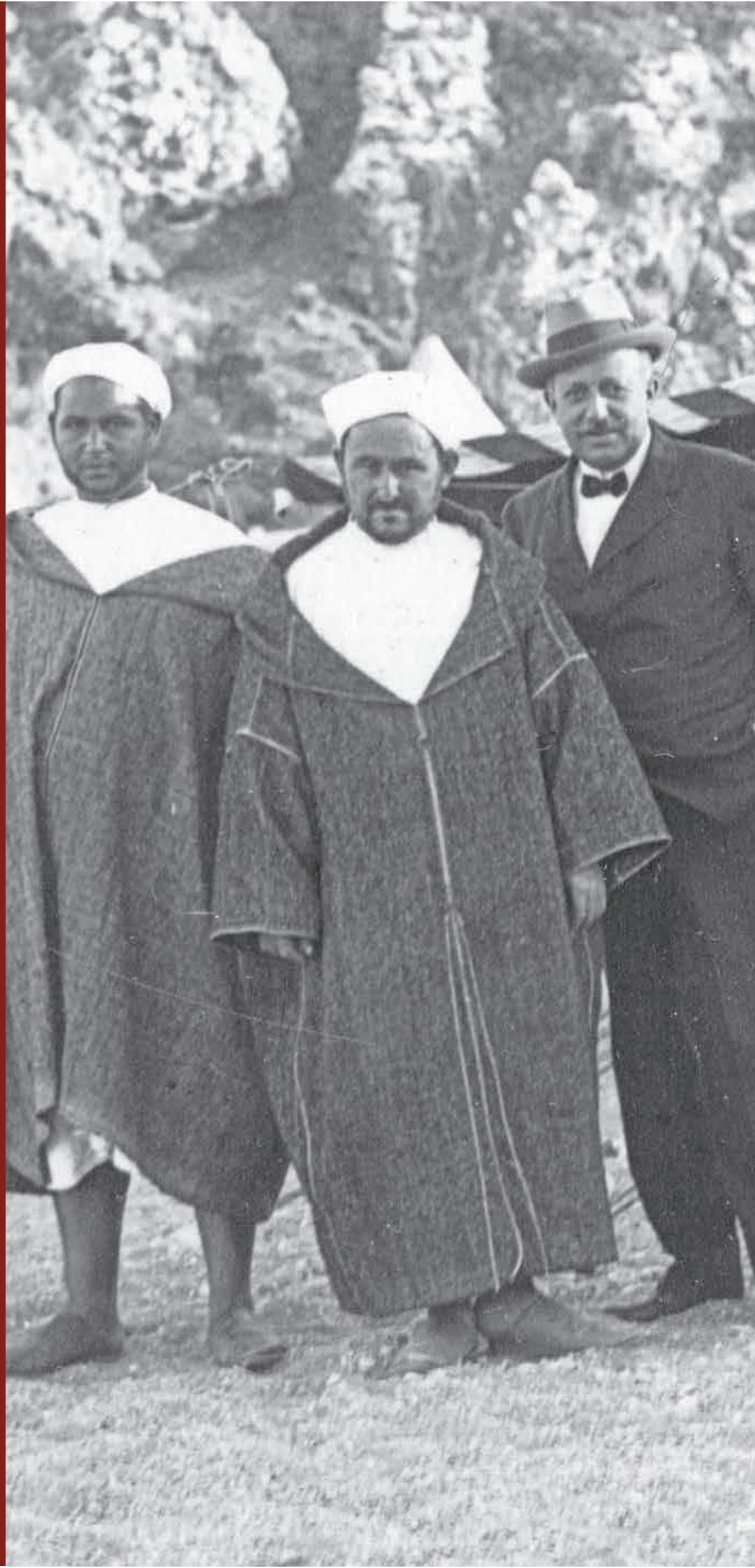




*Horacio Echevarrieta  
en su viaje a África.*



# Horacio Echevarrieta Maruri. El magnate del Palacio Munoa

## INTRODUCCIÓN

Horacio Echevarrieta Maruri, nació en Bilbao el 15 de septiembre de 1870. Fue un destacado empresario, industrial, banquero, político, mecenas, negociador, diplomático y fundador de periódicos, entre otras actividades. Sus actuaciones empresariales más importantes fueron los Astilleros de Cádiz, los Saltos del Duero, la compañía Iberia-Líneas Aéreas de España, la línea 1 del metropolitano de Barcelona, la Gran Vía de Madrid, la Casa de la Prensa, varios edificios del Ensanche de Bilbao y el buque escuela Juan Sebastián Elcano. Era hijo del empresario bilbaíno Cosme Echevarrieta Lascurain, hombre de negocios mineros que intervino en la firma del Pacto Federal de Eibar de 1869 en representación de la provincia de Vizcaya, siendo el principal líder republicano bilbaíno del último tercio del siglo XIX. Horacio, de ideas liberales, gozó de simpatías en amplios sectores sociales y políticos. Empezó su vida empresarial como continuador de los negocios mineros de su padre, pero pronto emprendió otros, como los marítimos, sector en el que llegó a poseer una

flota de tráfico internacional con delegación en Londres. Miembro de la burguesía bilbaína de Neguri, heredó a la muerte de su padre la comunidad de bienes Echevarrieta y Larrinaga, fundada en 1882.

Horacio Echevarrieta quizás fuera uno de los empresarios más modernos de su época; creía que podía competir con los grandes y era muy amigo del rey Alfonso XIII, con quien compartía jornadas de navegación y algún que otro negocio. En una época en la que todos los proyectos parecían posibles, quiso construir la máquina más perfecta: el mejor submarino del mundo. Para ello se alió con intrépidos marinos alemanes, dispuestos a navegar por donde pocos se habían atrevido. Serán tres hombres a los que unirá su afán por todo lo nuevo: el propio Horacio Echevarrieta, el magnate republicano; Wihlen Canaris, el más célebre de los espías y Walter Lohmann, el marino que se enamoró del cine. Como los tratados internacionales surgidos en Versalles tras la finalización de la Primera Guerra Mundial impedían a Alemania construir submarinos y grandes barcos de guerra, tuvieron que

desarrollar el proyecto con total secretismo desafiando el orden mundial para construir el arma definitiva: un submarino que se adelantó a su tiempo.

## **PRIMERA GUERRA MUNDIAL, NEGOCIOS, POLÍTICA Y ESPIONAJE**

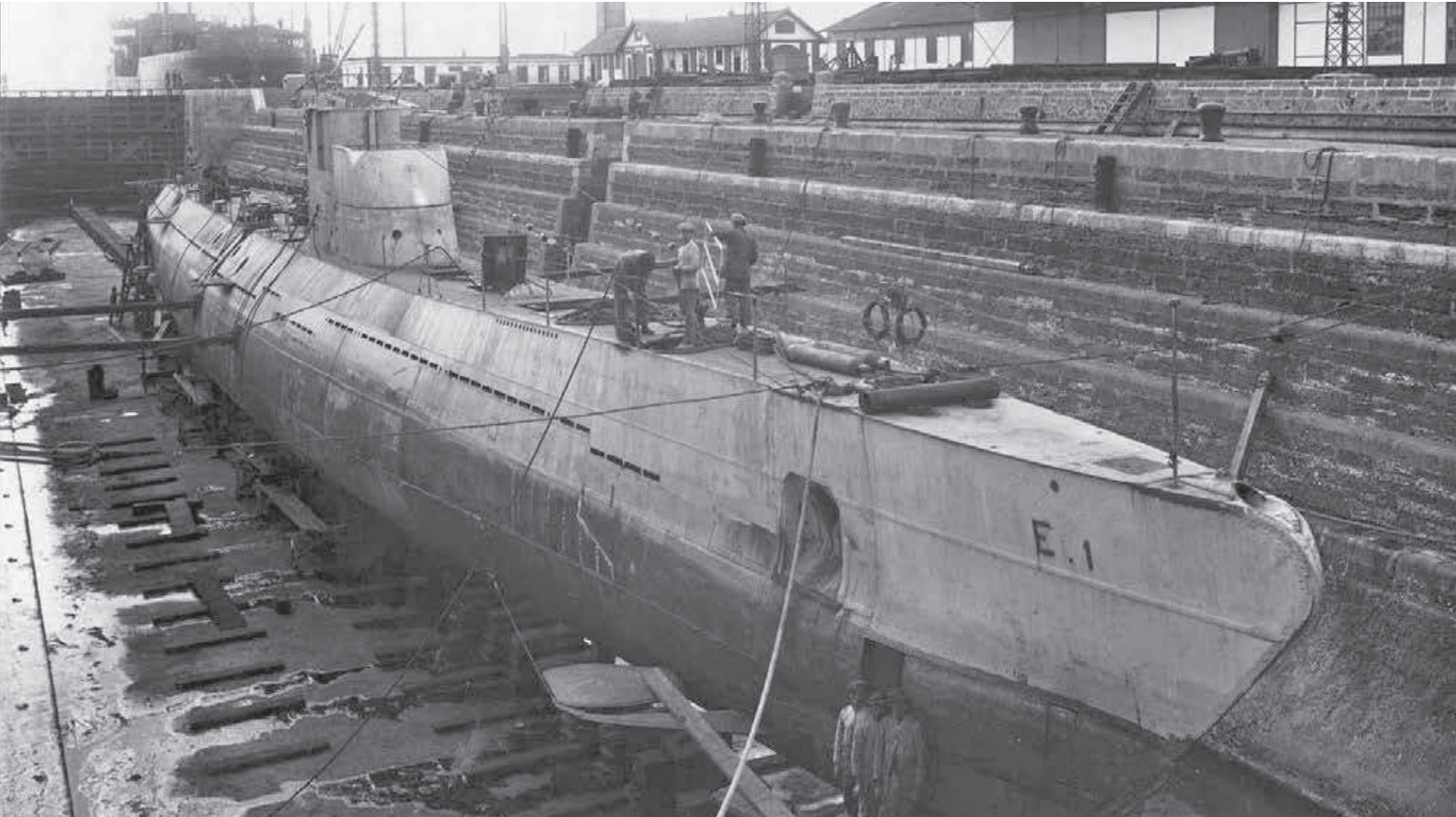
En el verano de 1914 un conflicto atroz se extenderá por toda Europa y pronto desbordará el ámbito continental: es la Gran Guerra, la primera confrontación a nivel mundial. Nuevas armas y técnicas hasta ese momento desconocidas asolarán países y ejércitos, produciendo estragos nunca vistos en tan poco tiempo. Los océanos se teñirán de sangre y de fuego y el dominio británico se verá amenazado por una marina alemana que, junto a sus grandes acorazados, empleaba una nueva arma: el submarino. Invisibles y perfectamente equipados los u-boots tenían autonomía para navegar por todos los mares. El Kaiser acariciaba el sueño de derrotar a los británicos y construir un imperio para Alemania. En pocos meses quedaría claro que la guerra iba a ser larga y ambos bandos volverán sus ojos a los países neutrales, entre ellos España.

La guerra disparará la economía española. En puertos como Bilbao se vivía una verdadera edad de oro; los alimentos, materias prima y maquinaria se movían por toneladas. La demanda no tenía fin, tampoco los precios. En un solo día se amasaban verdaderas fortunas. Ya no será Hamburgo la ciudad europea con más millonarios, ahora el puesto lo ocupará Bilbao. Y cuando el Gobierno decide regular los beneficios de la guerra, los bilbaínos se movilizarán en defensa de sus intereses; al frente de sus demandas pondrán a Horacio Echevarrieta y Maruri, un singular empresario que se

había ganado el respeto de la burguesía de Bizkaia. Propietario de minas y de una naviera, sus ideas eran afines al ideal republicano, tanto en sus empresas como en el Parlamento, donde será diputado durante tres legislaturas (1910-1917) por la conjunción entre socialistas y republicanos. Aunque la huella de Echevarrieta ha pasado desapercibida, el esplendor de aquella época es aún visible por todo Bilbao; el toque británico envuelve a una ciudad que se forjó en el siglo XIX en plena revolución industrial y que perdura en las sociedades y clubes fundados entonces y que hoy en día siguen en actividad.

Bilbao se convertirá en las dos últimas décadas del siglo XIX en un lugar idóneo para hacer negocios porque poseía un mineral de hierro de gran calidad y con un bajo contenido en azufre y fósforo, que lo hacía muy apto para la fabricación de acero Bessemer, sistema que revolucionó la industria siderúrgica europea y que demandaban tanto los ingleses como los alemanes. Además, en Bilbao siempre existió una importante tradición comercial. Cosme Echevarrieta, el padre de Horacio hizo su fortuna en 15 años y se convirtió en un potentado, hasta el punto de que cuando murió en 1902 era uno de los hombres más ricos de Bilbao. Junto a la habilidad en los negocios, Horacio heredará de su padre un compromiso por la libertad y el progreso en una España laica, federal, sin monarca y no veía contradicción entre tales ideas y su fortuna.

En su tercera legislatura como diputado a Cortes, Echevarrieta se sentía atrapado entre burgueses y obreros. Representar a ambos es cada vez más complicado y empezará a dudar de si su sitio está en la política. Él había heredado de su padre el ideal republicano para Bizkaia. Su única intervención importante sería para defender los intereses



Junto a la habilidad en los negocios, Horacio heredará de su padre un compromiso por la libertad y el progreso en una España laica, federal, sin monarca y no veía contradicción entre tales ideas y su fortuna.



económicos obtenidos durante la Primera Guerra Mundial. Apasionado por la innovación, invertirá en hidroeléctricas, en comunicación, comprará el diario El Liberal y una de las primeras emisoras de radio, ampliando su imperio con fábricas de cemento, madera y participaciones en grandes bancos. Sin embargo sus ojos buscaban negocios más internacionales y esperaba la oportunidad para situarse entre los más grandes; en tiempos de guerra, cualquier ambiente es propicio para ello.

Pero donde se encontraba a sus anchas era en el mar. Esta pasión también la heredó de su padre, por eso era Cosme-Jacinta su mejor yate. Siempre buscaba veleros más manejables para sus regatas, consiguiendo el Primer Premio en la Regata Internacional de Yachts a Vela Plymouth-Santander, en 1925, con

su yacht "María del Carmen Ana" con el que sacó seis horas de ventaja al segundo. Lejos de despachos y fábricas, siempre que podía estaba en alta mar. Entre las grandes mansiones de Neguri, Echevarrieta eligió para su nueva casa Punta Begoña, un mirador sobre las mareas que le permitía observar desde su sillón sus minas de la Margen Izquierda y el ir y venir de su marina mercante por La Ría.

Durante la Gran Guerra, personajes de toda clase, banqueros, diplomáticos, industriales, contrabandistas, andaban a la caza de grandes negocios. En estos ambientes Echevarrieta sabía desenvolverse bien. Hacía tiempo que comerciaba con los dos bandos enfrentados en la guerra y su mineral viajaba a puertos ingleses y alemanes en sus propios barcos. En una de esas fiestas organizadas por la burguesía, destacó un marino alemán



que con acento chileno narraba una batalla naval ocurrida en el Atlántico Sur; con técnicas de información él solo había puesto en jaque a la flota británica. El nombre de su barco, el "Dresde", era ya un mito, y el de este joven oficial -Wilhelm Canaris- empezaba a sonar por las cancillerías de toda Europa. Hijo de un empresario siderúrgico de la cuenca del Ruhr, se había criado entre sueños imperiales y la admiración al Kaiser; su discreción, su habilidad con los idiomas y sus modales británicos le convertirán en el hombre clave para una misión muy delicada: ser el primer agente secreto de la Marina Alemana.

Cuando llegó a España en 1916, su primera misión fue buscar apoyo técnico, combustible y emplazamientos que permitieran el abastecimiento de los submarinos alemanes. Posteriormente se le asignó una verdadera misión de inteligencia: construir una red de confidentes que informaran sobre el posicionamiento de España en la guerra y sobre las acciones de sus enemigos en este país. Su confidente en la Costa Cantá-

Hacía tiempo que Horacio quería dar el salto a los grandes negocios. Aunque era un señor con un enorme capital, iniciativa y con ganas de actividad, no tenía hueco en Bizkaia.

brica era Herr Wilhelm Wakonigg, cónsul austro-húngaro en Bilbao. Ingeniero de profesión, vino como representante de la empresa siderúrgica Krupp en el año 1902 y mantuvo una estrecha amistad con Echevarrieta al que asesoraba en la compra de cotos mineros y otros negocios. Organizó el avituallamiento y suministro de combustible a los submarinos alemanes que operaban en el Golfo de Bizkaia; los abastecía de noche, en el pequeño puerto de Plentzia.

Alemania dará entonces una nueva vuelta de tuerca y 1917 se estrenará con una total gue-

rra naval. Los u-boots alemanes atacarán los barcos de cualquier bandera sin previo aviso y sin importar el cargamento o pasaje que llevarsen. Con este bloqueo, el Kaiser confiaba en obtener la victoria en pocas semanas, pero lo único que conseguirá es que aumente el odio hacia Alemania. También surgirá un nuevo tipo de héroes, jóvenes comandantes que pasaban semanas en la mar al mando de pequeñas naves en busca de blancos para su caza y que contaban sus hundimientos en miles de toneladas. Es el fin de los antiguos códigos de combate y un duro golpe al comercio marítimo, una de cuyas primeras víctimas será Echevarrieta. El "Manuel" era el tercer barco que perdía su naviera en lo que iba de guerra. Hacía tiempo que el empresario vasco quería dar el salto a los grandes negocios, abrirse un hueco en la industria pesada y pensaba si sería ese el momento propicio, ya que aunque Horacio era un señor con un enorme capital, iniciativa y con ganas de actividad, no tenía hueco en Bizkaia.

### **La compra del astillero Veamurguia y la fundación de Astilleros de Cádiz**

Cádiz, "la tacita de plata", es una ciudad rodeada de mar por todas las partes, con gran tradición naval y un lugar estratégico muy cerca de Gibraltar. Allí, a más de 1.000 kilómetros de distancia de Bilbao, una gran oportunidad surge en la primavera de 1917 con la venta de un viejo astillero de los hermanos Veamurguia, propiedad de la Constructora Naval Española, que llevaba cerrado catorce años por falta de liquidez financiera. Era la ocasión que Horacio andaba buscando, pero requería una inversión muy fuerte para ponerlo al día por lo que Echevarrieta vende su flota para comprar el astille-

ro, esperando recuperar rápidamente y con creces la inversión aprovechando la demanda que generaba la guerra. La construcción naval en esas primeras décadas del siglo XX había experimentado importantes cambios tecnológicos; entre ellos estaba la construcción en serie de barcos que Echevarrieta afrontará con la renovación de la única grada existente en el astillero, y la construcción de dos más. Un año más tarde el artillero celebraba su vuelta a la actividad y a finales de 1918 empezarán a botarse los primeros barcos, seis vapores de pequeño cabotaje que gracias a la demanda que generaba la guerra esperaban encontrar dueño muy pronto; su misión era abastecer de combustible a los submarinos alemanes que operaban en el Mediterráneo. Debido a sus numerosas visitas a la ciudad, Horacio se construye el chalet Villa Rosa en terrenos cercanos a los astilleros, vivienda que fue utilizada por su hijo Rafael durante el tiempo que ejerció como jefe de compras de la empresa. Horacio fue recibido como el salvador que iba posibilitar que la ciudad recuperase algo de su viejo esplendor, de ahí que fuese muy bien recibido tanto por la burguesía gaditana como por la clase trabajadora. Proporcionó riqueza a Cádiz y dio trabajo al punto de que, bajo los auspicios de personal directivo y técnico bilbaíno, se hicieron en ellos magníficos operarios navales.

### **Horacio Echevarrieta y su relación con la Marina de Guerra Alemana, tras el fin de la contienda**

Muy cerca de Cádiz un u-boot, el U-128, navegaba rumbo a casa en cumplimiento de la orden de cesar el fuego y regresar a Alemania. A su mando iba Canaris que como teniente de navío había visto cumplido su

sueño de comandar un submarino. Al llegar a Kiel, base de la flota alemana en el Mar Báltico, contempló atónito como marinos y obreros se habían sublevado; estos brotes revolucionarios se estaban produciendo en todo el país, era el pueblo que se levantaba contra un gobierno que había prometido la victoria y había perdido la guerra. Acusado del desastre, Guillermo II fue forzado al exilio en Holanda desde donde rechazó su responsabilidad en la derrota de Alemania, culpando a los nuevos gobernantes que para terminar con el caos, acordaron con las fuerzas políticas fundar la República de Weimar. Cuando finalizó la guerra y Canaris regresó a Kiel después de tres meses fuera y una travesía tan larga, se encontró lo que debió ser un golpe brutal para él y para los otros oficiales de la marina. Regresar, entrar en aquella bahía, ver todo aquello y recordar lo que habían dejado debió ser un shock, al que se sumó la incertidumbre de no saber qué iba a ser de su patria. Supuso para ellos un verdadero problema de identidad. El 11 de noviembre de 1918 a las 11 horas cesaron las hostilidades, la guerra había terminado.

Mientras toda Europa celebraba el fin de la contienda, la joven democracia de Alemania nació envuelta en combates. Sus calles eran el escenario de un nuevo campo de batalla entre los que proclamaban una revolución obrera y los que conspiraban con el regreso del antiguo régimen. Entre los que se sentían traicionados estaba Canaris; y su añoranza por el Káiser le llevó a colaborar con los Freikorps, un grupo paramilitar de ultraderecha responsable de varios golpes de estado y continuas acciones armadas. En tal clima de violencia social se producirá el asesinato, tras su detención por la policía, de Rosa Luxemburg y Karl Liebknecht, dos líderes revolucionarios marxistas pertene-

cientes a la Liga Espartaquista, símbolo de la lucha obrera. Canaris apareció vinculado a esta trama, ya que ayudó a Waldemar Pabst, uno de los asesinos a escapar de la prisión; al verse expuesto a la escena pública optó por retirarse a un discreto lugar de la flota hasta esperar a ser llamado al servicio.

Madrid era el escenario idóneo para un empresario con ambiciones como era Horacio Echevarrieta y para ello instaló sus oficinas frente a las Cortes.

## LA CRISIS DE LOS AÑOS VEINTE

A principio de los años veinte Madrid era el escenario idóneo para un empresario con ambiciones como era Horacio Echevarrieta y para ello instaló sus oficinas frente a las Cortes. Pero con el final de la Gran Guerra, el tiempo de los negocios fáciles se había terminado en España; y esta crisis fue especialmente grave en la construcción naval. Al principio el astillero marchaba bastante bien, había mucha demanda de buques, tenía varios miles de obreros y obtenía beneficios. Pero un astillero, para poder sobrevivir en tiempo de crisis, necesitaba tener el respaldo de una naviera o una relación privilegiada con el Estado, y en el caso de Echevarrieta las expectativas no se cumplían por falta de contratos de la Marina. Para evitar el cierre de los astilleros de Cádiz necesitaba cualquier encargo, como la construcción de un puente metálico para una estación de Barcelona. No fue casualidad, la Línea 1 del metro era uno de los negocios del empresario vasco



en Cataluña; así durante varios años la construcción de depósitos, plataformas y puentes ferroviarios mantuvo el aliento productivo, pero ¿cuánto iba a aguantar el astillero?

## **La guerra en Marruecos y la Dictadura de Primo de Rivera**

Para salir de la parálisis económica, el Gobierno de España creyó dar con la clave en el norte de Marruecos, donde un conflicto alentaba los sueños imperiales del Ejército, ya que la guerra en la última colonia española prometía ilusión, riquezas y glorias militares. Así, al reactivarla, el país volvió a ponerse en marcha. Pero estas pretensiones chocaron con la resistencia marroquí que estaba encabezada por un líder singular, Abd el Krim, que aglutinaba a todas las tribus locales y proclamó para el Rif una república democrática. De esta forma, lo que iba a ser un paseo militar

se tornó en el Desastre de Annual de 1921, una acción coordinada de los rifeños que se saldó con 10.000 militares españoles muertos y seiscientos prisioneros por los que Abd el Krim pidió un fuerte rescate. La conmoción fue total en España y los responsables del Régimen buscaron desesperadamente alguna manera de solucionar el problema y la creyeron encontrar en Horacio Echevarrieta, porque el líder rifeño le respetaba y le aceptaba como interlocutor, ya que gracias a sus negocios en el protectorado español mantenía relaciones de amistad con destacadas personalidades marroquíes. Llegó incluso a ofrecerse como rehén, pero no se le aceptó.

Echevarrieta zarpó de Málaga el 26 de enero de 1923 rumbo a la bahía de Alhucemas con el rescate que exigían los rifeños, consistente en cuatro millones de pesetas, 20 toneladas en monedas de plata. Pese a que tras dos años de cautiverio había pocas cer-





El episodio de África abrió la leyenda; recibido con grandes honores, Echevarrieta se convirtió en el hombre de moda en España. A él se le encargará la construcción de la Gran Vía de Madrid que será uno de sus negocios más rentables.



tezas respecto del resultado de la misión, se encontraron con que aún había trescientos prisioneros entre soldados, oficiales y un general. La negociación consumió el día entero y Don Horacio no abandonó la playa hasta que fue liberado el último de los hombres. El episodio de África abrió la leyenda; recibido con grandes honores, Echevarrieta se convirtió en el hombre de moda en España. A él se le encargará la construcción de la Gran Vía, la obra emblemática de Madrid que será uno de sus negocios más rentables, pero surgirán otros y al astillero le empezarán a llegar encargos. Además su triunfo coincidirá con el final de la crisis, que se produjo de una forma extraña: un golpe de estado pondrá al frente del Gobierno a Miguel Primo de Rivera, un general que anunciará planes de modernización y una industria nacional.

Durante la Dictadura de los años veinte, España se convirtió para los alemanes en un objetivo económico-militar de primer rango, registrándose una ofensiva masiva del capitalismo alemán para establecerse en el territorio hispánico. En 1924, la Krupp fundó en Barcelona la Maquinaria Terrestre y Marítima. La Siemens, la AEG, la IG Farben, la Osram y otros consorcios teutónicos penetraron en el mercado ibérico con sucursales, firmas subsidiarias y participaciones de capital. En 1929, el consorcio de aviación Junker concedió a Construcciones Aeronáuticas de Madrid (CASA) una licencia para la construcción de aviones de guerra alemanes. La Lufthansa fundó también en España compañías subsidiarias como la Aéreo Lloyd Española y la Iberia. Esta penetración germánica estará organizada a nivel financiero por el Deutsche Bank y el Überseeischen Bank.

## LA CONSTRUCCIÓN DEL SUBMARINO Y LOS NEGOCIOS CON LOS ALEMANES

Por fin surgirán en España grandes proyectos y grandes negocios para los que Echevarrieta contaba con excelentes apoyos; se llevaba bien con el dictador y con el propio Rey Alfonso XIII, que le ofrecerá su amistad y un título nobiliario, Marqués del Rescate, que Horacio, como amigo y republicano, se permitió rechazar. En ese momento Canaris, un viejo conocido, llamará a su puerta; éste también ha recorrido un largo camino, ahora es capitán de corbeta y está en Madrid con la misión de sacar a Alemania del desastre en el que había caído desde el fin de la guerra. En Versalles los vencedores habían hecho un ajuste de cuentas con Alemania al imponerle un tratado que ningún militar alemán hubiese querido firmar. Era un país humillado al que se le quitará buena parte de su territorio y de sus fuerzas armadas y convertirá a su ejército en chatarra, imagen que para muchos era el fin de Alemania; pero lo más grave estaba por llegar, ya que la imposición de pagos millonarios a los vencedores arruinarán la débil economía alemana, y el pago de las indemnizaciones de guerra disparará los precios, provocando una hiperinflación que llevará al país a la miseria. Además, para cobrar sus compensaciones, Francia y Bélgica se adueñaron del Ruhr, la región más industrial de Alemania, lo que colmará la paciencia alemana y dará la razón a los más conservadores en su idea de que era necesario recuperar el poder de Alemania. La invasión del Ruhr en 1923 fue un hito que forzó los planes de reconstrucción del ejército alemán, aunque estos planes habían empezado poco después del tratado de Versalles, ya que nadie en el Ejército había aceptado las restricciones.

Desde muy temprano buscaron cómo sortear las prohibiciones; así, tras tantear a Rusia, Japón y Argentina, se decidieron por España como socio idóneo para el rearme de la Marina Alemana. La decisión fue tomada a raíz del informe que Canaris envió a Berlín exponiendo su impresión de la visita que hizo a Madrid: *“Podemos servirnos de los planes del Gobierno Español para construir aquí nuestros prototipos y probarlos en su armada. Para ello tengo al que puede ser nuestro hombre, el industrial más rico de España. Su astillero no está totalmente equipado pero tiene ambición y orgullo y es de fácil trato; su nombre, Horacio Echevarrieta”*<sup>1</sup>. No es extraño que Canaris quedara impresionado con un ejecutivo como Echevarrieta: era el típico magnate industrial con su propio periódico, su astillero y sus contactos con la alta sociedad; en suma, el tipo de personaje que valoraba el marino alemán. Por ello tampoco fue realmente difícil para Echevarrieta aproximarse a Canaris y convertirse en su confidente.

Para los alemanes era el candidato ideal y para Echevarrieta la oportunidad que tanto tiempo había estado esperando, así que aceptó la invitación, y en el verano de 1926, a bordo del Cosme-Jacinta, puso rumbo a Alemania; Horacio era consciente de que en la travesía hasta el Báltico le estaba esperando su destino. Berlín era en 1926 la capital más dinámica del continente, un milagro económico que debía mucho a la ayuda americana que había permitido consolidar la República de Weimar. Sus calles rebosaban de animación y vida, en el ambiente se respiraban las ganas de vivir y progresar; todas las tardes miles de personas se agolpaban ante los cinematógrafos para ver la última película de Charles Chaplin o de Douglas Fairbanks. Era el espectáculo de moda. Aquel periodo de mediados de los años 20 fue la mejor época

de la República de Weimar; una modernidad fascinante, el fragor de los movidos años 20, esa época en la que creían en el desarrollo tecnológico y casi en cualquier cosa. Eran tiempos de planes nuevos para un futuro que parecía muy brillante.

Echevarrieta y los suyos disfrutaron de la hospitalidad alemana. Sus anfitriones les llevaron a ver los símbolos del antiguo imperio, entre ellos el palacio de Sanssuci (Potsdam), sede del primer Kaiser; allí varios marinos alemanes formaban la comitiva junto a Canaris, uno de ellos el capitán Walter Lohmann, un oficial de alto rango y maneras un tanto extravagantes que jugaba un papel importante en el programa secreto. En el antiguo almirantazgo real, tuvo lugar una reunión entre Echevarrieta, varios ministros alemanes y el propio Canciller del Reich, Hans Luther. Lohmann se encargó de las presentaciones: *“Ustedes ya conocen nuestras industrias, nuestros ingenieros, la superioridad de los diseños alemanes se han visto en todos los mares del mundo. Ahora buscamos un socio para construir nuevos barcos. Entonces han acertado. Tengo el mejor astillero y como ustedes ya saben, los mejores contactos en España. ¿Don Horacio estaría usted en condiciones de vender nuestros barcos a la Armada Española? No se preocupen señores, si son tan buenos como ustedes dicen, estoy seguro de que lo conseguiremos. Estoy contento de construir en Cádiz las naves más eficaces y modernas: sus submarinos”*<sup>2</sup>.

El desarrollo de nuevos submarinos era la máxima prioridad, ya que aunque nadie dudaba de la necesidad de tener grandes acorazados, el submarino era la más alta tecnología de la época. Pero para que el plan diera resultado, Echevarrieta necesitaba ganarse la confianza de la Armada y para ello necesitaba convencer al Rey Alfonso XIII, que

era un enamorado de los barcos, de las máquinas modernas y de todo lo que sonara a Alemania; sin embargo la decisión también estaba en manos de la Marina que ya construía submarinos en Cartagena y lo hacía con su proveedor habitual, un consorcio en el que participaba Wickers; los británicos controlaban el mercado español como si de un monopolio se tratara. Para romperlo, Echevarrieta fichó a varios marinos muy influyentes en la Armada, desarrollando un plan que comenzó a andar en verano con una delegación de ingenieros alemanes que visitó España y al frente de la cual estaba otro agente secreto, Eberhard Messerschmitt, antiguo compañero de Canaris y su hombre de confianza. En el tablero ya estaban las piezas; para iniciar la partida ya solo quedaba convencer al comprador y para ello había que apostar muy fuerte; Echevarrieta supo escoger muy bien los escenarios.

En el verano de 1926 aprovechará una visita del Rey y del General Primo de Rivera para invitarles a una cena en su finca de la Concepción de Málaga a la que acuden Canaris y Messerschmitt y donde les planteará el negocio más importante de su vida. Así, tras un brindis dirigió al Rey su propuesta: *“Majestad, en Cádiz queremos construir el mejor submarino del mundo. ¿No le parece que nuestra armada ya debería tenerlo? Horacio me gustaría complacerlos pero ya construimos submarinos con los británicos y muy buenos por cierto. Pero, Majestad, nuestros u-boots ya dominaron los mares durante la Gran Guerra y si llegara otra, llegarán a ser los mejores del mundo”*<sup>3</sup>. Al final de la noche el submarino parecía tener su sitio en la Armada, pero el Rey impone la condición de que antes de comprarlo deberá cumplir unos requisitos técnicos muy precisos. Eso suponía construir de momento un único prototipo, con



En una dura competencia con Cartagena, Echevarrieta conseguirá que la Fábrica Nacional de Torpedos se instale en Cádiz con tecnología alemana, frente a sus competidores italianos o británicos.

el único aval de la palabra del Monarca pero Echevarrieta se siente satisfecho, ya que al final de la cena acaba de convertirse en proveedor de la Armada, ya con su primer encargo. En una dura competencia con Cartagena, Echevarrieta conseguirá que la Fábrica Nacional de Torpedos se instale en Cádiz con tecnología alemana, frente a sus competidores italianos o británicos que también se habían presentado al concurso.

El suministro de torpedos para la Armada Española estrenó la cooperación naval entre Echevarrieta y Alemania. El plan incluía la fabricación de 1.000 unidades en los próximos diez años y la construcción de nuevas instalaciones en el astillero; pronto empezaron a llegar a Cádiz planos e ingenieros, aunque en los documentos oficiales no figuraba Alemania, sino otro lugar de procedencia, Holanda, donde se hallaba la

verdadera base de la marina alemana. En Rotterdam, además del Káiser, se habían refugiado empresas y fabricantes de armas, ya que era el paraíso para ocultarse; entre los miles de almacenes del mayor puerto del mundo, cualquier taller o industria pasaría desapercibido por lo que constituía el escenario ideal para desarrollar actividades prohibidas por el Tratado de Versalles. Para evitar sospechas sobre los proyectos militares que se desarrollaban en Holanda, las empresas alemanas eligieron nombres poco significativos y usaron compañías interpuestas, de forma que no hubiese ninguna relación entre las empresas holandesas y los dueños originales en Alemania; así la marina alemana se ocultaba, aparecían tras un nombre tan neutro como I.v.S, Ingenieurkantoor voor Scheepsbouw, o "Ingeniería para la construcción naval", que no levantó sospecha alguna. El capital lo aportaban va-



rios astilleros, con Krupp a la cabeza, que se asociarán con Figenoord, el astillero de Rotterdam con más solera, para construir en sus muelles y diques los primeros modelos de submarino del programa secreto alemán; el acuerdo con I.v.S. suponía que los holandeses cubrieran el 25 % del coste de producción y aportarían el personal del astillero.

El consorcio I.v.S. consiguió en 1927 sus primeros resultados en forma de dos submarinos de 500 toneladas, superiores a todas las series de u-boots y que supondrán la primera construcción alemana desde el fin de la Gran Guerra. Tras ofrecerlos a varios países aliados, será en Turquía donde se seguirán probando. Los ingenieros de la I.S.V. trabajaban ya en el diseño del prototipo de una nueva generación de submarinos, pero necesitan un constructor aliado y una marina que lo comprara. De repente surgieron problemas inesperados, Echevarrieta se había metido en tantos negocios que estaba acusando dificultades financieras que comprometían sus planes si no

encontraba crédito suficiente. Entonces ideó un plan y lanzó un envite a sus socios: *"Estimados amigos: he recibido de un grupo británico una propuesta para construir barcos y me ofrecen una financiación muy sólida. Dadas las inversiones necesarias en Cádiz me veo obligado a considerarlo"*<sup>4</sup> En Berlín el telegrama de Echevarrieta causó un gran revuelo; Canaris no alcanzaba a comprenderlo, ¿no era el hombre más rico de España?, pero para Lohmann era la oportunidad de tomar el control en España. Así, Echevarrieta recibió de Alemania la propuesta de un préstamo avalado por el Gobierno de 240.000 libras con la contrapartida de firmar un contrato que le ataría a Alemania durante los próximos diez años.

Walter Lohmann se presentó en visita oficial a España el 18 de agosto de 1926 y lo hizo a bordo de uno de los prototipos construidos con los fondos secretos, el buque rotor Bárbara; Alfonso XIII, el duque de Alba, los principales navieros españoles y numerosos oficiales de la Marina se dirigieron a Santan-

der para rendirle pleitesía. Venía a comprobar la situación del programa de rearme y a demostrar quién era el que mandaba, de ahí que presionase a Echevarrieta exigiéndole que construyese ya el nuevo prototipo de submarino. Pero todos se preguntaban dónde se hallaba Canaris y si era verdad que Lohmann manejaba los hilos de la Marina Alemana. En 1923, tras la invasión del Ruhr que siguió a la Primera Guerra Mundial, Lohmann consiguió la increíble cantidad de 10 millones de marcos en lingotes de oro para construir en secreto la Marina Alemana; y puesto que ambos trabajaban en el mismo proyecto y necesitaban apoyarse mutuamente, fue entonces cuando contactó con Canaris y, con gran frenetismo, desplegaron sus planes para fabricar en España aviones, automóviles, artillería, portaaviones. Pero quién era ese hombre que proponía tantos proyectos; Walter Lohmann había heredado de su padre Lohan Lohmann la doble vocación de marino y empresario, aunque las razones de su rápido ascenso hasta llegar a la cima de la División Naval de Transportes fueron su gestión en la Gran Guerra y sus vínculos familiares.

Lohmann antes de volver a Alemania activará el negocio conjunto de la primera línea aérea de España; el aeródromo de Cuatro Vientos acogió el 28 de julio de 1927 la presentación de Iberia, Compañía Aérea de Transportes, cuya moderna flota exhibirá ante el Rey un orgulloso Echevarrieta. Los aviones eran la aportación de Lufthansa, que secretamente era la entidad que aportaba el capital mayoritario. Los primeros aviones que tuvo Iberia, los Rorhbach Roland, volaban a 200 kilómetros por hora y el primer año de funcionamiento de la compañía había transportado a 4000 viajeros. Los alemanes estaban muy interesados en

trazar viajes por España, en abrir rutas por países sudamericanos, y la compañía Iberia podía ser la clave para ello. En su gran ruta intercontinental viajaba un pasajero muy especial, Canaris, que se dirigía a Buenos Aires para encontrarse con nuevos socios para el programa de rearme, ya que España había dejado de interesarle; Echevarrieta daba señales de debilidad pero sobre todo a Lohmann le preocupaba su extrema ambición. Trabajando juntos, Lohmann y Canaris desarrollaron un proyecto tras otro. Después de los submarinos llegaron los torpedos, los motores, las lanchas rápidas, luego la línea aérea y en esos momentos planeaban un proyecto aeroespacial que se habían convertido en una especie de negocio fantástico cada vez más grande, una especie de sueño visionario, no se sabe bien qué.

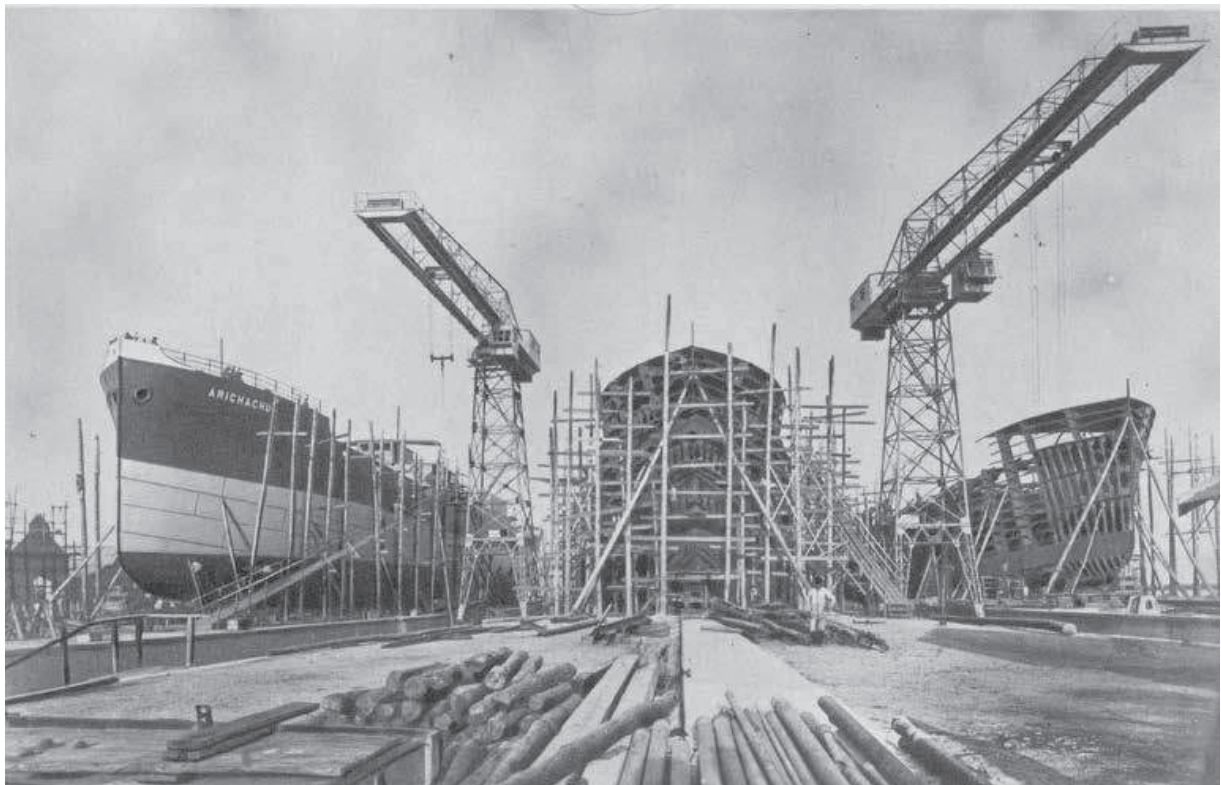
Con la botadura el 15 de marzo de 1927 del Juan Sebastián Elcano, el astillero de Cádiz conoció por fin su día de esplendor, era un moderno buque escuela que consagró a Horacio Echevarrieta como proveedor de la Armada y causará admiración en los muchos viajes de prácticas y estudios que realizaron sus alumnos, tanto por su perfección técnica, como por su belleza de línea. Este buque iba a suponer un lazo directo del Astillero de Cádiz con el mundo de la construcción naval militar y la autoridad del Ministro de Marina. Por otro lado, también iba a ser un símbolo para la Armada, para la ciudad y para el propio astillero. Era el momento dorado del empresario vasco como constructor naval. La pasión por los barcos le unía cada vez más con el Rey; sentía que había triunfado y que todo lo que se propusiera estaba a su alcance.

Por todo el país le llegaban reconocimientos; su gestión fue decisiva en el Concierto Económico Vasco y allí donde intervenía

todo eran muestras de cariño y de agradecimiento. Sintiendo en la cumbre, creía que ya nada parecía interponerse entre él y sus sueños, que era el momento de su gran proyecto: construir en sus astilleros de Cádiz el mejor submarino del mundo. Sin embargo ese verano de 1927 las noticias procedentes de Alemania le depararon una desagradable sorpresa. La investigación de unos periodistas destapó una extraña red de inversiones de la Marina Alemana que beneficiaban a una empresa cinematográfica. Y en la noticia el nombre de Walter Lohmann acaparaba los titulares. En ese mismo verano fueron apareciendo los primeros artículos sobre sus negocios en un ámbito muy ajeno a la Marina, había invertido grandes sumas de dinero fuera de todo control en la industria del cine. Los primeros artículos en el Berliner Tageblatt y luego en el Weltbühne describían estas inversiones en la empresa Phoebus Film, una de las grandes productoras cinematográficas de Alemania. Era excepcional porque no sólo producía, sino que también distribuía y proyectaba sus películas en su propio complejo de cines situado en en Kurfürstendamm, en el centro de Berlín, disponiendo así de una serie de cines de estreno que influían de modo determinante para que las películas se distribuyeran por todo el Reich alemán. Es decir que cuando Lohmann tuvo la idea de invertir en la industria del cine, algo muy singular para un oficial de marina, su intención era producir películas de temática alemana que tuvieran un mensaje propagandístico. Phoebus Film debía introducir en sus películas elementos patrióticos a cambio de las inversiones de la Marina. Así cuando estalla el escándalo, Lohmann era el principal accionista de la segunda empresa cinematográfica

alemana, solo superada por la UFA, aunque Phoebus Film al no saber adaptarse al cine sonoro, era una compañía en quiebra. El affaire Lohmann encontró eco en todos los medios y provocó una investigación parlamentaria que desveló una gestión sin supervisión ni límites; Lohmann había invertido caprichosamente millones de marcos y solamente le salvó el hecho de que no se enriqueció con ello. Lohmann fue absuelto, quedó sin castigo alguno como oficial y como hombre de negocios, aunque el escándalo se llevó por delante al Almirante en Jefe de la Marina y al Ministro de Finanzas. Aún así, el Gobierno respiró tranquilo ya que no había trascendido nada sobre sus planes secretos o la construcción de armas prohibidas.

En España, sin embargo, las noticias no podían ser mejores. Mateo García de los Reyes, el nuevo Ministro de Marina era un hombre de Echevarrieta, y su primera orden fue renovar la flota de submarinos con doce unidades del modelo del empresario vasco, aunque debería mantener las condiciones técnicas que impuso el Rey. Además Echevarrieta estaba obligado a construir el prototipo sin contrato, asumiendo un riesgo muy alto que aceptó con tal de hacer realidad su máquina. Echevarrieta y el Gobierno Español querían que Canarias volviese a España, pero el affaire Lohmann que se creía silenciado, resucitará cuando un diario anarquista alemán publique insinuaciones muy precisas de Canarias, Echevarrieta y la construcción de submarinos en España, aunque lo que hace saltar todas las alarmas será un viejo asunto, el asesinato de Rosa Luxemburg y Karl Liebknecht aún sin resolver y que destapará el pasado de Canarias en la guerra sucia. Ante el peligro de escándalo y para evitar una situación muy peli-



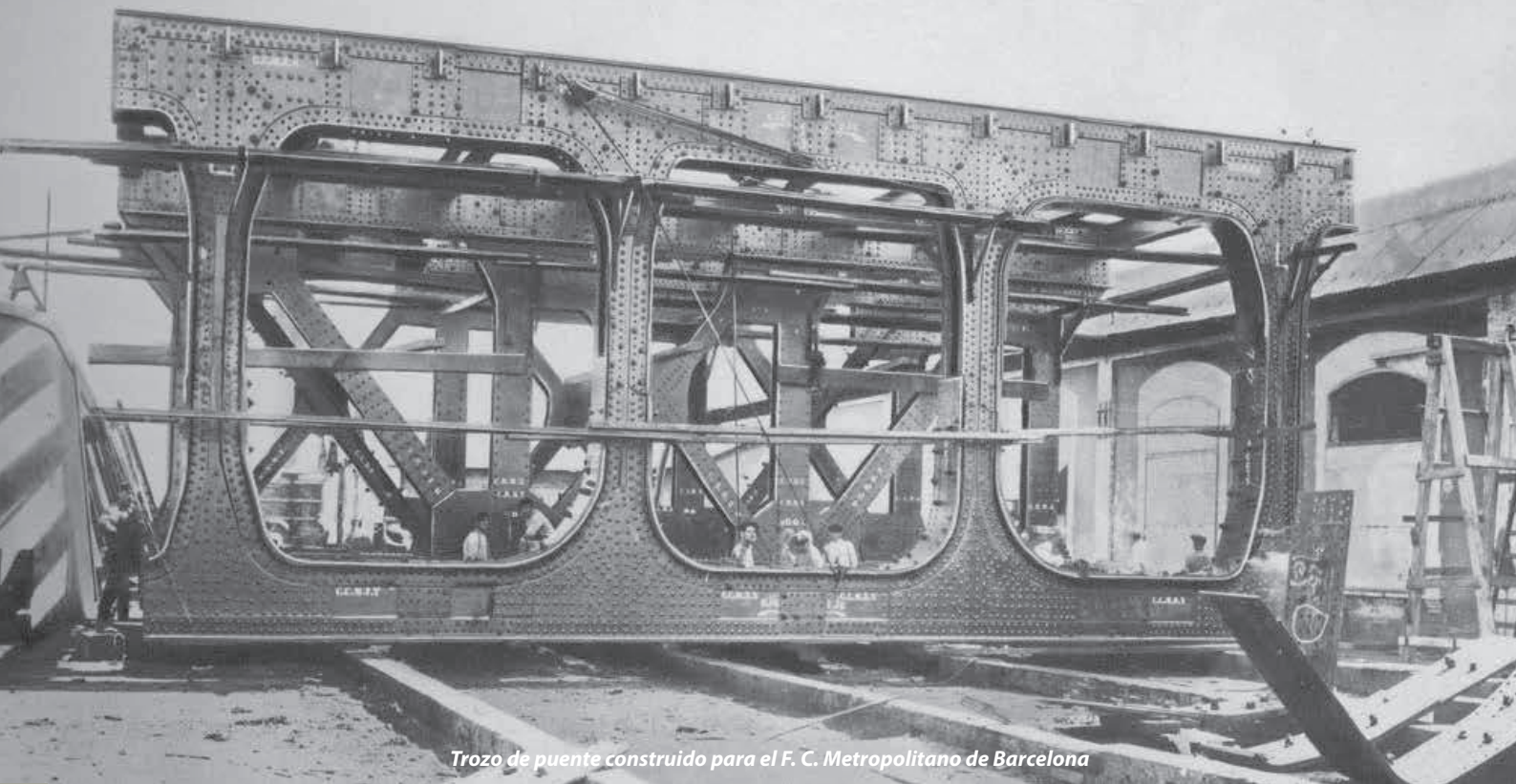
*Una vista de las gradas - Vaporos "Arichachu", "Gastelu" y "Atalaya" durante su construcción*

grosa, la Administración Naval Alemana le retirará de la primera línea y le destinará a una estación naval del Mar del Norte donde se verá obligado a observar desde lejos los acontecimientos,

Por fin, en la primavera de 1929 se iniciará la construcción del submarino, comenzando en Rotterdam la fabricación de piezas con destino al astillero de Cádiz, un proceso delicado que concentrará la atención de los técnicos de la I.v.S. Pero entonces sucedió lo que nadie podía imaginar, el mundo se verá sacudido por el crack bursátil de Nueva York, una debacle económica sin precedentes que provocó la caída de los mercados, los bancos y las grandes industrias, y cuya onda expansiva arrastrará a gobiernos enteros. En medio de tal catástrofe al astillero seguían llegando piezas; y obreros e ingenieros se afanaban en dar forma al proyecto 21 del Astillero, consiguiendo terminar el submarino en poco más de un año; orgulloso, Echeva-

rrieta, anticipándose a una nueva serie de submarinos de la Armada, lo bautizará con su nombre, E-1. Todo son buenos presagios para el recién nacido, el día 22 de octubre de 1930 amanece soleado, nadie en Cádiz quería perderse la botadura del submarino, incluso asiste al acto el doctor Hans Tschel, director del astillero alemán radicado en Holanda, pero dos ausencias le pesaban a Don Horacio, la del General Primo de Rivera, que murió tras dimitir del Gobierno, y el Rey, que había prometido ir más adelante, con ocasión de la jura de bandera en la Academia Naval Militar de San Fernando de su hijo el infante don Juan de Borbón. La botella de champán rebota sobre el casco y no se rompe, mala suerte, pero quién iba a dejar que se empañase el gran día de Don Horacio; los 72 metros de acero del submarino contenían toda la ilusión y el destino del Astillero. Todo dependía de que este respondiera a lo prometido y de que el Rey cumpliera con su palabra.





*Trozo de puente construido para el F. C. Metropolitano de Barcelona*

## LA II REPÚBLICA, LA DECADENCIA EMPRESARIAL Y EL REARME DE ALEMANIA

El viejo anhelo de Echevarrieta como republicano se hace realidad cuando el 14 de abril de 1931 en España se proclama la República entre gritos de democracia, igualdad y modernidad, pero Don Horacio recibirá el cambio político con ánimo contradictorio, ya que si bien la llegada de la República fue una buena noticia para su sentir republicano, el hecho de que al Rey Alfonso XIII se le abriese el camino del exilio supuso un gran disgusto para él; además a medida que los vestigios del antiguo régimen iban desapareciendo, cada día iba quedando menos claro el papel del empresario vasco en el nuevo régimen político. Mientras tanto tendrán lugar las pruebas del E-1 para las que técnicos alemanes y españoles compartirán jornadas de duro trabajo, aunque con resultados excelentes, ya que superaba todos los estándares conocidos hasta entonces tanto en velocidad de navegación su-

mergido y en superficie, como en velocidad de inmersión y emersión así como en su inédito armamento, del que llamaron mucho la atención sus tubos lanzatorpedos que no soltaban burbujas tras el disparo. La Armada recibió un informe muy favorable: el E-1 era sin duda el mejor submarino del momento.

Cuando llega el año 1931, la situación política de España había cambiado por completo y el nuevo régimen revisará los compromisos del reinado de Alfonso XIII y de la Dictadura de Primo de Rivera, con el resultado de que Echevarrieta verá como se viene abajo todo su proyecto, ya que los nuevos gobernantes proclamarán la vocación pacífica de España y la renuncia a la guerra dejando la fabricación de armamento fuera de su agenda. Además Echevarrieta era visto como un monárquico por lo que los compromisos del pasado le sirvieron de poco, sus viejos compañeros le dieron la espalda y uno tras otro sus proyectos fueron rechazados; el más espectacular fue la Fábrica de Torpedos, por la que fue indemnizado sin haber llegado a

entregar sus encargos, pero por el E-1 no tenía derecho a compensación, ya que carecía de contrato. Como los gastos se acumulaban en el Astillero, se le habían cerrado las puertas de la Armada y la situación se volvía cada vez más complicada, Echevarrieta buscará compradores en Rusia, Polonia, Rumania y Portugal, países que se habían interesado en el submarino, es decir que intentará vender el submarino como fuera, pero sus socios no aceptaban venderlo a cualquier comprador, ni a cualquier precio.

Manuel Azaña, Presidente de la República no tuvo muy buenas relaciones con Horacio. En sus diarios, 1932-1933 "los cuadernos robados" comenta: *El embajador alemán me dijo que Echevarrieta es un mal pagador y que con la Sociedad Deffries se ha portado muy mal, y que está explotando su propia y tantas veces anunciada suspensión de pagos. Añadió que Deffries está dispuesto a una transacción con Echevarrieta, y me pedía que se demorase el pago, para dar tiempo a que se formalice el convenio. En otro caso se querellarían contra Echevarrieta por estafa. Le contesté que me enteraría de los términos exactos del asunto, en cuanto concierne a la Administración, porque en las cuestiones pendientes entre Echevarrieta y Deffries, el Gobierno no tiene que mezclarse.*

*... La otra tarde llamé a Echevarrieta, para que me explicara su enredo con los alemanes, y qué significa el poder irrevocable que ha dado a la Sociedad Deffries para cobrar en su nombre las cantidades que debe pagarle a Ministerio de Marina, y por qué habiendo tratado conmigo de las cosas de Portugal<sup>5</sup> ha adquirido un compromiso que las hace casi irrealizables. Me dio explicaciones confusas, habló de Wair, del almirantazgo alemán, y de no sé qué otras cosas. Embarullado, y a veces ruborizado. Todo se redujo a decirme que no*

*me preocupase, que le dejase a él, que los alemanes pedían un arreglo y él se negaba, que el informe de lo Contencioso era contrario, pero que lo arreglarían, etc, etc, etc. Y que no quería nada con Alfonso Costa,<sup>6</sup> que está muy desacreditado. Me produjo muy mala impresión, y le dejé marcharse, porque comprendí que estaba acorralado y en un potro. En adelante, prescindiré de este señor, me parece demasiado lioso. Cuando menos se hable con los financieros mejor. Y sobre todo, yo.*

Las deudas no paraban de crecer, pero Echevarrieta se resistía a perder su astillero. Comenzó entonces a deshacerse de sus propiedades. Vendió su colección de arte, sus sociedades, las participaciones en grandes bancos, también El Liberal, que fue adquirido por su amigo socialista, Indalecio Prieto, y tuvo que vender las minas que tanto beneficio le habían proporcionado. Todo se lo tragaba el submarino por el que tanto había apostado. El fracaso de las relaciones con Alemania, el acuerdo con Canarias y los alemanes le costó la tierra, porque, aunque hubiese sufrido la crisis mundial, en 1930 y en 1931 seguro que habría salido adelante. Echevarrieta estuvo muy cerca de poder construir la fábrica para producir submarinos pero la caída del gobierno de Primo de Rivera en 1931 fue el punto de inflexión. Los esfuerzos de seis o siete años no tenían ya posibilidad de salir bien. Para un librepensador como él debió ser muy duro recibir el rechazo de la República. Pesaba demasiado su amistad con el Rey. Su destino parecía sellado. Sólo así se da a entender que accediese a un oscuro encargo, cuya recompensa era la compra del submarino. Estuvo implicado junto a su amigo socialista Indalecio Prieto en un tráfico de armas destinadas a la revolución de Asturias. En la madrugada del 11 de septiembre de 1934, la Guardia Civil incautó en el pueblo asturiano de San Esteban de Pravia un alijo de armas

mientras se desembarcaban del mercante Turquesa, Una trampa con muy graves consecuencias: una condena de nueve meses en la cárcel Modelo de Madrid que constató que se había terminado su tiempo, justo cuando España vivía uno de sus periodos más agitados.

El submarino E-1 encontró por fin su destino en la Marina Turca, bautizado como Gür. Con esa venta a otro aliado de Alemania, el astillero zanjaba sus deudas, pero el mundo ya se movía muy rápido. Borrada la historia del submarino, qué fue de aquellos planes. Cómo podían ignorarse los logros de tres hombres extraordinarios. Desde que se descubrió el escándalo en 1927 hasta la muerte de Walter Lohmann en 1930, apenas pasaron tres años. Se sabe muy poco de lo que le sucedió. Era de salud débil y murió en Roma. El programa alemán pronto dejó de ser un secreto para algunos países. En 1935 se levantaron las prohibiciones de Versalles y en un tiempo record un nuevo submarino iba a sorprender al mundo. El tipo VII solo fue posible gracias a la construcción del E-1 en Cádiz. Pronto la Segunda Guerra Mundial daría al submarino la oportunidad de imponer su ley bajo las aguas, y convertir de nuevo los mares en un escenario de las más sangrientas batallas.

## La muerte de Canaris y de Wilhelm Wakonigg

Los programas de rearme y la actuación de ciertos paramilitares marcaron la deriva que iba a vivir Alemania en los siguientes años, a lo largo de los cuales el honor perdido en la Gran Guerra será utilizado por el nacionalsocialismo para conducir al mundo a otra guerra aún más cruel. Canaris ya como Almirante, será llamado de nuevo a primera línea, al frente de la Abwehr, la red de espionaje del Ejército Alemán, con la que de nuevo iba a ver brillar

su estrella hasta el punto de convertirle en un mito para siempre, del cual formará parte su actuación como organizador de la ayuda militar alemana al General Franco durante la Guerra Civil Española. En todo momento aconsejó al Dictador aguantar las presiones que el Eje ejercía para implicarle en la Segunda Guerra Mundial, dilatando las respuestas a los requerimientos, ya que en 1941 era inminente la operación Barbarroja y preveía que Hitler se "olvidase" de España. Pudo ser cuestión de suerte, pero él nunca la tuvo en cuenta. Su carrera como jefe de la inteligencia alemana durante la Segunda Guerra Mundial le convertirá en leyenda, pero en 1944 se agotará su suerte, ya que fue entonces cuando quedaron probados sus contactos con la resistencia alemana y la operación Valkiria con la que se pretendió atentar contra el Führer. El 9 de abril de 1945, Canaris fue ejecutado en la horca en el campo de concentración de Flossenbürg por guardias de las SS. El Régimen de Franco, en agradecimiento por su colaboración con los militares golpistas, le otorgó a su viuda, Erika Waag, una pensión vitalicia consistente en el sueldo íntegro correspondiente a un Almirante de la Kriegsmarine, que duró hasta que en el año 1955, el Canciller Konrad Adenauer de la RFA amnistió a todos los altos cargos militares del III Reich.

Herr Wilhelm Wakonigg, agente del Almirante Canaris y antiguo colaborador de Horacio Echevarrieta, llegó a ser cónsul de Alemania en Bilbao; pero bajo la apariencia de un hombre convencional, socio de La Bilbaína y del Marítimo del Abra, casado y con un yerno militante del Partido Nacionalista Vasco, se ocultaba un verdadero espía. Durante la Guerra Civil ayudó a los militares golpistas pasando información sobre las posiciones de los frentes de batalla, de los talleres de fabricación de munición, de las industrias...



*Buque escuela "J. Sebastián de Elcano" momentos antes de su botadura*

incluso escondió en su residencia en la zona internacional de Neguri a muchos adictos al régimen franquista, a los que ayudó a salir al extranjero. Pero durante los bombardeos en la Margen Izquierda de La Ría que duraron varios días, fueron lanzadas por error unas bombas en la zona protegida, provocando la indignación de los cónsules que optaron por crear una comisión para protestar en las embajadas de San Juan de Luz. El día 28 de octubre de 1936 al ir a embarcarse el cónsul Wakonigg en el destructor inglés Exmouth, la Policía Vasca registró su equipaje y encontró en su maletín diplomático informes comprometedores, cartas personales y planos del Capitán de Ingenieros Pablo Murga, miembro del Estado Mayor Vasco; tras su apresamiento, el día 18 de noviembre fue juzgado en audiencia pública por el Tribunal Popular, hallado culpable de espionaje y condenado a muerte junto con el cónsul de Paraguay, Pablo Murga y el Comandante del Cuartel de Garellano José Anglada. Para intentar salvarle la vida, los gobiernos de Berlín y Viena tan sólo enviaron telegramas y la

sentencia se cumplió al día siguiente en el cementerio de Derio. Antes de caer fusilado gritó "Heil Hitler".

## **EL FINAL DEL IMPERIO ECHEVARRIETA**

La Guerra Civil le sorprendió a Echevarrieta en Madrid y permaneció en su residencia de la capital durante los años que duró la contienda; su hogar fue un verdadero refugio para muchísimas personas que en ella buscaron y encontraron asilo, salvando sus vidas; también custodió imágenes y ornamentos religiosos que le fueron confiados. Terminada la Guerra e instaurada la dictadura de Franco, no se podía esperar que un republicano tuviera demasiado éxito en el nuevo régimen. Además Horacio ya no era el de antaño. Aunque era ya mayor, eso no hubiese tenido mucha importancia si no fuese porque había perdido todo su poder e influencia política, social y económica. Su figura se había ido olvidando y el "imperio Echevarrieta", tocado por la aventura del

submarino fue desapareciendo de las primeras páginas y tras la Guerra Civil Española el franquismo lo castigará con la nacionalización tanto de su empresa de vuelo Iberia, como de sus astilleros. El 18 de agosto de 1944 se produjo una explosión entre las minas y cargas de profundidad que se acumulaban en la antigua Fábrica de Torpedos, originando una tragedia en la ciudad de Cádiz, con el resultado de 147 muertes, innumerables destrozos y la práctica destrucción de los astilleros. Agotados sus medios económicos, el empeño de Echevarrieta por reconstruir y seguir pilotando su empresa

resultó totalmente baldío y el Consejo de Ministros acabará aprobando la incautación de la factoría, el 14 de enero de 1951.

Horacio Echevarrieta fue una personalidad única y extraordinaria, a la que es más fácil percibir que juzgar. Ambicioso, intuitivo y valiente. Aunque pecó de oportunista ello no excluye el compromiso que mantuvo con su tierra y del que pudo desencantarse debido a la dimensión pública que tuvo que asumir. Don Horacio murió en su Palacio de Munoa, situado en el barrio de Burceña, Barakaldo, el 20 de mayo de 1963.

#### Bibliografía:

- DÍAZ MORLAN, Pablo (1998): *Horacio Echevarrieta 1870-1963. El capitalista republicano*. Madrid: Plaza edición.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis (1996): *Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*. Cádiz: Servicio de Publicaciones, Universidad de Cádiz.
- HERGUETA, José Antonio; VAN DER ZEE, Olivier (2011): *El Último Magnate. Armas y negocios en la Europa de Entreguerras. Documental*. Coproducción España-Holanda-Alemania: MLK Producciones y Sincro Producción.
- NIEBEL, Ingo (2009): *Al infierno o a la gloria. Vida y muerte del ex cónsul y espía Wilhelm Wakonigg en Bilbao, 1900-1936*. Irún: Alberdania.
- STERR, George Lowter (1963): *El Árbol de Guernica*. Bilbao: Ediciones Gudari.
- AZAÑA, Manuel: *Diarios, 1932- 1933.- Los cuadernos robados-*. Barcelona: Crítica Grijalbo Mondadori (1997).

#### Referencias:

- 1).- Documental “El Último Magnate”.
- 2).- Idem.
- 3).- Idem.
- 4).- Idem.
- 5).- El Gobierno Portugués en el exilio, entabló conversaciones con el Gobierno Republicano para llevar a cabo un golpe de estado y derrocar la dictadura impuesta desde 1926. Se requirió la Ayuda de Horacio Echevarrieta para el contrabando de armas a cambio de favores recibidos. Fue engañado entre otros por Indalecio Prieto, ya que su destino era utilizarlas en Asturias para la revolución de 1934.
- 6).- Alfonso Costa (nació en Seia el 6 de marzo de 1871 y fallecido en el exilio en París el 11 de mayo de 1937) fue un abogado, profesor universitario y político republicano portugués, que ocupó el cargo de primer ministro de Portugal. Tras el golpe de estado tuvo que exiliarse a Francia.

