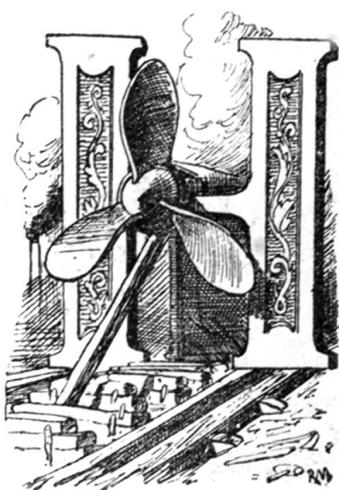


# HORACIO ECHEVARRIETA O LA LUCHA CONTRA EL MONOPOLIO DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL

David RUBIO MÁRQUEZ  
Doctor en Historia  
Profesor de Geografía e Historia



ORACIO Echevarrieta Maruri era un acaudalado empresario políticamente muy bien relacionado. Protagonizó un intento de romper con el monopolio que sobre las construcciones navales militares españolas ejercía la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) desde que le fuera adjudicado el Plan de Escuadra de 1908. Su biógrafo, Pablo Díaz Morlán, declaraba que «ambicionaba un objetivo de largo alcance: constituirse como el único suministrador de todo el material de guerra que necesitara la Marina española» (1). El presente artículo pretende analizar tanto las causas que posibilitaron tal actitud como de la construcción de un sumergible con tecnología alemana en los astilleros de Cádiz, único objetivo alcanzado de tan ambicioso proyecto.

## Una coyuntura favorable

Las ambiciones de Echevarrieta contaron con una coyuntura propicia en torno a los primeros años de la década de los años veinte del pasado siglo. La

---

(1) DÍAZ MORLÁN, P.: *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*. Editorial LID, 1999. Madrid, p. 193.



Horacio Echevarrieta Maruri.  
(Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

primera de las premisas favorables fue un cambio en las concepciones navales sobre el empleo de los sumergibles. Eran considerados como buques auxiliares utilizables para la defensa de las costas y de las bases navales. El 22 de septiembre de 1914 dichas concepciones cambiaron, cuando el submarino alemán *U-9* hundió a los cruceros acorazados británicos HMS *Aboukir*, *Hogue* y *Cressy*. A pesar de las justificaciones del acontecimiento recogidas en sus memorias por el primer lord del Almirantazgo, Winston Churchill, los submarinos entraban en la historia naval por la puerta grande y se convertirían en un arma muy peligrosa (2). La era de los grandes acorazados parecía haber llegado a su fin: «La experiencia está demostrando

la impotencia de esos costosísimos y aparatosos armatostes que llaman acorazados y no sirven para la ofensiva por su difícil y lenta acción. En cambio, se ha comprobado repetidamente la eficacia de los torpederos y submarinos» (3).

En España se aprobaba un nuevo Plan Naval el 17 de febrero de 1915 para «dotar a la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y la integridad del territorio» (4). Presupuestado en 230 millones de pesetas, el plazo de las obras se calculó en seis años. Recogiendo las enseñanzas de los combates

---

(2) «Los barcos no eran de gran valor militar; eran cruceros viejos de la tercera flota y contribuían en poco a nuestro margen vital de superioridad sobre el enemigo», en CHURCHILL, W.: *La crisis mundial, 1911-1918*, p. 229. Penguin Random House, 2014 (primera edición, 1931). Barcelona.

(3) *Hojas Selectas*, número 1, 1915, p. 72.

(4) Revista *Vida Marítima*, núm. 473, 20 de febrero de 1915, p. 73. Información sobre todos los aspectos de la ley, en *La Época*, 18 de febrero de 1915, artículo: «Las construcciones navales».

navales acaecidos el año anterior, se proyectaban 28 sumergibles, cifrándose su presupuesto en 110 millones de pesetas. Entre las unidades previstas no había ningún acorazado.

España no alistaba aún ningún submarino. El primero, el *Isaac Peral*, fue adquirido en los Estados Unidos. Se había botado el 22 de julio de 1916 en los astilleros de Fore River de Quincy (Massachusetts). Los tres siguientes, *Narciso Monturiol*, *Cosme García* y *A-3*, fueron construidos en Italia y entregados a la Armada el 25 de agosto de 1917. La industria nacional se encargaría de la construcción de los 24 restantes en grupos de seis unidades. La empresa adjudicataria de las obras sería la SECN en su astillero de Cartagena, que había establecido, en julio de 1925, un acuerdo para la construcción de submarinos con la estadounidense Electric Boat Company (5). En julio de 1922, siete años después de aprobado el Plan Naval, se había botado ya el primer crucero, estaba a punto de terminarse la construcción del segundo y se trabajaba en la de un tercero, así como en la de los tres primeros destructores. En cuanto a los submarinos, se habían botado los *B-1*, *B-2* y *B-3* (6). Conclusión, el retraso era tan considerable que hacía obsoletas las unidades antes de entrar en servicio, lo que hizo aflorar críticas entre los oficiales de la Armada, especialmente de Mateo García de los Reyes. Se necesitaba un cambio, pero ¿a quién encomendar el diseño de los nuevos barcos de guerra y, especialmente, de los submarinos? García de los Reyes, jefe de la Base de Submarinos de Cartagena, optaba a favor de un prototipo alemán de unas 1.000 toneladas, gran velocidad y gran radio de acción. Sería precisamente en la construcción de un submarino y de torpedos en donde coincidieran el interés alemán por experimentar nuevos tipos en el extranjero y el del Gobierno español por conseguir ayuda técnica y financiera.

La segunda de las premisas favorables era la intención de Alemania por burlar las prohibiciones del Tratado de Versalles, utilizando para ello astilleros de países extranjeros. En los japoneses de Osaka se construían, en 1920, submarinos con patente alemana y bajo la dirección de ingenieros y expertos germanos. En 1922 se fundaba en Holanda Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw, auténtica tapadera de los intentos alemanes para no cumplir las cláusulas de Versalles. La empresa holandesa se especializó en el diseño y construcción de sumergibles. Se contrató un pedido de dos submarinos de 500 toneladas para Turquía y se inició la de otros tres de 500 toneladas y de un cuarto de 100 toneladas en astilleros finlandeses, así como la de dos acoraza-

---

(5) DÍAZ MORLÁN: *op. cit.*, p. 202; BORDEJÉ Y MORENCOS, F. de: «Primeros submarinos españoles», en *Vicisitudes de una política naval*. Editorial San Martín, 1978, Madrid; AGUILERA, A., y ELÍAS, V.: *Buques de Guerra Españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín, 1980; VV. AA.: *Los submarinos españoles*. Agualarga, 2002; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920*. Galland Books, 2010, Madrid.

(6) VIÑAS, A.: *La Alemania nazi y el 18 de julio*. Alianza Universidad, 1977, Madrid, p. 24.

dos. El capitán de corbeta Wilhem Canaris insinuó el nombre de España como lugar en donde construir nuevos submarinos. La Krupp había participado en la constitución de la Unión Naval de Levante con el objetivo de abrirse un hueco en las construcciones navales militares españolas. Pero a la nueva empresa apenas se le encomendaban encargos gubernamentales. Desde 1925, Canaris se trasladó frecuentemente a España como representante de la compañía holandesa, tomando parte activa en todos los contactos confidenciales. No tardó en convencerse de la conveniencia de llegar a una serie de acuerdos con el empresario vizcaíno. Por aquellas fechas, Horacio Echevarrieta se había puesto en relación con astilleros alemanes buscando tecnología para construir motores. La opción germana contaría con un aliado muy importante. El propio Alfonso XIII se inclinó por la opción alemana después de entrevistarse en Santander con Walter Lohmann, jefe de los Servicios de Información de la Marina alemana, que viajaba en el barco *Bárbara*. El oficial germano interesó tanto al monarca como al empresario por la construcción de buques tanque, que podían servir de portaaviones, y por la de lanchas rápidas (7).

El tercero de los factores propiciatorios fueron las necesidades empresariales de Horacio Echevarrieta, que había asumido con 32 años la dirección efectiva de la Casa Echevarrieta y Larrinaga al fallecer su padre, Cosme Echevarrieta. No dudó en tomar las riendas de todos los negocios y en abrir una etapa diferente en su historia, caracterizada por la incorporación de nuevas ramas de la economía y la diversificación de las inversiones, que le introdujeron en el negocio hidroeléctrico, adquiriendo la sociedad Saltos del Ter en 1907; en la minería del carbón, con la Compañía de Carbones Asturianos; en la explotación de las minas del Rif, a partir de 1908; en la creación de una fábrica de cemento en la localidad toledana de Castillejo, y por último, adquirió una poderosa flota mercante dedicada de forma preferente al tráfico de mineral de hierro de la provincia de Vizcaya. En 1906 compró cuatro buques mercantes, y desde aquel año el empresario no dejó de aumentar la capacidad de su flota hasta 1913 en que, gracias a la adquisición de los dos últimos barcos, alcanzó su máximo, con once vapores. Con un registro bruto de 28.171 toneladas, ocupaba el quinto lugar en la Marina Mercante española. Apuntar que todos los vapores que formaban la flota fueron comprados en Gran Bretaña (8). Era

---

(7) El interés alemán por las lanchas rápidas derivaba de las imposiciones del Tratado de Versalles que limitaba no solamente el número, sino también el tamaño de los buques de guerra que podían construir para su Marina. Lohmann había posibilitado la construcción en 1924 de un prototipo que serviría como barco de vigilancia, cazasubmarinos y dragaminas. COOPER, B.: *Lanchas rápidas «los bucaneros»*, pp. 28 y 29. Editorial San Martín, 1970, Madrid; VIÑAS, A.: «Lohmann», *op. cit.*, p. 38.

(8) DÍAZ MORLÁN, P.: «Capital minero e industrialización. El grupo empresarial vizcaíno Echevarrieta y Larrinaga (1882-1916)», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 9, 1996, pp. 159-167.

una actitud coherente con la de otros armadores. Como apunta el profesor Jesús María Valdaliso, «hasta la segunda década del siglo xx la inmensa mayoría de los buques que componían la flota mercante española fueron adquiridos en el extranjero» (9). Parte de los beneficios extraordinarios obtenidos durante la Primera Guerra Mundial fueron invertidos por Echevarrieta en adquirir y remodelar los Astilleros de Cádiz entre abril y mayo de 1917. Abonó a sus propietarios 1.310.000 pesetas en efectivo. Poco antes, el empresario vasco había vendido la flota mercante de su propiedad a la naviera La Palma. En los astilleros gaditanos invirtió en la mejora y acondicionamiento de las instalaciones cerca de 3.500.000 pesetas y otros 2.500.000 más en los años posteriores. Se construyeron tres nuevas gradas, una central eléctrica y edificios de talleres, almacenes y oficinas. Se procedió a la renovación de las grúas, la maquinaria, las herramientas y el mobiliario. Solamente faltaba conseguir nuevos contratos. En octubre de 1917 se habló de la construcción de seis buques de 6.000 toneladas, que se concretó en seis vapores de 600, botados entre noviembre de 1918 y septiembre de 1919. No encontraron comprador y hubo que malvenderlos, algunos a la Compañía Vasco-Valenciana de Navegación en 1921. Después de seis nuevas construcciones para Ybarra y Naviera Bermeo, en 1922 los Astilleros de Cádiz quedaron prácticamente paralizados. Ante la falta de demanda civil, Horacio Echevarrieta intentó obtener encargos de la Armada española, contando con la colaboración técnica de Alemania (10). No solamente el industrial vasco se inclinaba por Alemania; algunos militares veían con buenos ojos un cambio de rumbo que separara a España del Reino Unido y le acercara a Alemania. El propio Primo de Rivera utilizó esta idea para obtener de unas remisas Francia y Reino Unido concesiones en sus pretensiones sobre la soberanía de Tánger (11). Para influir sobre el Gobierno, Echevarrieta contaba con la amistad personal tanto de Alfonso XIII como de Miguel Primo de Rivera. En el seno del Ministerio de Marina sus contactos eran el capitán de corbeta Daniel de Araoz y Luis Cervera y Jácome, secretario del ministro.

En contra de sus pretensiones estaba la SECN, que estaba satisfecha con su posición en el mercado de las construcciones navales españolas. Lo probaba la Memoria y Balance de 1925, hecha pública el 29 de mayo de 1926 en junta general ordinaria: «Los astilleros, talleres y material industrial propiedad de la Sociedad representan unos 21 millones de pesetas; el efectivo, valores y fianzas, 16 millones de pesetas, y el total de amortizaciones realizadas hasta 31 de

---

(9) VALDALISO GAGO, J. M.<sup>a</sup>: «Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos xix y xx», en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 1, 2001, p. 62.

(10) DÍAZ MORLÁN: *Horacio Echevarrieta...*, pp. 186-189.

(11) DÍAZ MORLÁN: «Evolución de la oligarquía vizcaína, 1872-1936. Un intento de interpretación y síntesis», en *Ekonomia*, núm. 54, Tercer cuatrimestre, 2003, p. 22.

diciembre de 1925, 38.178.433 pesetas, siendo el capital acciones de 55 millones de pesetas, de 10.884.221 pesetas el fondo de reserva estatutario, y de 52 millones de pesetas el importe de las obligaciones en circulación, todo lo cual permite apreciar el gran estado de solidez de la Sociedad y el esfuerzo y labor que viene desarrollando desde su constitución». Pero no solamente era importante la posición financiera de La Naval, también lo eran las construcciones: «asciende a 97 el número de buques construidos para la marina militar y mercante, con un desplazamiento total de 297.237 toneladas y una potencia de máquinas de 772.438 caballos». El Gobierno le había adjudicado un crucero similar al *Príncipe Alfonso* y tres *destroyers* tipo *Churruca*. Durante el año «ha entregado la Sociedad a la marina de guerra el cañonero *Dato*, el *destroyer Lazaga* y los sumergibles números 3 y 6 de la serie *B*, estos últimos dotados de maquinaria Diesel, que ha sido construida por primera vez en España, por los talleres de la Sociedad de Sestao (Bilbao), habilitados convenientemente para ello». Entre las obras en curso, la Memoria mencionaba las de los cruceros *Príncipe Alfonso* y *Almirante Cervera*, *destroyers Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcáiztegui*. Presumía de que «el primero de los cuales ha alcanzado en sus pruebas de velocidad, recientemente celebradas, más de 39 millas por hora». También se mencionaba el interés suscitado en la Marina de Argentina por las construcciones de la SECN (12). Podemos, frente a este enorme poder, interrogarnos: ¿podía romper el monopolio Horacio Echevarrieta? ¿No sería fútil su pretensión?

El cuarto factor favorable fue el aumento de los presupuestos derivados de la aprobación de otro programa naval en 1926, que autorizaba un gasto de 598 millones de pesetas en nuevas construcciones en diez años y medio. El nuevo plan —apunta el profesor Antonio Cubel— provocó una revitalización de los gastos, que alcanzaron los valores más elevados de todo el periodo, con un máximo en 1929, cuando solamente en un año se invirtieron más de 100 millones de pesetas. Durante la Dictadura se desembolsaron de media 80 millones al año en construcciones navales (13).

## Las realizaciones y los fracasos

Echevarrieta consiguió, gracias a sus importantes contactos, que el gabinete le confiase la realización de cuatro importantes proyectos: la ejecución de un buque escuela para la Armada española, la Fábrica Nacional de Torpedos, el submarino *E-1* y un buque tanque. Solamente el primero fue coronado por

(12) *La Ilustración Financiera*, núm. 826, 9 de junio de 1926, p. 7.

(13) CUBEL, A: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, 1994, pp. 101 y 102.

el éxito. El sumergible, aunque construido, acabo siendo vendido a la Marina turca. Los otros dos proyectos fueron un completo fracaso.

Analizaremos, en primer lugar, los fracasos. El 8 de noviembre de 1928 se elevó a escritura pública la contrata para la construcción de un buque tanque para petróleo y otros servicios auxiliares con destino a la Marina de Guerra española y a favor de Horacio Echevarrieta. Se presupuestaba el buque en 20.743.000 pesetas y debía ser entregado en un plazo de 32 meses. El empresario acudió a la ayuda alemana para su construcción. A través de Canaris se pactaba la entrada de la Marina alemana en todo aquello que tuviera que ver con los aspectos militares, abriéndose el acceso a las pruebas de los buques. Nada se hizo. El Gobierno español anuló el contrato el 27 de julio de 1929 alegando que el Ministerio de Marina quería realizar algunas modificaciones (14). El proyecto de la Fábrica Nacional de Torpedos, al que Bordejé y Morencos califica de «quimera», nació el 15 de diciembre en 1924, cuando Echevarrieta, enterado del futuro encargo de torpedos a la Whitehead de Fiume por parte del Gobierno español, escribe al presidente del directorio ofreciéndose a construir tantos como fueran necesarios. Se abrieron negociaciones que culminaron con la firma, el 30 de marzo de 1926, de un concierto entre el Ministerio de Marina y Echevarrieta para la instalación de la Fábrica Nacional de Torpedos, que fabricaría 100 anuales. En un primer momento se pensó instalarla en Cartagena. El proyecto definitivo, aprobado el 7 de junio de 1928, establecería la sede en Cádiz. Hasta finales de febrero de 1929 no se iniciaron los trabajos. Para su realización el Deutsche Bank concedió al empresario español un crédito de 250.000 libras. Por su parte, la Marina alemana se comprometía a ceder los dibujos y datos necesarios para la construcción y pruebas de los torpedos a cambio, entre otras condiciones, de que la dirección de la nueva fábrica fuera encargada a un alemán de su agrado. Los retrasos en las obras, los problemas técnicos y el espectacular encarecimiento del precio unitario de los torpedos hicieron que el proyecto resultase poco atractivo (15). Una ley de 29 de junio de 1933 declaraba nulo el contrato creador de la Fábrica Nacional de Torpedos. A cambio de una indemnización, fijada en 4.115.009,88 pesetas, fue enajenada al Estado (16).

La Casa Echevarrieta y Larrinaga, a comienzos de 1928, preparó un proyecto de contrato para la construcción de un lote de submarinos para el Estado. En el convenio se estableció que el empresario se comprometía a entregar a la Marina de Guerra española seis sumergibles, con un desplazamiento en superficie de 650 toneladas, por el precio de 10.960.000 pesetas

(14) VIÑAS, A.: «Lohmann», *op. cit.*, p. 63; y DÍAZ MORLÁN: *Horacio Echevarrieta...*, p. 206.

(15) VIÑAS, A.: «Fábrica Nacional de Torpedos», *op. cit.*, pp. 60-62; BORDEJÉ: *op. cit.*, p. 414, y DÍAZ MORLÁN: *Horacio Echevarrieta...*, pp. 196-200.

(16) ABC, 29 de julio de 1934, p. 46.

cada uno de ellos. El primero debía estar concluido en el plazo de 32 meses a partir de la firma del contrato definitivo. Para completar el lote se estipulaban 60 meses. El Estado se reservaba el derecho a la inspección de los buques durante su construcción. Se fijaban unas características muy rígidas para la nave en aspectos como velocidad en superficie y en inmersión, radio de acción en superficie y en inmersión, profundidad de inmersión, estabilidad, emersión, maniobra, artillería, torpedos, carga de batería y máquinas auxiliares. Se establecían multas a pagar por Echevarrieta en caso de no cumplir algunas condiciones mínimas, como que el radio de acción en superficie resultara inferior a 6.000 millas o que el tiempo de inmersión fuese superior a 50 segundos (17). En diciembre de 1927, poco antes del convenio con el Estado, Echevarrieta firmó un acuerdo de cooperación con la holandesa Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw mediante el cual concertaban la construcción del primer submarino en el astillero gaditano. El material se preparó en el astillero de Feyenoord, en Róterdam, habiéndose conseguido la exención de los derechos de importación por Real Orden del Ministerio de Hacienda de 16 de febrero de 1929. La casa holandesa envió ingenieros alemanes para supervisar los trabajos. La quilla del submarino se puso el 22 de marzo de 1929, se botó el 22 de octubre de 1930 y quedó listo para pruebas en mayo de 1931 con el nombre de *E-1* (18). Estas resultaron muy satisfactorias, al superar algunos de los requisitos exigidos, como la velocidad máxima en superficie e inmersión superior en un nudo a lo estipulado. Armado con seis tubos lanzatorpedos de 533,4 mm, cuatro a proa y dos a popa, un cañón de 105 mm y otro antiaéreo de 20 mm, aventajaba a los submarinos construidos hasta entonces (19). Que el ministro de Marina, en unas declaraciones recogidas por el periódico *El Siglo Futuro*, no hiciese ninguna referencia al sumergible producto de la colaboración hispano-alemana auguraba problemas para su incorporación a la Marina española (20). A pesar de la visita de Alfonso XIII a los astilleros de

---

(17) DÍAZ MORLÁN: *Horacio Echevarrieta...*, pp. 349 y 350.

(18) Información sobre su botadura, en *Vida Marítima*, núm. 917, 30 de octubre de 1930, p. 313: «Este submarino es el primero que se construye en España de una patente alemana, en la que se asegura que se pretenden recoger todas las enseñanzas de la guerra submarina y aun de las de la post-guerra, aplicadas a la construcción naval, como por ejemplo, la soldadura eléctrica».

(19) VIÑAS, A.: «Submarino Echevarrieta», *op. cit.*, pp. 54-59; DÍAZ MORLÁN: *Horacio Echevarrieta...*, pp. 200-205, y VV. AA.: *op. cit.*, pp. 91-94.

(20) Declaraciones de García de los Reyes: «El proyecto que tengo en estudio abarca una docena de unidades... Con los 144 millones de pesetas presupuestadas para este fin, y atendiendo al coste actual de cada submarino —unos doce millones— podremos construir doce de 1.000 toneladas cada uno... Las actuales construcciones se llevan a cabo con total normalidad. De los submarinos de la clase C, hay navegando ya dos unidades y el tercero saldrá de un día para otro, pues está en momento de prueba. De los restantes, hasta seis, dos serán entregados este mismo año, y el último para principios del año que viene».

Horacio Echevarrieta y del examen tanto del interior del sumergible, en donde permaneció 20 minutos, como de sus planos, el barco no llegaría a formar parte de la Marina de Guerra (21). Sería probado con una tripulación compuesta por técnicos y marineros alemanes en aguas de Cartagena. Echevarrieta lo ofreció a la Marina española por 18 millones de pesetas. Ante la falta de contestación, bajó el precio a 13 millones en mayo de 1934, pero no obtuvo respuesta afirmativa y solicitó permiso para venderlo a otro país, comprándolo la Marina turca por 8.932.000 pesetas. En julio de 1935 zarparía del puerto de Valencia con rumbo a Estambul, bautizado como *Gür* (22).

La construcción del buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, botado en marzo de 1927, fue el único encargo importante recibido por los astilleros gaditanos de la Marina española, y permitió sufragar todos los gastos generados por el astillero entre 1925 y 1927. La génesis e historia de este barco emblemático de la Armada es merecedora de un estudio individualizado que se escapa de las intenciones de este artículo.

A modo de conclusión, podemos afirmar que los proyectos de Horacio Echevarrieta Maruri para romper el monopolio de la SECN se saldaron con un completo fracaso. A pesar de la cooperación financiera y tecnológica alemana, el Gobierno español continuó confiando en la tecnología naval británica aportada por la constructora hispano-británica. Las finanzas del empresario, a pesar de las indemnizaciones recibidas, se resentieron.

De toda esta historia, ¿hubo algún beneficiado? Sí, Alemania, ya que no solamente consiguió realizar un proyecto de un submarino moderno, base para posteriores desarrollos, sino que además, gracias a los contactos de Canaris, creó una importante red de espionaje en España.



(21) Visita de Alfonso XIII, en *La Epoca y El Siglo Futuro*, de 29 de octubre de 1930.

(22) AGUILERA, A., y ELÍAS, V.: *op. cit.*, p. 122, y VV. AA.: *op. cit.*, p. 94.