164n, 165n, 174n

Ossa Echaburu, R. 122, 131n, 132n, 158n, 169n, 446n, 462n, 474n, 478n

Palacios Bañuelos, Luis 32n

Palafox, Jordi 26n, 53n, 96n, 103n, 122n, 123n, 129n, 205n, 208n, 210n, 269n, 271n, 272n, 278n

Peirats, José 300n

Pérez Castroviejo, Pedro María 74n, 93

Pérez, José Antonio 74n, 109n

Pérez Regordán, Manuel 339n

Piñeiro, Alfonso 166n

Piqueras, José Antonio 34n, 36n

Ponce Calvo, Rafael 46n, 47n, 51n, 61n, 187n, 378

Ponce Cordones, Francisco 46n, 47n, 51n, 61n, 187n, 378

Prados de la Escosura, Leandro 26n, 34n, 103n

Preston, Paul 340n

Quevedo de la Barrera, José María 275n

Ramírez Gabarrús, Manuel 44n, 46n, 49n, 50n-56n

Ramos Santana, Alberto 16, 27n-34n, 28, 36n, 38n, 39n, 43n, 46n

Regatillo, E.F. 47n

Rétegui, Mariano 42n-44n, 46n, 49n, 50n, 52n, 64n

Rodríguez Gaytán de Ayala, Ana 67n, 195n

Rodríguez González, Agustín 50n, 52, 55n

Roldán, Santiago 91n, 96n, 103n, 122n-125n, 134n, 136n, 203n, 243n, 446n

Romero Maura, Joaquín 74n

Rosal, Amaro del 313n

Rufaza, Rafael 74n, 109n, 242n

Ruiz, David 313n

Ruiz-Vélez Frías, Julián 32n

Saiz Valdivieso, Alfonso Carlos 155n, 156n, 165n-167n, 169n, 171n, 173n, 222n, 456n, 474n, 478n, 491n

Salas Larrazabal, Ramón 341n

Sánchez Alborno, Nicolás 32n, 33, 38

Sebastiá, Enric 34n, 36n

Serrano, Angel 103n

- Serrano, Carlos 79n
- Solazábal, José 95n
- Sopeña, Andrés 340n
- Suárez, Manuel 148n, 152n
- Sueiro Seoane, Susana 205n, 215n, 224n, 232n
- Sumpsi, José María 274n
- Tedde de Lorca, Pedro 31n, 33n
- Temblador, Manuel 298n
- Torrejón Chaves, Juan 25n, 26n, 31n, 34n, 36n-38n, 43n, 46n, 48n, 61n
- Torres Villanueva, Eugenio 102
- Tortella, Gabriel 26n, 34n, 45n, 53n, 65, 85n, 87n, 96n, 99n, 122n, 129n, 170n, 201n, 210n
- Towson, Nigel 148n
- Trinidad, Francisco 238n, 244n, 246n, 247n, 251n
- Tuñón de Lara, Manuel 112, 112n, 174, 269n
- Tusell, Javier 342n, 343n, 383
- Valdaliso, Jesús María 39n, 40n, 43n, 46n, 50n, 53n, 54n, 57n, 61n, 83n, 87n, 92n, 105, 117n, 118n, 122, 131n-133n, 135n, 136n, 193n, 203n, 212n, 222n, 262n, 285n, 305n, 433n, 465
- Vargas Vassallo, Sara 189n, 355n
- Vázquez Montalbán, Manuel 340n
- Vidarte, Juan Simeón 313n
- Villanueva Núñez, Antonio 48n
- Villota Ejalde, Ignacio 93, 119n, 157n, 158n
- Viñas, Angel 170n, 213, 213n, 216n-218n, 265n, 354n, 467, 467n

Waiss, Francisco 30n

Ybarra Bergé, Javier 109n, 110n, 446n

Zubiaur Carbonero, Belén 189n, 355n

2. De Lugares (ciudades, países y espacios geográficos físicos y urbanos)

Abando (Vizcaya) 88, 115, 115n, 126, 159, 441

Abisinia 312, 313

Africa 205, 230, 230n, 335, 343, 354, 363, 394, 451, 455, 484, 485, 487

Alava 234

Albacete 90, 114n

Alcalá de los Gazules (Cádiz) 77n

Alemania 103, 121, 213, 349, 469, 488

Algeciras (Cádiz) 24n, 66, 77n, 179, 195, 276, 280, 352, 363, 394, 401

Alhucemas 215, 223, 232, 400, 455

Alicante 29, 276n, 281, 281n

Almería 90, 114, 167, 401, 443, 449, 450

América 27, 27n, 28, 34, 35, 63, 83, 101, 279, 280, 280n

Amiens 27

Amsterdam 403

Andalucía 25, 33, 90, 114

Annual 165, 196, 201, 211, 224, 232n, 400

Ansó (Huesca) 58n, 172, 227, 365, 365n, 471-473, 499

Antillas 40, 51n, 65, 117

-
- Aragón 90, 114
Aranjuez (Madrid) 473
Arcos de la Frontera (Cádiz) 298n
Archanda (monte-Bilbao) 116, 116n, 463
Argelia 224n, 487
Arnedillo (La Rioja) 462
Argentina 281
Asturias 90, 112, 113, 178, 302, 441
Auby 122
Augsburgo 468
Austria 103
Axdir 454
Aznalcollar (Sevilla) 77n
- Bahía de Cádiz 31n, 46
Baja Andalucía 24
Balsaín (Segovia) 172, 227, 472, 473, 499
Baracaldo (Vizcaya) 88, 94, 156, 175, 227, 231n, 365, 461, 486, 498
Barcelona 26, 29, 34, 35, 38, 39n, 40, 46, 56, 60, 71, 73, 74n, 75, 83, 95, 117, 146, 164, 178, 186n, 193, 194, 201, 214, 221, 228, 256, 276n, 341, 401, 419, 432, 463, 470, 492, 493, 495, 498
Barranco del Lobo 452
Beceite (Teruel) 418
Begoña (Bilbao) 88, 146
Bélgica 42n, 89
Benaoján (Málaga) 77n
Beni Urriguel (Rif) 223, 455
Beni-bu-Ifrur (Rif) 452

Beni-Sicar 452

Bética 274

Biarritz 143, 147, 151

Bilbao 13, 14, 19, 38, 39n, 43, 46, 56, 60, 65, 73, 74n, 81, 83, 86, 88, 93-95, 100, 110, 112, 114, 115, 120, 120n, 122n, 125-127, 135, 143, 145-147, 151, 156, 159, 160, 162-164, 173, 176, 178, 180, 182, 183, 204, 211, 225, 227-230, 230n, 240, 241, 243, 276n, 310, 314n, 374, 400, 428, 431, 441, 456, 457, 460, 463, 464, 468, 488, 491, 492-495, 498

Bilbao La Vieja 147

Birmingham 26n

Bocoya (Rif) 452

Bocho (Bilbao) 13, 85

Bodonal (Guadalajara) 421

Boo de Piélagos (Cantabria) 97n

Borja (Zaragoza) 115, 462

Brasil 281, 422

Bremen 413, 470

Burgos 446, 448, 498

Cabo San Juan (Guinea) 471

Cádiz 13-15, 19, 21, 23-28, 24n, 26n, 27n, 30, 30n, 32-40, 33n, 39n, 42-44, 47-49, 51, 56, 57, 59-61, 63-70, 71n, 72-75, 74n, 78-80, 78n, 87, 99, 114, 121, 135-137, 139, 144, 167n, 172n, 174-176, 178, 179, 181-184, 186, 188, 190n, 191, 194, 208, 212, 217, 221, 227, 230n, 233, 237, 238, 238n, 241, 244, 244n, 253, 260, 261n, 262n, 267, 272, 275, 276-281, 276n, 280n, 283, 285, 287, 288, 288n, 291, 292, 294, 296-298, 300, 302, 302n, 303, 303n, 304, 309, 310, 312, 313, 316n, 317n, 318n, 319n, 325, 326, 330, 331, 334, 335, 337-339, 350, 357, 362n, 364, 365, 365n, 366n, 368, 369, 372, 375, 382, 385, 395-398, 400, 401, 403, 404, 408, 419, 428-431, 433, 434, 439, 442, 444, 446, 448, 466, 468, 469, 489, 491, 493, 498, 500, 503, 505-507, 509, 512-514, 517-520, 522, 523, 526-531, 533-535, 537, 539-541, 545, 546

- Calahorra (La Rioja) 462
Campo de Gibraltar 66, 75
Can Riera (Gerona) 475
Canarias 281, 487
Cantábrico 487
Caribe 65
Cartagena (Murcia) 46, 90, 197, 214, 215, 256n, 347, 369, 370, 395, 396, 404
Casablanca 224n
Casas Viejas (Cádiz) 274n, 296, 298, 298n
Cataluña 45, 112, 292, 302, 333, 341
Cavite (Filipinas) 55
Ceuta 265, 303
Chiclana de la Frontera (Cádiz) 66, 77n, 194, 275, 328
Colmenar Viejo (Madrid) 227, 486, 487, 489
Conil de la Frontera (Cádiz) 66, 448
Copenhague 421
Corchado (Sevilla) 421
Córdoba 77n, 90, 491
cornisa Cantábrica 40
Cortes (Cádiz) 419
Cortes (Zaragoza) 115, 147, 462
Cuarto (arroyo) 419
Cuba 35, 40, 56, 65, 281, 422, 505
Cuenca 172, 227, 472, 473, 499

Deusto (Vizcaya) 88, 93
Deva (Asturias) 448

Djibouti 313

Duero (río) 168, 477

Durango (Vizcaya) 109n, 113

Ebro (río) 418

Eibar (Guipuzcoa) 94, 154, 310

Ejea de los Caballeros (Zaragoza) 449

El Puerto de Santa María (Cádiz) 27n, 30, 30n, 301

El Ferrol (La Coruña) 43, 46, 176, 369

El Portal (Cádiz) 30, 30n

Elche (Alicante) 223

Erandio (Vizcaya) 88, 146

España 15, 24, 26, 45-47, 51, 54, 54n, 55, 62, 64, 96, 99n, 103, 106, 108, 116, 120, 125, 135, 141, 169, 170, 201, 205, 207, 208, 212n, 213, 215, 219, 222, 234, 236, 263, 269, 270, 271, 308, 339, 342, 345, 354, 355, 359, 360n, 382, 400, 402, 404, 405, 433, 439, 479, 514, 516, 521, 525

Estados Unidos 55, 56, 103, 185, 339, 339n, 346, 370

Estambul 407

Estepa (Sevilla) 214, 418

Europa 28, 34, 103, 117, 137, 301, 345

Euzkadi 106

Filipinas 40, 55, 117, 505

Francia 42n, 89, 103, 112, 121, 122, 147, 205, 405

Gades 36, 186

Galicia 46, 167, 377, 401, 417

- Genil (río) 214, 256, 418
Gerona 441
Gibraltar 27, 28, 36, 37, 262n, 276, 363, 401
Gijón (Asturias) 90, 276n, 313
Glasgow 131, 401
Gran Bretaña 83, 276
Grazalema (Cádiz) 77n
Guadalajara 91, 113, 441, 447
Guadalmedina (río) 419
Guecho (Vizcaya) 110, 114, 114n, 229
Gueleya (Rif) 452
Guernica (Guipuzcoa) 234, 236
Guinea 471
Guipúzcoa 234
- Hamburgo 468
Hecho (Huesca) 473
Holanda 103
Huelva 90, 276, 276n, 328, 414
Huesca 472
- Indias, Las (América) 25
Inglaterra 41, 89, 103, 121, 253, 418, 448, 479
Italia 42n, 103, 205, 339, 505
- Jaén 448
Japón 103

Jerez de la Frontera (Cádiz) 30, 30n, 33, 65, 72n, 77n, 230n, 272, 275, 280, 317, 317n, 329, 419

Jimena de la Frontera (Cádiz) 27

Kiel 421

La Arboleda (Vizcaya) 146

La Carolina (Jaén) 114, 446, 497

La Carraca (Cádiz) 369

La Concepción (finca-Málaga) 432, 486, 489

La Coruña 71

La Haya 469

La Línea (Cádiz) 66, 77n

La Martinica 50

La Rioja 462

Langreo (Asturias) 113

Las Cortes (Bilbao) 94

Las Palmas 276n

Las Arenas (Vizcaya) 93, 100, 142, 148, 229, 456, 459, 460, 498

Lebrija (Sevilla) 448

León 90, 313n

Levante 114

Liverpool 117, 466

Londres 30n, 228, 457

Lucena (Córdoba) 214, 418

Lugo 447, 499

Llobregat (Barcelona) 294

Madrid 24n, 48, 58, 95, 113, 119, 133, 144-146, 158, 159, 164, 171, 172, 172n, 174, 178, 179, 186, 221, 227, 228, 232, 233, 240, 259n, 293, 302, 306, 306n, 310, 314n, 316n, 317-320, 321n, 322, 324n, 326, 327, 333, 334, 336, 342, 353, 363, 365, 366, 372-374, 377, 381, 398, 402, 403, 406, 428, 431, 452, 456, 458, 459, 461, 464, 470, 472, 473, 476, 489, 493-499, 513, 518, 522

Magreb 224n

Málaga 77n, 276, 276n, 328, 363, 419, 432, 486, 487, 489

Mallona (cementerio-Bilbao) 225n

Manchester 93

Manila 117

Manises (Valencia) 369, 379

Marín (Pontevedra) 176

Marquina (Vizcaya) 149

Marruecos 209, 222-225, 223n, 224n, 265, 444, 452, 453, 454, 455, 487

Marsella 313, 342

Matarraña (río) 418

Mazarrón (Murcia) 114

Mediterráneas (costas) 392

Mediterráneo (mar) 205, 341

Melilla 265, 334

México 56, 315, 352, 409, 422

Munoa (finca-Vizcaya) 175, 461, 486, 489, 490, 494, 498

Murcia 90, 114, 114n, 448, 449, 492

Navarra 115, 443, 448, 449

Neguri (Vizcaya) 93, 100, 142

Nervión (río) 13

Niágara 463

Nueva York 281, 488

Ojos Negros (Teruel) 91, 441, 446, 447

Ortuella (Vizcaya) 151

Oviedo 313

País Vasco 105, 109, 110, 112, 147, 234, 451

Pamplona 173, 492

París 24n, 37, 112, 165, 179, 223, 309, 453

Pasteral de Amer (Tarragona) 475

Pedrola (Zaragoza) 449

Plymouth 230, 230n, 488

Polonia 405

Portugal 166, 477, 485

Puerto Rico 35, 65

Puerto Real (Cádiz) 194, 275, 328, 329

Punta Begoña (Vizcaya) 229, 459

Reino Unido 13, 101, 392, 430

República Islámica del Rif 232

Rif 451

Roma 339, 343

Ronda (Málaga) 317n, 318

Rota (Cádiz) 30n, 448

Rusia 77, 103

Sagunto (Valencia) 447

-
- Salamanca 477
- San Esteban de Pravia (Asturias) 312
- San Fernando (Cádiz) 66, 77n, 176, 184, 194, 238, 275, 328, 329, 336, 369, 375, 429, 434, 546
- San Jerónimo (Sevilla) 283
- San Sebastián 151, 270, 480
- San Francisco 147
- San Severiano (Cádiz) 184
- San Blas (Asturias) 448
- Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) 27n, 30n
- Santander 34, 38, 97n, 230, 230n, 488
- Santiago de Cuba 55
- Sástago (Zaragoza) 418
- Schaffhausen 468
- Segovia 473
- Serbia 121
- Sestao (Vizcaya) 88, 136, 180
- Setiles (Guadalajara) 91, 114, 114n, 441, 446, 447
- Sevilla 25, 26, 30, 30n, 32, 38, 39n, 65, 71n, 72n, 114, 183, 192, 205, 279, 291, 297, 301, 317n, 328, 339, 350, 369, 379, 401, 446, 448, 486, 490, 492, 498
- Siete Calles (Bilbao) 88, 100
- Somorrostro (Vizcaya) 88
- Southampton 398
- Susqueda (Gerona) 475
-
- Tarazona (Zaragoza) 462
- Tarragona 276n
- Tauste (Zaragoza) 449

Ter (río) 98, 475, 479

Teruel 90, 91, 113, 441, 447

Toledo 97n, 185, 236, 479

Transwaal 86

Tres Cantos (finca-Madrid) 227, 227n, 364, 486, 489

Tudela (Navarra) 164

Turquía 354

Ubrique (Cádiz) 274

Uruguay 281

Valdealgarfa (Teruel) 418

Valderrobres (Teruel) 418

Valencia 216, 276n, 342, 369, 405, 407, 421

Valmaseda (Vizcaya) 108

Valladolid 173, 492

Varsovia 405

Vaticano 147, 339

Vergara (Vizcaya) 83

Versalles 215, 263, 402, 468

Vich (Barcelona) 475

Viena 301

Vigo (Pontevedra) 276n

Villacañas (Toledo) 99, 168

Villamartín (Cádiz) 214, 253, 253n, 256, 418, 448

Villasequilla (Toledo) 236, 479

Vivero (Lugo) 167, 447, 451, 499

Vizcaya 42n, 45, 50n, 112, 92, 110, 111, 113, 160, 165, 167, 215n, 230n, 234, 365, 382, 441, 447, 456, 486, 488, 498, 499

Asociación Patronal de Bilbao 151

Asociación Patronal del Comercio, la Industria y la Navegación (Cádiz) 247, 251n, 287, 287n,

Astilleros Barrera 286n

Astillero Echevarrieta y Larrinaga 13, 139, 190, 249, 249n, 285, 286n, 297n, 304-306, 307n, 311n, 315n, 316n, 321, 326, 350, 351, 355, 356, 358, 361, 363, 367n, 373, 379n, 387-389, 395, 409, 421, 427, 465, 496, 504

Astillero de Cacho Hijos 286n

Astilleros de Cádiz S.A. 318, 369, 378, 380, 380n, 381, 465, 496, 504,

Astilleros de Nervión 44, 44n, 47, 48, 62, 86, 135, 136, 433

Astilleros de Tarragona 180

Astilleros del Noreste 380

Astilleros Españoles S.A. 380, 380n

Astilleros Veá Murguía 47, 57, 175

Astilleros Veá Murguía, Noriega y Cía 52

Atalaya (vapor) 19, 250, 250n, 388, 393

Athletic de Bilbao 229

Auburn (automóvil) 228

Augustella (velero/pontón) 255-257, 397, 415, 416,

Automobile Association de Londres 228

Báltico (carguero) 414

Banca Arámburu 68, 187, 320, 323, 323n

Banca Arnús 471

Banca Marsans 476, 484

Banca Sousa, Moure y Compañía 483, 484, 496

Banco Alemán Trasatlántico 217

Banco Central 170, 466

Banco de Barcelona 32

Banco de Bilbao 87, 99n, 99n, 168, 169, 226, 255, 258, 259, 310, 361, 364, 444, 447, 477, 479-483, 489, 496

Banco de Cádiz 31

Banco de Cádiz (fusión del Banco de Cádiz y el Español de Cádiz) 32, 33

Banco de Cartagena 168, 224n, 444, 482, 484, 496

Banco de Comercio alemán 310

Banco de Crédito Industrial 307n

Banco de Crédito Zaragozano 473

Banco de España 33, 38, 158, 296

Banco de Isabel II 31

Banco de San Carlos 31

Banco de Vizcaya 90, 98, 99n, 168, 231n, 471, 477

Banco del Comercio 87, 89, 226, 364, 444, 451, 483, 496

Banco Español de Cádiz 31, 32

Banco Español de Crédito 99n, 169, 471

Banco Internacional de Industria y Comercio 476, 483, 484, 496

Banco Nacional de Méjico 172n, 227, 444, 482, 484, 496

Banco Popular 310,

Banco Urquijo 169, 171, 471, 480

Banco Zaragozano 473

Base Naval de Cartagena 420

Base Naval de Mahón 420

Bazar Inglés (Cádiz) 314, 315n

Benarroch 223

Bessemer (procedimiento químico) 84, 85n

Blanca (pasaje) 394

Weimar 467

Yugoslavia 405

Zamora 477

Zaragoza 115, 162, 204, 445, 448, 495, 499

3. De organizaciones, entidades y empresas

A mi Plum! Chirigota del DDT (agrupación carnavalesca) 513, 539

Acta Hawley 283

Acumuladores Nile 315n

Adelaida (mina) 114

Agadir (vapor) 190n, 388, 391, 392, 476

Agrupación Obrera Republicana 76n

Agrupación Socialista de Bilbao 94

Alava (vapor) 117n

Alfonso XIII (muelle) 396

Almaden (carguero) 356n, 389, 410, 411

Almazan (carguero) 389, 410, 411, 356n

Almirante Cervera (crucero) 352, 361, 416

Almirante Lobo (transporte de guerra) 371, 389, 410, 411

Alta Comisaría de Marruecos 232n

Altos Hornos de Bilbao (siderurgia) 41n, 86, 105, 310

Altos Hornos de Vizcaya (siderurgia) 96, 114, 129

- Amalia (mina) 114n
- Amir (vapor) 190n, 388, 391, 392
- Amor y Libertad (grupo anarquista) 70n
- Ancud (carguero) 356n, 371, 372, 389, 410
- Antonio Lázaro (crucero auxiliar) 352, 416
- Apolo (carguero) 415
- Archivo Histórico Nacional (Salamanca) 353, 413, 461
- Ardantza-Mendi (carguero) 414
- Arichachu (vapor) 19, 388, 393
- Arsenal de Cartagena (Murcia) 214, 217, 253, 256, 347
- Arsenal de El Ferrol (La Coruña) 375
- Arsenal de La Carraca (Cádiz) 26n, 27,43, 43n, 46, 48, 52, 53, 60, 61, 61n, 184, 375, 397, 429, 434
- Asamblea Nacional Consultiva 206
- Asiatic Petroleum Company 480
- Asociación de Armadores de Buques de Pesca (Cádiz) 297n
- Asociación de Inquilinos (Cádiz) 295
- Asociación de la Prensa de Madrid 171, 458
- Asociación de Navieros de Bilbao 93, 157
- Asociación de Patronos Mineros (Bilbao) 93
- Asociación Especial del Personal de Máquina de la Compañía Trasatlántica (Cádiz) 77, 77n
- Asociación General de Trabajadores del Puerto (Cádiz) 245
- Asociación Internacional de Trabajadores 120, 120n
- Asociación Nacional de Constructores Navales 494
- Asociación Obrera Especial del Personal de Cubierta de la Compañía Trasatlántica (Cádiz) 77, 77n

- Blas de Lezo (crucero) 16, 415, 416, 469
- Blohm & Vass 402, 403, 468
- Bolsa de Bilbao 87
- Boulton & Watt 26n
- Brow Shipley 310, 314, 407
- Brown Boveri 315n
- Buenaventura (vapor) 117n
-
- C-3 (submarino) 421
- C-4 (submarino) 421, 469
- C-5 (submarino) 469
- C-6 (submarino) 469
- Cabo Espartel (vapor) 192, 388, 393, 394
- Cabo Roche (pasaje) 400
- Cabo Tortosa (carguero) 415
- Cabo Villano (vapor) 192, 388, 393, 394, 415
- Cadena Ser 482
- Cadillac 228
- Cádiz (vapor) 117n
- Café Los Leones (Cádiz) 299n
- Caja de Ahorros de Cádiz 31
- Caja de Descuentos de Cádiz 31
- CALTEX 370
- Calvo Sotelo (cañonero) 352, 409, 410
- Cámara de Comercio de Melilla 223, 455
- Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao 111, 125, 126, 135, 147, 158-160, 234

Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz 63, 179, 186, 187, 282, 282n, 284, 287, 289n, 317, 317n, 321, 373

Cámara de la Propiedad 293

Campa de Lamiaco 225

Campas (petrolero) 264n, 306n, 389, 408

Campbell y Calderwood 401

Campell 91

Camper & Nicholsons 398

Campero (petrolero) 264n, 306n, 389, 408

Canal Isabel II 227, 421, 444, 491, 496

Canarias (crucero) 352, 416

Carbones Asturianos 15, 113, 226, 441-443, 446, 447, 476, 496

Carlos V (crucero) 21, 49n, 50, 50n, 51-53, 56, 64, 82, 184, 504, 516

Casa Ariza (Cádiz) 315n

Casa del Pueblo (Cádiz) 290n, 327

Casa de la Contratación (Cádiz) 279

Casa de la Prensa (Madrid) 311

Casa Lebón (Valencia) 421

Casa Pahama (Bilbao) 420

Casa Tovia (Cádiz) 59

Casino de Archanda (Bilbao) 482

Casino Gaditano (Cádiz) 335

Casino Republicano de Bilbao 143, 147

Catalana de Gas y Electricidad 98n, 393, 448, 474, 476, 484, 497

Catalina (mina) 113, 441

Castillo de San Sebastián (Cádiz) 312

-
- Ceferino Ballesteros (vapor) 253n
Cementos Portland 365n
Centro de Estudios Libertarios (Cádiz) 73
Centro de Estudios Sociales (Cádiz) 72, 75
Centro de Oficios Varios (Cádiz) 75n, 78
Centro de Sociedades Obreras (Cádiz) 238n, 240
Centro Industrial (Bilbao) 159
Centro Obrero de Unión Republicana (Cádiz) 70
Centro Obrero El Progreso (Cádiz) 75, 75n
Centro Republicano de Instrucción (Cádiz) 76n
CEPSA 370
Churruca (cañonero) 336
Cíclope (remolcador) 396
Cíclope (vapor) 253
Ciérvana (carguero) 415
Círculo de Empleados y Obreros de la Compañía Trasatlántica (Cádiz) 76,
Círculo de la Unión Mercantil (Bilbao) 159
Círculo Mercantil de Melilla 455
Círculo Minero (Bilbao) 95, 118, 119, 119n
Círculo Republicano (Bilbao) 77n
Círculo Republicano (Bilbao) 147
Ciudad de Mahón (pasaje) 264n, 408
Ciudad de Málaga (vapor) 264n, 408
Clemente Fernández y Cía 452
Club de Regatas (Bilbao) 143, 148, 487
Club de Tenis Jolaseta (Bilbao) 142
Club Marítimo del Abra (Bilbao) 127

- Club Marítimo de Bilbao 142
- Club Náutico (Bilbao) 89, 93, 487
- Club Puerta de Hierro (Madrid) 228
- CNT (Confederación Nacional del Trabajo) 161, 163, 180, 225, 242, 246, 289-292, 292n, 294-296, 298-301, 304, 305, 322, 326, 327, 334, 337n
- COFRUNA 356, 356n, 411, 436
- Comisión Arbitral de París 223
- Comisión de Defensa Económica (Cádiz) 292, 293, 295
- Compañía de Maderas Río Benito 471, 497
- Comisión de Marina 307, 319n, 330
- Comisión de obreros y empleados parados de los Astilleros (Cádiz) 306
- Comisión Obrera Pro-Trabajo (Cádiz) 320, 322, 323
- Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos (CAMPSA) 169, 170n, 210, 221, 264, 264n, 306n, 307, 307n, 310, 312, 317n, 325, 356, 390, 392, 397, 408, 466, 480
- Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, Sociedad Anónima 422, 471, 497
- Compañía de Tranvías (Cádiz) 184
- Compañía de Vapores La Punta de Europa 401
- Compañía de Seguros Hispania 483, 485, 497
- Compañía Española de Minas del Rif 453, 455, 484
- Compañía Financiera Ibérica 265,
- Compañía General Azucarera 90
- Compañía Hispano-Británica de Petróleos 226, 478, 480, 497
- Compañía Ibérica de Telecomunicación 226, 393, 443, 478, 481, 482, 497
- Compañía La Unión 446, 497
- Compañía Lebón 59, 78
- Compañía Marítima Pinillos 29, 35, 39, 39n
- Compañía Minera Franco-Belga 85n
- Compañía Minera Fortuna 114, 446, 449, 497

- Compañía Minera Mac Lennan 85n
- Compañía Minera Otto Kreizner 85n
- Compañía Minera Orconera 85n
- Compañía Minera Sierra Menera 15, 91, 91n, 98, 114, 120, 226, 364, 441-443, 446, 447, 497
- Compañía Minero Metalúrgico de Andalucía y Extremadura 227, 446, 449, 497
- Compañía Porto-Pi 170
- Compañía Sevillana de Electricidad 421
- Compañía Siderúrgica del Mediterráneo 91, 98
- Compañía Vascongada de Minería 443, 446, 449, 497
- Comunidad de Bienes Echevarrieta-Campbell 446, 497
- Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrinaga 15, 98, 113, 115-118, 131, 137, 144, 144n, 157, 170, 171, 175, 180-181, 182, 186, 190n, 223, 230, 249, 249n, 433, 440-443, 447, 456, 460, 476, 493, 497
- Comunidad de Negocios Echevarrieta-Siemens/Halske 469, 498
- Confederación Española de Derechas Autónomas 301-303
- Conjunción Republicano-Socialista 95, 124, 143, 146, 147, 148n, 151, 152, 155, 156
- Consejo de la Economía Nacional 207
- Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares 347, 374, 377
- Consorcio Nacional Almadrabeto 282,
- Consorcio Naviero de Aseguradores 315n
- Consorcio Nacional de Industrias Militares 312, 313, 313n, 314n, 485
- Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA) 188, 259, 259n, 262, 264, 278, 296, 298n, 423, 471
- Cosme (mina) 452
- Cosme y Jacinta (yate) 230, 400, 482, 486, 487, 488, 500
- Crédito de la Unión Minera 90, 157-159, 215, 215n, 232, 233, 235n, 258, 390, 394, 475

Crédito Comercial 33

Crédito y Docks 172n, 186, 188, 227, 251n, 283, 444, 491, 498

Depósito Municipal 337

Depósito Franco 187, 188

Deutsche Bank 216

Deutsche Lufthansa A.G. 470

Deutsche Schiff und Marchinenbau A.G. Werk 413

Deutsche Schiff-Und Maschinenbau Aktiengesellschaft A.G., Weser 470

Diputación Foral Vizcaya 85

Diputación Provincial de Cádiz 274, 307, 329, 337n

Dique Flotante 388, 394

Dique flotante Amalia 361, 363

Dique Seco Nuestra Señora del Rosario 361, 380

Dirección de Construcción e Industrias Navales Militares 347

E.A.J. 13. (Málaga) 482

E-1 (submarino) 16, 213, 389, 390, 402, 404

Egesa n. 1 (ganguil) 388, 399

Egesa n. 2 (ganguil) 388, 399

El Arte Culinario, Sociedad de Cocineros y Reposteros (Cádiz) 77, 77n

El Financiero (editorial) 491, 498

El Despertar Marítimo, Sociedad de Pescadores (Cádiz) 291

El Tranvía (agrupación carnavalesca) 508, 531

Electroacoustic G.M.B.H. 421

Emiliano (vapor) 117n

Empresa de rodamientos Enaro 378

- Empresa Gaditana de Hilados y Tejidos de Algodón al Vapor S.A. 32
- Empresa Gaditana del Trocadero 31
- Empresa Nacional Bazán 381, 546
- Empresa Nacional Elcano 355, 356, 356n, 373, 378, 411, 436
- Escuela Naval (San Fernando) 176, 178
- Esmeralda (buque escuela) 366, 389, 391, 411, 412
- España (acorazado) 362
- España (vapores) 131
- España n. 4 (vapor) 253
- Esquerria Republicana 292
- Estremera y Calve S.L. 449
- Euskalduna (astillero) 53, 57, 57n, 90, 104, 135, 136, 286n, 356, 380, 380n, 392n, 422
- Euskalduna (frontón) 152
- Explotaciones Auríferas 443, 446, 449, 498
- Exposición Ibero-americana (Bilbao) 149, 153
- Exposición Ibero-Americana de Sevilla 205, 262, 385, 401, 434, 486, 487, 490, 499
- Exposición Marítima Internacional (Cádiz) 41, 184
- Extremadura (crucero) 55, 56n
-
- Fábrica de Tabacos (Cádiz) 66, 545
- Fábrica Nacional de Torpedos (Cádiz) 16, 172n, 188, 212, 216, 258, 259, 259n, 262, 310, 354, 362, 365, 366, 468, 470, 498
- Factoría Haynes 31, 46
- Factoría de Sestao 380
- Falange Española 173, 334, 341, 343, 492
- Federación Anarquista de Centro 300
- Federación Anarquista Ibérica (FAI) 298

- Federación de Industrias Nacionales 208, 235
- Federación de Obreros Mineros de la UGT 151
- Federación Nacional de Trabajadores de Banca 313n
- Federación Vasco-Navarra 154, 154n
- Felisa (vapor) 51n
- Fernández Labra 314, 315n
- Ferrocarril Central de Aragón 209
- Ferrocarril de Cortes a Borja 226, 442, 444, 461, 498
- Ferrocarril de Triano 85, 310
- Ferrocarril del Norte 163
- Ferrocarril Metropolitano de Barcelona 15, 226, 462, 418, 476, 498
- Ferrocarriles Andaluces 281n, 450
- Ferrolano (vapor) 253n
- Filipinas (torpedero) 49n, 50, 50n
- Fiume 214
- Fomento del Trabajo Nacional 103, 107, 126
- Fondo del Paro Obrero 317n
- Ford 193, 194, 228, 251, 251n
- Frente Popular 303, 329, 334, 435
- Frente Unico Obrero 301
- Fu Manchú y sus Dakoys (agrupación carnavalesca) 513, 544
- Fundición de Puntales (Cádiz) 46
- Funicular de Archanda 116n, 168, 226, 444, 462, 463, 498
- Gabriel Musa (vapor) 253n
- Gadir (vapor) 190n, 191, 388, 391
- Gaiteros Escoceses (agrupación carnavalesca) 505, 522

-
- Galdames (vapor) 253n
Gamboa y Domingo 407
Gaztelu (vapor) 19, 388, 393, 394
General Berenguer (vapor) 264, 264n, 389, 407
General Jordana (vapor) 264, 264n, 389, 407
Gibellmusa (carguero) 414
Giralda (yate) 482
Gran Metropolitano de Barcelona 172, 418, 464
Gran Teatro Falla (Cádiz) 261, 523
Gran Vía (Madrid) 15, 99, 115, 115n, 168, 170, 211, 221, 224n, 227, 227n, 231, 233, 308, 310, 365, 365n, 439, 445, 455, 456, 486, 499
Grúa Flotante 388, 394
Grupo Rojo 251n
Guadalquivir (draga) 415
Guadamar (carguero) 415
Guernica (vapor) 253n
- Hamelin (carguero) 414
Hebemeyer 315n
Hidro-Civil 258, 259
Hidroeléctrica de Cataluña 98
Hidroeléctrica de Galicia 378
Hidroeléctrica del Frasser 99
Hidroeléctrica Ibérica 98
Hispania 365n
Hispano Suiza 471
Horacio (mina) 114n

Horacito (mina) 452, 453

Hospitales Mineros de Triano 444, 499

Hotel Atlántico (Cádiz) 277

Hotel Carlton (Bilbao) 309, 460

Hotel Francia (Cádiz) 430

Hotel Palace (Madrid) 127

Ibarra (familia) 84, 86

Iberduero 99, 439, 478

Iberia Compañía Aérea de Transportes S.A. 422, 470, 471, 499

Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (IsV) 263, 403, 406, 468

Inocencia (mina) 113, 441

Inspección de Trabajo 244, 247

Inspección General de Seguros Sociales Obligatorios 316n

Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional 371

Instituto de Reforma Sociales 24n, 151

Instituto Nacional de Industria 333, 348-351, 348n, 355, 356, 358, 359, 361, 368-372, 377-381, 379n, 411, 467, 512, 513

Intendencia Militar 328

Internationale Patentkiendelegesellschaft 469

IRI 349

Isaac Peral (submarino) 263

Isabel (mina) 114n

Isidoro (mina) 114n

Isidoro (vapor) 131, 131n

Isidoro Pons (vapor) 51n

ITT 210

-
- Izquierda Comunista 290
Izquierda Republicana 337n
- Jacinta (mina) 114n
Joaquín del Piélago (vapor) 51n
José Luis Díez (destructor) 352
Jóvenes Libertarios (grupo anarquista) 70n
Juan de Austria (buque escuela) 366, 371, 412
Juan Sebastián Elcano (buque-escuela) 56, 249, 256, 260, 261n, 366, 388, 390, 391, 395, 397, 398, 400, 412, 416, 422, 433
Juanita Ch. (carguero) 355, 389, 410, 411
Junta Central de Subsistencias 134
Junta de Agravios 134
Junta de Obras del Puerto (Bilbao) 111, 119
Junta de Obras del Puerto de Cádiz 187, 254, 257, 258, 277, 279n, 280, 280n, 282n, 361
Juntas de Defensa 162
Júpiter (cañonero) 416
Jurado Mixto de las Industrias metalúrgicas 311n, 316
Juventud Socialista de Bilbao 155
Juventudes Libertarias de Arcos 298n
Juventudes Socialistas 155
- Krupp 61, 212, 216, 403, 468
- La Aeronáutica (CASA-Cádiz) 188, 299, 423
La Alicantina (mina) 455
La Asturiana 122, 123n

- La Aurora (seguros) 90
- La Aviación (CASA-Cádiz) 514, 545
- La Compañía (Trasatlántica-Cádiz) 35, 77, 281
- La Constructora Naval 45, 54, 55, 56, 58, 61, 76, 175, 181, 504
- La Factoría Naval Gaditana 43
- La Felguera (siderurgia) 52
- La Mano Negra 300
- La Maquinista Terrestre y Marítima 43, 53-56, 53n, 286n, 380
- La Naval (Sociedad Española de Construcción Naval-Cádiz) 252, 291, 343, 369, 370, 433
- La Parcocha (mina) 85n, 311, 441, 451
- La Pilarica (mina) 113
- La Piña (Unión Liberal-Bilbao) 108, 109, 150
- La Tea (grupo anarquista) 251n
- La Vizcaína 444
- La Vizcaya (siderurgia) 41n, 86, 105, 117
- Lacassaigne (dársena) 42, 48
- Las Banderas (agrupación carnavalesca) 505, 507, 508, 526
- Lazard Brothers 310, 314, 407, 457, 458
- Liga de Contribuyentes 41
- Liga de Sociedades Anónimas 120
- Liga Marítima Vizcaína 93
- Liga Nacional de Productores 105, 107
- Liga Vizcaína de Productores 92, 93, 104, 105, 107, 120, 159
- Los Abanicos (agrupación carnavalesca) 504, 517
- Los administradores del Arte Musical (agrupación carnavalesca) 536
- Los aliados de León (agrupación carnavalesca) 509, 510, 533, 535

-
- Los ases del claquet (agrupación carnavalesca) 546
Los Astrónomos (agrupación carnavalesca) 544
Los Brujos (agrupación carnavalesca) 58n, 525
Los Caballistas (agrupación carnavalesca) 507, 508, 532
Los Calé (agrupación carnavalesca) 543
Los Dalmacios (agrupación carnavalesca) 509, 510, 534
Los enemigos de Montjuich (grupo anarquista) 70n
Los Espejos (agrupación carnavalesca) 58n, 506, 520
Los Hijos de Satanás (agrupación carnavalesca) 539
Los Jazmines (agrupación carnavalesca) 512, 541
Los Jockeis (agrupación carnavalesca) 512, 541
Los Moros Babucheros (agrupación carnavalesca) 69n, 505, 516
Los Portamonedas (agrupación carnavalesca) 507, 528, 530
Los profesores internacionales (agrupación carnavalesca) 511, 538
Los Propietarios Cubanos (agrupación carnavalesca) 506, 523
Los Voladores (agrupación carnavalesca) 518
Los verduleros de París (agrupación carnavalesca) 508, 527
Lliga 111, 126
Lloyd's (registro) 58n

M.Z.A. 281n
Magallanes (vapor) 254, 261
Magdalena (mina) 113
Malaespera (mina) 113, 441
Mamelena II (mercante) 313
Mancomunidad Echevarrieta y Campbell 167
Mannesmann 420

- Manuel (vapor) 131, 132n
Manuel Arnús (vapor) 254
Manufacturas Metálicas Madrileñas 378
Mar Blanco (vapor) 58n
Margarita (pasaje) 401, 415
Margarita II (vapor) 262n, 388, 399, 401
Mari Carmen Ana (yate) 230, 230n, 400, 486-488, 500
María de Molina (cañonero) 414, 421
María del Carmen (goleta) 230n
María Nagua del Pay-Pay (agrupación carnavalesca) 538
Marichu (balandro) 230n, 388, 399, 400, 486, 489, 496
Marina Imperial 347, 347n
Marocco Minerals Syndicate Limited 453, 499
Maschinenfabrik Augsburg-Nuernberg A.G. 468
Maschinenfabrik Rauschenbach A.G. 468
Matagorda (dique) 38
Matagorda (factoría de) 46-48, 47n, 51, 51n, 60, 61, 71n, 175, 238, 239, 240, 241, 244, 246n, 252, 254, 257, 261, 285, 297n, 298n, 325, 368, 380, 395, 401, 431
Menhir (vapor) 190n, 388, 391
Mercado Franco Internacional de Pesca 276
Meteor (yate) 488
Milagros (mina) 113, 441
Minas de Purasal 446, 449, 499
Minera de Salinas de Oro 167, 443, 444, 447, 449, 499
Minerva (buque-escuela/pontón carbonero) 255, 257, 258n, 259, 397, 398, 415, 416,
Miraflores (carbonero) 337
Mirrensu (carguero) 414

- Mobil 370
- Monte de Piedad de Cádiz 31
- Motores Lentz 360
- Movimiento 173, 489
- Muelle Reina Victoria 79
- Muelle Viniegra-Valdés 41
- Muro (vapor) 253n
-
- N.V. Hacemeyer's Fabrik van Signaal-Apparaten 469
- Nadir (vapor) 190n, 388, 391, 392, 430
- Nash 228
- Naviera Antonio López y Cía 38, 46
- Naviera Aznar 57
- Naviera Bermeo 213, 250, 233, 394, 433
- Naviera Echevarrieta y Larrinaga 465, 466, 499
- Naviera Guipúzcoa 394
- Naviera Ibero-Americana Nacional 356n, 411
- Naviera Lainez 356, 412
- Naviera Larrinaga y Cía 116, 117
- Naviera Marítima Canarias 392
- Naviera Marítima del Nervión 57, 130
- Naviera Martínez Pinillos 187, 189, 189n, 392, 421
- Naviera Martínez Rivas 90
- Naviera Morisson 262n
- Naviera Olano, Larrinaga y Cía 117
- Naviera Palma 117, 131, 132n
- Naviera Sota y Aznar 90, 91, 92, 98, 99, 104, 132, 189, 189n, 343

Naviera Vasco-Valenciana de Navegación 233, 250, 390, 392

Naviera Ybarra 192, 192n, 250, 262, 303, 390, 393-395, 421, 431

Nuestra Señora de la Merced (altos hornos) 84

Nuevo Estado 349, 364

Obrascon 259

Ojos Negros (minas de) 113, 114n

Omnium Ibérico Industrial 255

Ontaneda (vapor) 192n, 253n, 414

Ophir (carguero-petrolero) 190n, 388, 391, 392, 419, 431

Organización Corporativa Nacional 206

Paciencia (mina) 114

Palacio de la Prensa de Madrid 171n, 227, 227n, 456, 458, 459, 499

Palacio de la Música (Madrid) 171n

Panificadora Eureka S.A. 187n

Papelera Española 90

Parque y Taller de Automóviles 362, 366

Partido Comunista de España 290

Partido Demócrata 113

Partido Nacionalista Vasco 111

Partido Reformista 153, 153n, 224, 429

Partido Republicano Autónomo (Vizcaya) 154, 154n

Partido Republicano Radical 70, 71n, 147, 166n, 296, 313n

Partido Socialista Obrero Español (PSOE) 95, 95n, 146, 290, 300, 301, 303, 312, 337n

Pascual Mensa y March 26n

Pato (remolcador) 389, 410, 411

- Patronato Nacional de Turismo 277
- Pedro Luis Lacare (vapor) 58n
- Pelayo (acorazado) 56
- Pepa, La (constitución) 13
- Portland Iberia 97n, 99, 168, 226, 442, 443, 473, 478, 479, 480, 499
- Pósito Pescador de Barbate 282n
- Puente de Sástago 418
- Puente de Valderrobres 418
- Puente de Villamartín 418
- Puente del Genil 418
- Puente de La Florida (Cádiz) 317, 319, 320, 322, 323, 323n
- Puerto Franco (Cádiz) 276
- Punta Calabra (pesquero) 415
- Punta Delia (pesquero) 415
-
- Radio Cádiz 336
- Regimiento de Artillería de Costa (Cádiz) 335
- Reina Regente (crucero) 64, 253
- Renault 321
- RENFE 373, 378
- República (crucero) 320, 342
- Restaurante Lardhy (Madrid) 459
- Retiro Obrero 314
- Río Tinto (remolcador) 414
- Rivas-Palmers 44n
- Robin y sus arqueros (agrupación carnavalesca) 513, 543
- Rojo y Verde (agrupación carnavalesca) 505, 521

Romano (batería-Cádiz) 189

Royal Dutch-Shell 169

Safo (mina) 113, 441

Sager y Benwer 255, 258

Salama 223

Salama y Muller 455

Salto Cantero 477

Salto del Duero 15, 99, 168, 172, 211, 221, 222, 226, 308, 364, 439, 448, 474, 477, 492

Salto del Ter Sociedad Anónima 98, 98n, 167, 169n, 308, 441-443, 448, 474, 476, 500

Samuño (mina) 448

San Francisco de Mudela (altos hornos) 41n, 86

San Felipe (dique-Cádiz) 277

San Lorenzo del Puntal (fuerte-Cádiz) 41

San Sebastián (faro-Cádiz) 65

San Vicente (mina) 312

Sancti-Petri (caño de) 23

Santa Ana de Bolueta (siderurgia) 84

Santa Catalina (castillo-Cádiz) 334, 337

Santa María (carabela) 262, 263n, 385, 388, 399, 401, 434

Santamaña (vapor) 213, 213n, 249, 388, 393, 395, 433

Santanderino (vapor) 131, 131n

Santo Domingo (carguero) 356n, 389, 410, 411

Satanás y sus diablillos (agrupación carnavalesca) 514, 545

Servicios Eléctricos del Ayuntamiento (Cádiz) 314

Servicios Municipales de Luz y Agua 316, 315n

- Shell 170, 480, 481
- Siderurgia del Mediterráneo 364, 447
- Siemens 255 258, 314, 420, 469, 473
- Siemens-Martin (procedimiento químico) 87, 104
- Sindicato Agrícola del Norte de Gran Canaria 422
- Sindicato de Constructores Navales (Cádiz) 238, 245, 247, 249n
- Sindicato de Estibadores y Alijadores del Puerto (Cádiz) 296
- Sindicato de Obreros Mineros de la UGT (Vizcaya) 243
- Sindicato de Transportes Marítimos y Terrestres (Cádiz) 251n
- SKF 315n
- Sociedad de Estibadores (Cádiz) 70, 78
- Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos 364, 462, 500
- Sociedad de Fogoneros (Cádiz) 76, 78
- Sociedad de Naciones 205
- Sociedad de Obreros Navales (Cádiz) 238n
- Sociedad de Seguros Plus Ultra 483, 485, 500
- Sociedad de Tipógrafos de Cádiz, "La Unión" 73n
- Sociedad de Turismo (Cádiz) 79
- Sociedad Defries 218n, 310, 314
- Sociedad Editorial Española 172, 492
- Sociedad El León 422
- Sociedad El Sitio (Bilbao) 89, 100, 226
- Sociedad Española de Construcción Naval 54, 54n, 60, 61, 61n, 62, 105, 135, 136, 159, 175, 180, 212-214, 212n, 216, 238, 252, 253, 262, 285, 286n, 308, 319, 319n, 325, 342, 343, 347, 348, 350, 356, 368, 369, 370, 371, 380, 380n, 395, 409, 422, 431, 471,
- Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas 226, 364 442, 444, 491, 500
- Sociedad Financiera Iberia 265, 483, 485, 500
- Sociedad Filarmónica (Madrid) 100, 228

- Sociedad General de Minería 475
- Sociedad General de Obras y Construcciones 172n, 187, 209, 227, 442, 443, 478, 481, 500
- Sociedad General de Transportes Eléctricos 477
- Sociedad Hispano-Portuguesa de Transportes Eléctricos 168, 476, 500
- Sociedad La Bilbaína (Bilbao) 89, 100
- Sociedad Madrileña Hispano Marroquí 452
- Sociedad Petrolífera Española 15, 168, 169, 170n, 221, 224n, 226, 466, 478, 480, 500
- Sociedad Petrolífera Hispano-Americana 392
- Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo & C. 466
- Sopuerta (minas de) 113
- Sparire (pasaje) 394
- Sporting Club (Bilbao) 81
- Standard Oil 170
- Suministros Marítimos e Industriales 187n
- Tabacalera 278
- Távora 418
- Teatro Albia (Bilbao) 126, 127n, 162, 163n
- Teatro Arriaga (Bilbao) 101
- Teatro Circo Ensanche (Bilbao) 153
- Teatro de los Campos Elíseos (Bilbao) 160
- Tercios Juveniles 338
- Teresa (mina) 114n
- The Morocco Minerals Syndicate Limited 223
- The Niagara Spanish Aerocard 116, 168, 227, 444, 462, 463, 500
- The Soria Mining Company Ltd. 167, 446, 450, 500
- Tierra y Libertad (grupo anarquista) 70n

- Tiflis (vapor-petrolero) 118, 118n, 227, 414, 443, 465, 466, 500
- Tofiño (buque de guerra) 319n
- Torrelaguna (carguero) 371
- Torremolinos (carguero) 371
- Tradicionalismo 341
- Transmediterránea 132, 209, 264, 281, 281n, 326, 390, 433
- Transportes, Remolques y Salvamentos Marítimos 187n
- Transversal (Ferrocarril Metropolitano de Barcelona) 172, 221, 256, 418, 463, 464
- Tranvía a San Fernando y La Carraca (Cádiz) 79
- Trasatlántica 35, 38, 40, 47n, 51, 51n, 61, 65, 71n, 74, 76, 117, 175, 208, 250, 251n, 254, 281, 281n, 295, 306n, 320
- Trocadero (muelles del) 30, 33, 40, 280
- Trocadero (carenero de vapor del) 30-31, 46
- Trocadero (batalla) 37
- Trust 170
- Turquesa (vapor) 166, 166n, 312, 312n, 313, 314n, 485
- Udala (vapor) 58n
- UGT (Unión General de Trabajadores) 70, 73, 76n, 151, 161, 163, 164, 180, 206, 242, 289, 290, 291, 292, 300, 301, 303-305, 312, 322, 324, 326, 327, 329, 334, 337n
- Unión de Camareros (Cádiz) 337n
- Unión del Personal de Fondas de Mar y Tierra (Cádiz) 76n, 77, 79
- Unión Española de Explosivos 90, 111, 172n, 224n, 364, 365n, 478, 481, 500
- Unión Liberal 108
- Unión Nacional 79, 79n

Unión Naval de Levante 216, 255, 258, 286n, 350, 356, 380, 403, 409, 422

Unión Patronal Gaditana (Cádiz) 254, 287, 311n

Unión Radio 482

Unión Republicana 68, 70, 72

Unión Resinera Española 90

Unión Vascongada 110

Valentín Fierro (vapor) 253n, 414

Vicente Puchol (crucero auxiliar) 352, 416

Vickers, Sons and Maxim Company Limited 54, 54n

Vickers & Maxim, Brown y Armstrong 56, 61, 212, 212n

Villacarriedo (carguero) 371

Villafranca (frutero) 356n, 360, 389, 410

Villalar (carguero) 371

Villanueva (frutero) 356n, 360, 389, 410

Vivero Iron Ore Company Limited 447, 450, 500

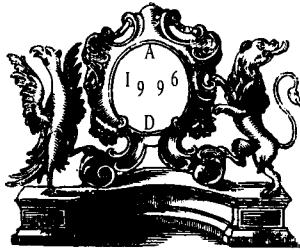
Vivero (minas) 311

Vulcano (cañonero) 416

Wohlenberg 218n

Zacatecas (cañonero) 56, 306n, 318, 318n, 330, 352, 355, 389, 408, 409, 411

Zona Franca (Cádiz) 66, 283, 284n, 317n



Se terminó de componer este libro
en los talleres gaditanos de Repeto, impresores,
el día 13 de agosto,

en que la Iglesia celebra a Clara,
compañera y discípula de San Francisco,
fundadora del convento de San Damián
al que quiso

Torre fuerte de la insigne pobreza.
Murió en el año de 1253.

HORACIO ECHEVARRIETA, capitán de empresa bilbaíno, compra en 1917 los abandonados astilleros gaditanos de Veá Murguía. Las relaciones existentes entre un Cádiz sumido en la decadencia industrial y un Bilbao convertido en cabeza del capitalismo español, así como la extraordinaria personalidad de Echevarrieta y su complejo mundo empresarial, son los principales temas abordados en este riguroso y brillante estudio de José Luis Gutiérrez Molina sobre una factoría que, tras su nacionalización en 1952 ha seguido teniendo un gran protagonismo económico y social en Cádiz.



SERVICIO DE PUBLICACIONES

UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

1996



ISBN 84-7786-364-4



9 788477 863649