

JOSE ORTIZ ECHAGUE

(1886-1980)

La **Semblanza** de don José Ortiz-Echagüe fue ya publicada en esta Revista en 1980, con ocasión de su fallecimiento; no obstante la traemos de nuevo a nuestras páginas en este número dedicado a la **Industria Aeronáutica Española**, por considerar que su persona es, indudablemente, quien mejor encarna la representación de aquella.

No vamos a glosar en esta apretada síntesis de su vida, la parte militar y aeronáutica que le llevó a ser piloto de globos y con ellos participar en las campañas de Melilla de 1909 y 1912, ni su actuación como piloto de aeroplano —de la 1ª promoción— en las operaciones de Tetuán de 1913 y 1914, y su travesía del estrecho de Gibraltar acompañando a Emilio Herrera el último de aquellos años. Es la figura del ingeniero constructor de aeroplanos y creador de industrias que sesenta y cinco años después de fundadas, conservan su agresividad y pujanza, más allá de nuestras fronteras, la que queremos en esta ocasión recordar.

Ortiz-Echagüe, que había ingresado en la Academia Militar de Ingenieros de Guadalajara en el otoño de 1903, pocas semanas antes de que en los arenales de Kitty Hawk tuviera lugar el primer vuelo mecánico de la Historia, llegó a Tetuán en los últimos días de 1913, acompañando los tres monoplanos **Morane-Saulnier** donados al Ejército por el conde de Artal, uno de los cuales casi no era más que unos restos calcinados por el incendio que cuando lo llevaba en vuelo de París a Madrid, había estado a punto de acabar con su vida; a este percance "responsabilizaba" él su dedicación posterior a la construcción de aeroplanos, ya que, inmediatamente de su llegada a Sania Ramel, organizó en aquel aerodromo unos talleres y reconstruyó el destruido aeroplano del que pocos eran los elementos aprovechables y al que, más que reconstruir, construyó.

La experiencia adquirida en Tetuán le llevó en 1916 a dirigir en los Talleres Escoriaza, de Zaragoza, la fabricación de veintiocho unidades del "Flecha", biplano diseñado por Eduardo Barrón,

que equiparía las escuadrillas de Marruecos durante varios años.

En 1917, ya con iniciativa propia, fundó la Sociedad Electromecánica de Cataluña, y seis años después, en 1923, la empresa Construcciones Aeronáuticas, S.A. (C.A.S.A.) en la que como Consejero Delegado, primero, y como Presidente, más tarde, desarrollaría su personalidad de "Hombre de Industria Aeronáutica". Comenzó construyendo en Getafe, con licencia francesa, el sesquiplano **Breguet XIX** del que se llegarían a fabricar más de dos centenares en nuestra patria, mejorándolos considerablemente hasta llegar a la belleza de líneas del **Cuatro Vientos**, el extraordinario **Super TR**, protagonista con Barberán y Collar de la estupenda hazaña del vuelo Sevilla-Camagüey en 1933.

C.A.S.A. siempre bajo la dirección de Ortiz-Echagüe, estableció en 1926 una nueva factoría en la bahía de Cádiz para en ella fabricar hidroaviones, construyendo hasta 1930 veinticuatro **Dornier "Wal"** que dieron un excelente resultado, llegando alguno en vuelo hasta 1951. Después de la guerra se instalaron en Sevilla nuevas factorías, en Tablada y San Pablo, y allí se fabricaron bimotores **Heinkel 111** que durante varios años equiparon los

escuadrones de bombardeo españoles.

Solía decir don José Ortiz-Echagüe que había empezado a construir aeroplanos, "fusilando" algunos ya existentes; era, sin duda, cierto, pero pronto comenzó a crear productos propios, y en 1929 sacó la avioneta **CASA III** con la que inició la serie de aquellos que, pasando por el "**Alcotán**" y el "**Azor**", dio lugar a otros aviones de la empresa por él creada, algunos tan notables como el **C-212 "Aviocar"** del que España ha exportado varios centenares que vuelan en los cinco continentes, o el **C-101 "Aviojet"**, en servicio en las FF AA de varios países, o el más reciente **CN-235 "Nurtanio"**.

Reconocida la importancia de Ortiz-Echagüe como hombre de empresa, el I.N.I. le nombró Presidente-Gerente de la S.E.A.T. en 1950; de su labor da idea el lugar que la empresa llegó a ocupar. Cuando al cumplir los ochenta años de edad dejó esta presidencia, fue, al igual que en C.A.S.A. nombrado Presidente de honor.

Murió don José Ortiz-Echagüe en Madrid el 7 de septiembre de 1980, y con él se fue el extraordinario "director de empresa" más caracterizado constructor de aeroplanos que España haya tenido. ■

SEMBLANZAS

EMILIO HERRERA ALONSO, Coronel del Arma de Aviación

