

HORACIO ECHEVARRIETA Y LA LINEA TRANSVERSAL DEL METRO DE BARCELONA (1920-1926)

José Luis Gutiérrez Molina
Grupo de Investigación "Bahía de Cádiz"
Universidad de Cádiz

El 17 de diciembre de 1920 en la notaría de don Antonio Gallardo Martínez reinaba gran agitación. Por fin Barcelona iba a codearse con las principales ciudades europeas. La ciudad no iba a ser menos que París, Londres, Hamburgo, Berlín o incluso Madrid. En poco tiempo, sus entrañas se verían surcadas por túneles a través de los cuales discurrirían veloces ferrocarriles que tardarían menos de diez minutos en recorrer los cuatro kilómetros que separaban el barrio de La Bordeta del centro neurálgico de la ciudad: la plaza de Cataluña. Además, el nuevo transporte no acogería sólo viajeros, sino que, enlazando con las líneas de las compañías M.Z.A. y Norte, transportaría pasajeros y mercancías hacia Tarragona y Francia.

Las escribanías refulgían sobre las mesas, y don Antonio esperaba impaciente que los representantes de los señores propietarios de la compañía *Ferrocarril Metropolitano de Barcelona S.A.* hicieran acto de presencia. Tras la firma de las escrituras de constitución se iba a celebrar la primera reunión del Consejo de Administración de la nueva sociedad. Entre ellos estaban Horacio Echevarrieta Maruri, el opulento minero y constructor naval vizcaíno, y Luis Marsans Peix, el acaudalado propietario de la banca de su nombre y accionista de empresas eléctricas¹.

Al caer el día las firmas orlaban los pliegos que daban fe del nacimiento de la empresa pionera en dotar a la ciudad de ese nuevo medio de transporte urbano al que en Madrid llamaban "metro" ². Veinte años después de que se oyeran las primeras voces reclamando la construcción de un ferrocarril metropolitano y que el Ayuntamiento, aprovechando las obras del Ensanche, hubiera enterrado dos millones de pesetas en la construcción de unos metros de subterráneo que nadie sabía que utilidad iban a tener³.

1. Un inversor vasco en Barcelona: Horacio Echevarrieta Maruri

Quienes alzaban los cimientos eran capitalistas vascos y locales. Los mismos cuya convergencia tan buenos resultados había obtenido, pocos años antes, para oponerse, y dejar fuera de circulación, a la Ley de Beneficios extraordinarios de Santiago Alba⁴. Todavía se recordaban en los medios financieros e industriales de la capital catalana las imágenes esplendorosas del banquete que congregó en junio de 1916, en Madrid, a una florida representación del empresariado español contraria al proyecto. Tanto Cambó como Echevarrieta, diputados, prometieron allí luchar contra él como un sólo hombre⁵.

Como, un año después, en Bilbao, la conferencia pronunciada por Francisco Cambó en el Coliseo Albia de la capital vizcaína fue un acto de solidaridad económica vasco-catalana. Incluso, los más suspicaces, habían visto el viaje como un intento de crear un movimiento regionalista similar al catalán ⁶. No sería extraño que fuera durante

el banquete que los bilbaínos ofrecieron a sus huéspedes cuando Horacio Echevarrieta oyera hablar por primera vez del proyecto de metropolitano barcelonés.

Su autor era el ingeniero Fernando Reyes Garrido. Este había presentado el proyecto a las autoridades en 1912 e interesado en él al banquero Luis Marsans. Pero, además, era necesario un socio que estuviera bien relacionado con los medios financieros y administrativos madrileños. Esa persona podía ser Horacio Echevarrieta quien, desde hacía unos años, residía en la capital del reino y era una institución nacional⁷. No sólo por ser miembro de los consejos de administración de los bancos de Cartagena, Bilbao o del Comercio, o de empresas mineras de las dimensiones de Sierra Menera o Carbones Asturianos, sino también porque invertía más allá de las tierras vizcaínas y en nuevos sectores.

En 1911 había levantado la factoría de cementos Portland situada en la localidad toledana de Villasequillo, y desde 1905 participaba en Saltos del Ter⁸. El financiero bilbaíno, desde hacía unos años, estaba interesado en los ferrocarriles urbanos. En 1917, en su ciudad natal, había intervenido en la creación del Funicular de Archanda y antes, en 1913, apoyó la aventura de Torres Quevedo de cruzar las cataratas del Niágara con un transbordador⁹.

El proyecto de Reyes Garrido tenía unas especiales características que le hacían atractivo a los conocedores de las dificultades de las empresas ferroviarias que no gozaban ya de sus anteriores beneficios¹⁰. Reyes no sólo pretendía crear una compañía de transporte urbano sino que aspiraba también a enlazar las líneas de las compañías M.Z.A. y Norte, terminales del tráfico procedente de Francia y Madrid. De ahí que pensara, como se hizo, en construirlo con un ancho de vía, 1,67 metros, similar al de la red ferroviaria española. De esta forma quedarían enlazados los centros ferroviarios barceloneses y se agilizaría la circulación y desplazamiento de pasajeros y mercancías a través de la ciudad.

Estos objetivos fueron recogidos por una Real Orden que el 7 de marzo de 1922 aprobó la concesión de la línea Transversal, como pronto fue conocida, como ferrocarril *secundario*. Autorizaba a construir, sin subvenciones ni garantías de interés por parte del Estado, una línea férrea subterránea, de tracción eléctrica, destinada no sólo al tráfico local sino también a servir de enlace, en dirección suroeste-noreste, de las líneas de ferrocarril de Barcelona a Tarragona y a Francia¹¹. Además, constituida la sociedad que llevaría a cabo la concesión, el artículo tercero de sus estatutos sociales especificó también que el objetivo de la nueva empresa no se iba a limitar a la construcción y explotación del ferrocarril subterráneo. También prestaría atención a "la realización de todo negocio que directa o indirectamente pueda estar relacionado con el mismo y "podrá dedicarse (...) a cualquier otro negocio u operación industrial o mercantil"¹².

Bien conocían sus socios los negocios de todo tipo que aparejaba la construcción de un ferrocarril. El propio Horacio Echevarrieta estaba por esos días a punto de iniciar conversaciones con el empresario francés Martín Albert Silver para hacerse cargo de las obras de apertura de la Gran Vía madrileña¹³. No es de extrañar pues que, durante 1923, cuando las obras apenas habían dado sus primeros pasos, se tuviera en cuenta que "los [terrenos] que resulten sobrantes podrán dejar a beneficio de la Sociedad un sobreprecio después que la línea esté en explotación"¹⁴. Tema sobre el que la memoria presentada a los accionistas en la junta celebrada en marzo de 1925 insistió, asegurando que el "Consejo de Administración tiene en estudio la participación de la Sociedad en

empresas de construcción e inmobiliaria, cuyos fines y planes de desarrollo tienen puntos de contacto con el F.C. Metropolitano de Barcelona"¹⁵.

Junto con Horacio Echevarrieta, entraron en la empresa del metro barcelonés otros dos compañeros habituales en sus negocios: Pablo Salmerón y Rafael Ferrer. El primero, hijo del viejo político republicano al que había estado ligado el padre de Horacio, Cosme Echevarrieta. El segundo, había sido secretario personal de los Echevarrieta desde la década final de los ochocientos. Ambos fueron los primeros en abandonar un negocio que tardaba demasiado en prosperar.

Más de un año pasó desde la creación de la sociedad hasta que llegó la autorización administrativa. Mientras, otra empresa ligada al Banco de Vizcaya y a los Arnús, la sociedad *Gran Metropolitano de Barcelona S.A.*, había comenzado, a fines de julio de 1921, las obras de la línea Lesseps-Liceo que uniría el barrio de Gracia con las Ramblas, atravesando la ciudad desde la montaña al mar¹⁶.

2. El *Transversal* empieza a rodar

La empresa permaneció estancada para quienes habían desembolsado las doscientas mil pesetas, en 400 acciones de 500, que componía el capital inicial de la sociedad. No es que fuera una gran inversión, a fin de cuentas hacía poco tiempo el propio Echevarrieta había comprado, al contado, los astilleros de Cádiz por más de un millón¹⁷. Pero, durante 1921 y 1922 los negocios no comenzaban a verse tan claros como unos años antes. Cuando la guerra europea disparó los beneficios de los sectores que no dejaron de aprovechar la ocasión para aprovisionar a franceses, belgas o alemanes¹⁸.

La guerra había terminado y los mercados se mostraban más cautos. La bolsa bajaba un día sí y otro también y los inversores se lo pensaban dos veces antes de colocar su dinero en nuevas empresas. Sobre todo si, como era el caso del metropolitano barcelonés, exigían grandes sumas. No fue hasta cuando llegó la concesión cuando una junta general extraordinaria de la sociedad acordó aumentar su capital hasta 10 millones de pesetas con el fin de "ponerse en condiciones financieras para la realización de sus proyectos"¹⁹. Operación que, a pesar de alcanzar cierto éxito al desembolsarse, no fue suficiente para asegurar la buena marcha financiera de la empresa. A fines de 1922, cuando todavía no habían comenzado las obras de túneles, estaciones y material rodante, los gastos de constitución, concesión e impuestos y de puesta en marcha de las oficinas, habían absorbido cerca de tres millones de pesetas²⁰.

Entonces, Horacio Echevarrieta y Luis Marsans volvieron sus ojos hacia el Ayuntamiento de la ciudad que "no podía mirar con indiferencia la realización de nuestro proyecto"²¹. La administración local no sólo podía ayudar con recursos financieros, sino que también allanaría el camino para obtener los permisos de obras y acallar ciertas protestas que se manifestaban. Las obras que la otra empresa de metro había empezado a realizar un año antes habían causado daños en algunas fincas. Asunto que preocupó a los impulsores del *Transversal* que se referían a él como "las dificultades no pequeñas que hay que descontar siempre en obras tan importantes"²².

En junio de 1922, a la vez que la Comisión de Gobierno municipal aprobaba el convenio que regiría sus relaciones con el *Transversal*, éste solicitó autorización para

abrir un pozo en la plaza de España a fin de que Alfonso XIII inaugurara oficialmente las obras. El concejal conservador Mayrés aseguró que se pretendía *colar* bajo la apariencia de una aprobación simbólica el permiso para las obras²³. La autorización fue concedida y, el 8 de junio de 1922, Alfonso XIII, acompañado del presidente del consejo de ministros José Sánchez Guerra, hundió una pala de acero niquelado en el suelo de la esquina con la calle de Las Cortes²⁴.

La empresa hizo público su compromiso de terminar en 18 meses, con el claro propósito de adelantarse al Gran Metropolitano²⁵, aunque era evidente que no sería así. A mediados de mayo de 1923, casi un año después de inauguradas, las obras no habían comenzado todavía. Aún no se había adjudicado el contrato de la primera sección a construir, Plaza Universidad a Sans por Plaza de España, aunque estaba a punto de otorgarse a la Sociedad Ingeniería y Construcciones, ligada al grupo Hormaeche²⁶.

Fue necesaria otra ampliación de capital y la definitiva entrada del Ayuntamiento en el accionariado. Ambas se gestionaron durante el verano de 1923 aunque fructificaron en distinto momento. La nueva inyección de capital se efectuó en dos fases. La primera en noviembre, cuando una junta general extraordinaria decidió una ampliación del capital social hasta 15 millones de pesetas repartido en 30 mil acciones de 500 pesetas. Un total de 2,5 millones quedó en poder de los accionistas fundadores; otros 8 millones se emitieron, siendo en su mayor parte desembolsado, y los 4,5 millones restantes se reservaron para el Ayuntamiento, que se convertía en el accionista mayoritario²⁷.

La ampliación se sincronizó con el concurso municipal que aprobó el cabildo barcelonés en el segundo semestre de 1922. Aunque no fue firme hasta que el Gobierno Civil lo refrendó a fines de 1923, el 29 de diciembre, tras el golpe de Estado del general Primo de Rivera²⁸. Entonces, una junta general extraordinaria de accionistas, celebrada el 17 de marzo de 1924, decidió modificar los estatutos de forma que se contemplara la nueva composición del accionariado.

Se crearon cinco mil partes beneficiarias que tenían derecho a un 25% de participación en los excedentes de los beneficios. Al Ayuntamiento de Barcelona, tanto en estas partes como en las 30.000 acciones, le correspondían las 3 décimas: 4,5 millones de pesetas en acciones y 15.000 de las partes. Proporción que se respetaría en caso de ampliación de capital²⁹. Además, el Ayuntamiento podía adquirir la compañía pagando al contado las acciones en circulación a un precio mínimo de 625 pesetas por título. En todo caso se obligaba a avisar con seis meses de antelación y a no hacerlo antes del cuarto año de haber entrado en explotación el ferrocarril. Asimismo, el ayuntamiento tenía derecho a nombrar a la tercera parte del consejo de administración y a vetar la venta de los activos de la empresa considerados esenciales para la explotación³⁰.

Era evidente que comenzaba una nueva etapa en la sociedad. Supuso la salida de Echevarrieta. Aunque, cuando éste abandonó el consejo de administración, en marzo de 1925, todavía tuvo que transcurrir más de un año antes de que los altos, anchos y elegantes coches del Transversal, con capacidad para trescientos viajeros cada uno, recorrieran las estaciones que jalonaban "el túnel metropolitano más ancho de Europa"³¹.

3. Las obras y el puente metálico de Plaza de Cataluña

El *Transversal* se presentó desde su fundación como promotor de un proyecto que se adelantaba en el tiempo a lo que Barcelona necesitaba tanto en comunicaciones locales, como en enlaces ferroviarios. Ofrecería no sólo una cuidada, grandiosa y acertada disposición de los servicios al público, sino también el empleo de las técnicas más avanzadas de construcción. Importancia reforzada por las obras industriales anejas necesarias para su funcionamiento y por el hecho de que materiales y personal técnico empleados fueran nacionales. Horacio Echevarrieta era coherente con su pertenencia a la Federación de Industrias Nacionales. La entidad creada para hacer frente a la competencia extranjera en la ejecución del plan de obras públicas anunciado por el Directorio³². El empresariado español envalentonado por su crecimiento durante la Gran Guerra de 1914-1918 quería demostrar que los tiempos en los que dependía de capitales, personal y material extranjero habían pasado ya³³.

El trazado respetó el previsto por Reyes que combinaba su finalidad de enlace ferroviario con la de metropolitano que unía el centro de la ciudad con barriadas populosas como Sans o Bordeta. Estas pretensiones obligaron no sólo a adoptar el ancho de vía normal español, sino también a la construcción de un túnel de sección transversal mayor que la habitualmente empleada y a utilizar una toma de corriente situada en la entrevía³⁴. Aunque los enlaces, salvo el de plaza de Cataluña con la Compañía General de Ferrocarriles Catalanes³⁵, no acabaron de fructificar en acuerdos con las compañías ferroviarias. No fue hasta fines de 1928 cuando se alcanzó a un compromiso con la del Norte³⁶. Así pues, la primera función de la nueva red suburbana fue la de prestar servicio de viajeros. Actividad que comenzó en junio de 1926 con la inauguración del tramo Bordeta-Plaza de Cataluña.

Los primeros trabajos tuvieron algunas dificultades. No fueron escollos técnicos, la propia compañía reconoció que no se habían encontrado aguas subterráneas y evitado pasar por debajo de edificios, salvo en un corto trayecto en Sans³⁷. El problema provino de la compañía a la que se le había adjudicado la contrata de las obras. En primer lugar sufrió una paralización de los trabajos a consecuencia de la huelga de transportes que se declaró en Barcelona a mediados de mayo de 1923 y que duró hasta julio. Después, sin que conozca las causas, en octubre se rescindió el contrato y fue la propia *F.C. Metropolitano de Barcelona* quien asumió la gestión directa de las obras cuya dirección se encargó en primer lugar a Eugenio Grasset y, después, a Esteban Terradas³⁸.

No terminaron aquí los problemas. El sábado 12 de abril de 1924 Barcelona quedó conmocionada ante la noticia del hundimiento de las obras que realizaba la compañía en la calle Cortes, frente a la de Villarroel. Durante la madrugada se había producido un desplome que abrió un socavón de 20 metros cuadrados. Doce de los 30 obreros que trabajaban murieron. La empresa que se vanagloriaba de que hasta entonces no se había producido una huelga en sus obras, era la causa de que se convocara una general en la ciudad³⁹.

Este contraste con el significado de modernidad que pretendía tener el *Transversal* se agudizó en la estación de plaza de Cataluña. En ella se unía no sólo la construcción de la bóveda con mayor luz del mundo en su tipo, sino también la instalación de un puente de hierro, de 450 toneladas, considerado la solución más segura y económica para resolver el cruce con la línea del Gran Metropolitano. "Una obra de

ingeniería que por su magnitud llamará poderosamente la atención de doctos y profanos"⁴⁰.

El puente se construyó en el astillero de Cádiz. Que fuera en la ciudad andaluza no era casualidad. Unos años antes, en abril de 1917, Horacio Echevarrieta había comprado la factoría gaditana cerrada desde hacía casi tres lustros. Una inversión realizada ante las perspectivas que parecían abrirse para la construcción naval con motivo de la Primera Guerra Mundial. Expectativas que, sin embargo, no se cumplieron. Al poco de finalizar el conflicto se produjo una fuerte contracción naviera que afectó a la factoría gaditana⁴¹. La construcción del puente para el metro barcelonés dio un respiro a su angustiada situación. A la vez que, como resaltó un corresponsal local del periódico bilbaíno de Echevarrieta, desmentía el chovinismo del que se acusaba a industriales vascos y catalanes⁴².

Pero lo que en realidad demostró su construcción en Cádiz era la influencia que tenía, aunque ya por poco tiempo, el financiero vasco en la compañía del metro barcelonés. Así lo evidenciaba su puesto de presidente del consejo de administración. Como tal, en marzo de 1922 había firmado la aceptación de las condiciones impuestas por el gobierno en la concesión del ferrocarril metropolitano⁴³. Además, Echevarrieta colocó a conocidos suyos en el accionariado y el consejo de administración. Fue un empleado suyo, Adolfo Gaminde quien ocupó la gerencia y fueron miembros de su escritorio quienes pusieron en marcha las oficinas del *Transversal*⁴⁴. Aún más, fue a Echevarrieta a quien se le atribuyeron los diseños del material fijo y móvil, que hacían de la línea "una obra estupenda, que asombra por su grandiosidad y riqueza"⁴⁵, y el del puente de plaza de Cataluña "una obra de ingeniería que podrá ser elogiada como una de las más interesantes y atrevidas en su género"⁴⁶.

El contrato de construcción se firmó el 11 de diciembre de 1923 y los astilleros estuvieron trabajando durante casi dos años antes de que, en octubre de 1924, empezara a instalarse en el subsuelo de la plaza de Cataluña, frente al hotel Colón. Tarea que finalizó en la primavera de 1925. El puente está formado por seis grandes cuchillos que albergan en su vano central cuatro vías de ancho español con un andén de ocho metros. Su tablero inferior sostiene el paso de los trenes del *Transversal*, a unos cinco metros por encima de los carriles de la otra línea, y el superior forma el entresuelo-vestíbulo de la estación cuya cubierta está situada a menos de un metro de la superficie⁴⁷.

4. Horacio Echevarrieta abandona el Transversal

Si las previsiones, que cifraban su puesta en servicio para el segundo semestre de 1925, se hubieran cumplido seguramente Horacio Echevarrieta hubiera asistido a la inauguración del *Transversal*. Sin embargo no fue así.

Desde que en el otoño de 1923 fuera la propia empresa la que se hiciera cargo de las obras, éstas cobraron un ritmo más acelerado. En marzo de 1925 estaba construido el túnel desde la estación de Sans hasta la de Universidad, es decir 2,8 kilómetros. Además, el puente de plaza de Cataluña estaba instalado en su práctica totalidad; la sub-central eléctrica de Bordeta, que surtiría de energía la línea, también estaba prácticamente acabada, y habían comenzado los trabajos de ornamentación de las

estaciones de Rocafort y Urgel⁴⁸. Sin embargo, hizo falta una última inyección financiera que permitiera, al menos, prestar el servicio de transporte urbano.

Una junta general extraordinaria de accionistas, celebrada el 12 de marzo de 1925, aprobó la creación de 50 mil nuevas obligaciones hipotecarias de 500 pesetas cada una, con un interés del 6 por ciento anual. Se trataba de una operación similar a la efectuada en mayo de 1924. Incluso el comienzo de su amortización se fijó para la misma fecha⁴⁹. Pocos días después, el 23 de marzo, los consejeros relacionados con Horacio Echevarrieta, y él mismo, presentaron su dimisión por "las múltiples ocupaciones que absorben sus vidas activísimas de hombres de negocios"⁵⁰. Dimisión que les fue aceptada. El financiero bilbaíno fue sustituido por Darío Rumeu Freixa, barón de Viver y alcalde de Barcelona.

No es descabellado relacionar la dimisión de Echevarrieta y sus hombres con las nuevas obligaciones. Las razones últimas no están claras. Puede que el bilbaíno no estuviera de acuerdo con una operación financiera de incierto resultado. Sin el ferrocarril en servicio, con escasas expectativas de que a corto plazo se realizaran los enlaces con las líneas de Norte y MZA, parecía que los ingresos que iban a proporcionar los billetes de los usuarios no bastarían para hacer frente a 40 millones de pesetas en obligaciones. Si lo pensó, el tiempo le dio la razón.

Una vez que pasaron los primeros momentos de curiosidad y calmado el orgullo por no ir a la zaga de Madrid en el progreso material, los barceloneses continuaron prefiriendo, como escribió el cronista Adolfo Marsillach, padre del actual director teatral, "estrujarse en los tranvías atestados de pasajeros y pisarse en sus plataformas llenas de latas de petróleo, cestas de pescado y maletas". Al periodista le indignaba "que el mismo reparo [que el de los obreros en abonar el mayor coste del billete] encontramos en personas de posición desahogada, las cuales sufren con paciencia las molestias del tranvía con tal de ahorrarse tal miseria"⁵¹. La propia compañía reconoció el divorcio porque "ni las tarifas concordaban con la aspiración del público, ni éste se había acomodado al uso de nuestro subterráneo"⁵².

Pero también es posible que Horacio Echevarrieta se viera desplazado por sus dificultades financieras. Hay datos que permiten afirmar que en marzo, cuando dimitió, ya existían gestiones con inversores dispuestos a hacerse cargo de las obligaciones previstas⁵³. En octubre, tras un breve paréntesis en el que el consejo de administración estuvo presidido por el barón de Viver⁵⁴, Joaquín Cabot Rovira fue nombrado presidente. Cargo en el que permaneció hasta que el Ayuntamiento tomó el control de la empresa. Hasta entonces, con Viver entraron otros cuatro consejeros que conforman un nuevo grupo⁵⁵.

La salida de Horacio Echevarrieta del consejo de supuso la venta de las acciones que poseía. Así lo refleja el inventario de sus bienes elaborado a fines de 1928 con motivo de la disolución de la Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrínaga en el que no figura ninguna acción de la compañía metropolitana⁵⁶. Tras terminar la Gran Guerra, y el período de máxima popularidad del financiero vizcaíno por su intervención en el rescate de los soldados españoles en el Rif, no le habían ido bien los negocios. Durante los años de la postguerra había invertido mucho dinero que no acabó de producir los réditos esperados. Ni sus contactos con concesionarios de minas en el Marruecos español, ni el astillero de Cádiz, ni la compra de los solares y derechos de urbanización

de la Gran Vía madrileña, por citar sus negocios más importantes, fructificaron y, por el contrario, le supusieron la inmovilización de un importante capital⁵⁷.

Durante la segunda mitad de la década de los veinte la estrella financiera de Horacio Echevarrieta empezó a palidecer. Hasta que llegara a apagarse, medio siglo más tarde, tendría todavía un largo camino que recorrer y muchos obstáculos que salvar⁵⁸.

En 1928 el ayuntamiento asumió el control de la compañía con lo que, en palabras del propio consejo de administración "el ejercicio de 1928 puede considerarse como punto de partida de una nueva era para el Ferrocarril Metropolitano de Barcelona S.A."⁵⁹. Mientras, por el subsuelo, los coches del Gran Metro bajaban de la montaña al mar con un escasísimo número de viajeros, y los del Transversal, "lujosos, limpios y espléndidamente iluminados", recorrían en solitario las suntuosas estaciones del trayecto Sans a plaza de Cataluña.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

Anuario Financiero de Bilbao, 1923-1924, Bilbao, 1924.

Anuario Financiero de Madrid, Madrid, 1922.

ARANA PEREZ, Ignacio (1988), *La Liga Vizcaína de Productores y la política económica de la Restauración, 1894-1914*, Bilbao, Caja de Ahorros Vizcaína.

BANCO DE BILBAO (1957), *Un siglo en la vida del Banco de Bilbao. Primer centenario, 1857-1957*, Bilbao.

CABRERA, Mercedes (1983), *La patronal ante la II República, organización y estrategia 1931-1936*, Madrid, Siglo XXI.

CEBALLOS TERESI, José (1931), *Historia económica, financiera y política de España en el siglo XX*, Madrid, El Financiero, 8 vols.

COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID (1987), *Guía de Arquitectura y Urbanismo de Madrid*, Madrid, COAM, 2 vols.

DE LA HOZ, Guillermo MONTON, Francisco Javier, PEREZ, Juan Antonio y RUFAZA, Rafael (1992), "Características y evolución de las élites en el País Vasco (1898-1923)", *Revista Historia Contemporánea*, Bilbao, Universidad del País Vasco, n. 8, pp. 107-142.

DIEZ MORLAN, Pablo (1996), "Capital minero e industrialización. El grupo empresarial vizcaíno "Echevarrieta y Larrínaga (1882-1916)", *Revista de Historia Industrial*, nº 9, pp. 153-173.

F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), *Memoria que la Gerencia del F.C. Metropolitano de Barcelona S.A. presentó a la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada en 22 de mayo de 1922*, Barcelona.

F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1924), *Estatutos sociales*, Barcelona, MCMXXIV [1924].

F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1924), *Memoria, 1923*, [Barcelona], [1924].

F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA, S.A. (1925), *Memoria leída en la Junta General de accionistas celebrada el 17 de marzo de 1924*, [Barcelona], s.a. [1925].

F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1952), *1926-1951, Bodas de Plata*, Barcelona.

F.C. METROPOLITÁ DE BARCELONA (s.f.), *Síntesis histórica del Metro de Barcelona*, [Barcelona].

FUSI, Juan Pablo (1975), *Política Obrera en el País Vasco (1880-1923)*, Madrid, Turner.

GARCÍA DELGADO, José Luis (1972), "El progreso de acumulación de capital en el sector de la marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial", *Moneda y Crédito*, n. 122, Madrid, septiembre, pp. 65-152.

GARCÍA DELGADO, José Luis y ROLDÁN (1973), Santiago, *La formación de la sociedad capitalista en España (1914-1920)* Madrid, CECA, 2 vols.

GÓMEZ APARICIO, Pedro (1974), *Historia del periodismo español. De las guerras coloniales a la Dictadura*, Madrid, Editora Nacional.

GÓMEZ APARICIO, Pedro (1981), *Historia del periodismo español. De la Dictadura a la Guerra Civil*, Madrid, Editora Nacional.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1985), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.

GORTAZAR, Guillermo (1986), *Alfonso XIII, hombre de negocios*, Madrid, Alianza.

GUTIERREZ MOLINA, José Luis (1996), *Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.

INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1915), *Informes de los inspectores de Trabajo sobre la influencia de la guerra europea en las industrias españolas*, Madrid, IRS, 1915-1918.

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, Barcelona, Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Barcelona.

MARÍN ARCE, José María (1991), *Santiago Alba y la crisis de la Restauración*, Madrid, UNED.

OSSA ECHABURU, Rafael (1969), *El Bilbao del Novecientos. Riqueza y poder de la Ría (1900-1923)*, Bilbao, Librería Villar.

PARTIDO REPUBLICANO RADICAL (1935), *Libro de Oro del Partido Republicano Radical 1864-1934*, Madrid, [1935].

PIQUERAS, José Antonio y SEBASTIÁ, Enric (1991), *Agiotistas, negreros y partisanos*, Valencia, Edicions Alfons El Magnànim.

SAIZ VALDIVIESO, Alfonso Carlos (1977), *Triunfo y tragedia del periodismo vasco (1900-1930)*, Madrid, Editora Nacional.

SAIZ VALDIVIESO, Alfonso Carlos (1984), *Indalecio Prieto, crónica de un corazón*, Barcelona, Planeta.

SUEIRO SEOANE, Susana (1993), *España en el Mediterráneo. Primo de Rivera y la cuestión marroquí, 1923-1930*, Madrid, UNED.

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.

WOOLMAN, David S. (1971), *Abd-el-Krim y la guerra del Rif*, Barcelona, Oikos-Tau.

NOTAS

¹ Horacio Echevarrieta Maruri, bilbaíno, era uno de los hombres más ricos de España por esos años [GARCÍA DELGADO Y ROLDÁN (1973), vol. II, pp. 383-384]. Su capital procedía de explotaciones mineras vizcaínas, turolenses y asturianas, e inversiones inmobiliarias en el ensanche bilbaíno que había heredado. Desde principios de siglo Echevarrieta invirtió en nuevos negocios que se adivinaban más rentables. Fueron los casos de los eléctricos (Saltos del Ter, 1905), cementos (Portland Iberia, 1911) o el desarrollo, con los Sota y Aznar, de una gran entidad minera, la Compañía Minera Sierra Menera. Con los beneficios obtenidos durante la guerra mundial de 1914-1918 participó en sectores como los transportes urbanos (Funicular de Archanda en Bilbao, 1914), metalurgia (Sociedad Española de Construcciones Electromecánicas, 1917), construcción naval (Astillero de Cádiz, 1917) o periodístico (El Liberal de Bilbao, 1917). De estos años son los grandes negocios de los Saltos del Duero (1918), empresa antecesora de Iberduero, o la urbanización de la Gran Vía madrileña (1923).

² ANUARIO FINANCIERO DE MADRID [en adelante AFM] (1922), p. 444.

³ Fueron los túneles abiertos aprovechando la apertura de la Vía Layetana y la parte alta de la calle Balmes. En F.C. METROPOLITÁ DE BARCELONA (s.f.), p.1. Agradezco a la dirección de la compañía del metro barcelonés la ayuda que me ha prestado para la realización de este trabajo. En especial a doña María del Pilar Sender.

⁴ El proyecto de ley estableciendo una contribución directa sobre los beneficios extraordinarios ocasionados por la guerra propuesto a mediados de junio de 1916 al parlamento español por Santiago Alba, ministro de Hacienda del conde de Romanones, pretendía, como ya habían hecho países como

Francia, Italia, Suiza, Gran Bretaña, Estados Unidos o Rusia, obtener parte de los recursos necesarios para sanear la deficitaria hacienda pública a la vez que suponía el intento de aplicar en España una moderada política fiscal progresiva. Por la cerrada oposición que sufrió por parte de los más importantes grupo patronales españoles, Alba tuvo que renunciar a su proyecto a principios de 1917. Para un desarrollo detallado de las vicisitudes del proyecto de Alba, la campaña empresarial en contra y su significado político-económico en la España de la Restauración se pueden consultar, GARCÍA DELGADO Y ROLDÁN (1973), tomo I, pp. 256-322 y MARÍN ARCE (1991), pp. 43-62.

⁵ Sobre el banquete celebrado en el hotel Palace de Madrid se puede consultar la prensa diaria de Barcelona y Madrid. Revisten cierto interés las informaciones aparecidas en el periódico bilbaíno *El Liberal* propiedad del grupo editorial liderado por Miguel Moya quien estaba por esas fechas en negociaciones con Horacio Echevarrieta interesado en adquirirlo. Compra que no se formalizó hasta el 23 de octubre de 1918. Sobre *El Liberal* y sus relaciones con Echevarrieta se pueden consultar GÓMEZ APARICIO (1974), p. 557; SAIZ VALDIVIESO (1977), pp. 183-186 y *PRIETO* (1984), pp.41-42 y ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL, SECCIÓN GUERRA CIVIL, SALAMANCA, DOCUMENTACIÓN VARIA NO MILITAR, caja 270 (en adelante AHNS, DVNM).

⁶ Las informaciones sobre la gira de Cambó y una amplia representación de las fuerzas vivas catalanas por el País Vasco que supuso la puntilla al proyecto Alba se pueden seguir en detalle en las referencias de la prensa de Barcelona y Bilbao. *EL LIBERAL* [en adelante EL] de Bilbao, 27 y 28 de enero de 1917. Sobre las implicaciones y derivaciones políticas y sociales del viaje se pueden consultar los trabajos de GARCÍA DELGADO-ROLDÁN (1973) y MARÍN ARCE (1991).

⁷ Reyes no pudo presentar el proyecto a su nombre por incompatibilidad con su cargo público. Lo hizo Gonzalo Muller Galiardo. Los contactos entre Reyes y Echevarrieta se realizaron a través del representante en Barcelona del empresario vasco, Adolfo Gaminde. Fernando Reyes a Horacio Echevarrieta, 19.6.1920. AHNS, E-L, caja 193.

⁸ Portland Iberia se creó en 1911 con un capital de 2 millones de pesetas. *AFM* (1921), p. 542. La compra de acciones, unas 2.900 por un valor aproximado de 1.372.032 pesetas, de la empresa hidroeléctrica Saltos del Ter fue el primer negocio de cierta entidad realizado por Horacio Echevarrieta tras la muerte de su padre Cosme a fines de febrero de 1903. Sobre el desarrollo de la industria eléctrica en España se pueden consultar BANCO DE BILBAO (1957), pp. 296-312 y MALUQUER DE MOTES (1985), pp. 239-252. Un análisis de las estrategias inversoras de Echevarrieta en DÍEZ MORLÁN (1996).

⁹ La empresa del funicular que unía el barrio de Castaños con el monte de Artxanda, lugar de esparcimiento de los bilbaínos, se creó en 1914. Inaugurado en octubre de 1915 en la cima se emplazaron un casino y un restaurante. *Información sobre el Funicular de Archanda en ANUARIO FINANCIERO DE BILBAO* [en adelante AFB], 1923-1924, Bilbao, 1924, pp. 444 y *EL Bilbao*, 4 de octubre de 1915. La Niágara Spanish Aerocard Company Ltd., con un capital de 600.000 pesetas, del que 25.000 pesetas era de Echevarrieta, inauguró en febrero de 1916 el funicular ideado por Leonardo Torres Quevedo. Hay que destacar que con este proyecto comenzó la colaboración entre el financiero vasco y el ingeniero José Orbegozo Gorostegui, alma del plan de aprovechamiento hidroeléctrico del río Duero, origen de la Compañía Saltos del Duero. En OSSA ECHABURU (1969), pp. 239-242 y AHNGC-S, DVNM caja 232.

¹⁰ La construcción de los ferrocarriles españoles había dejado de ser negocio a fines del siglo XIX. Su explotación no garantizaba la cuantía de las subvenciones y ayudas estatales que sí se obtenían durante la construcción. Para esta cuestión ver GÓMEZ MENDOZA (1989) y PIQUERAS Y SEBASTIÁ (1991), pp. 36-60.

¹¹ Publicada en *GACETA DE MADRID*, 24 de marzo de 1922.

¹² *F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A.* (1924), pp. 3-4.

¹³ De los múltiples negocios en los que participó Horacio Echevarrieta, en el transcurso de la investigación que efectúo sobre su personalidad tengo recogido cerca de medio centenar, uno de ellos fue el de la urbanización del segundo tramo de la actual Gran Vía madrileña, el comprendido entre la calle de Jacometrezo, en la Red de San Luis hasta la Plaza del Callao. El tramo, salió a información pública en 1901 y, tras superar las alegaciones de la familia Velasco y la oposición de comerciantes e industriales afectados que consideraban insuficiente el justiprecio de las expropiaciones, fue aprobado por Real Orden en 1904. A pesar de lo atractivo del negocio, los distintos intentos de subastar las obras fueron un fracaso y se pensó en que fuera directamente la administración quien las realizara. En 1909, el banquero francés Martín Albert Silver se hizo cargo de ellas comenzando al año siguiente las del primer tramo que finalizarían en su conjunto en 1917. Fue en 1923 cuando Horacio Echevarrieta y Albert Silver llegaron a un acuerdo para que el vizcaíno se hiciera cargo de la contrata de la obra. De entre las obras más destacadas de la etapa Echevarrieta de la Gran Vía hay que señalar el cine Palacio de la Música (1925-1928), debido al arquitecto bilbaíno Secundino Zuazo, el de la Compañía Telefónica Nacional de España (1926-1929) debido a Ignacio de Cárdenas Pastor y, en especial, el proyecto de Pedro Muguruza Otaño

del Palacio de la Prensa (1924-1928) en el que participó el banco de Urquijo y algunos nobles ligados a Alfonso XIII quien lo inauguró en abril de 1930. Sobre Horacio Echevarrieta y el negocio de la Gran Vía se puede consultar AHNGC-S, DVNM, cajas 255, 270, 283 y 400; COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE MADRID [en adelante COAM] (1987) tomo I, pp. 59-62 y 205-220; GÓMEZ APARICIO (1981), p. 147; CEBALLOS TERESI (1931), vol. VII, p. 113 y GORTAZAR (1986), p. 89 nota 37.

¹⁴ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1924), pp. VIII y IX.

¹⁵ MEMORIA, 1924, p. IX.

¹⁶ La compañía Gran Metropolitano de Barcelona S.A. fue creada el 26 de mayo de 1921 con la finalidad de construir y explotar el ferrocarril eléctrico subterráneo otorgado al Banco de Vizcaya. Su capital social, 15 millones de pesetas, fue suscrito por los bancos Hispano Colonial y de Vizcaya y las empresas Arnús-Gari, Tranvías de Barcelona y Ferrocarriles de Cataluña. A su consejo de administración pertenecían personalidades como el marqués de Mac-Mahón o el conde de Güell. Ver AFB, 1923-24, p. 399 y F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA [s.a.], pp. 5-7.

¹⁷ Echevarrieta adquirió los antiguos astilleros Vea Murguía, situados a las afueras de la ciudad gaditana a los obligacionistas acreedores de la *Sociedad La Constructora Naval* en mayo de 1917 por 1.310.000 pesetas. En AHN-S, DVNM, caja 253.

¹⁸ Sobre las consecuencias económicas en España de la Primera Guerra Mundial y los años posteriores se pueden consultar, DE LA HOZ, MONTÓN, PÉREZ Y RUFIZA (1992), pp. 107-142; FUSI (1975), pp. 361-368; GARCÍA DELGADO-ROLDÁN (1973), pp. 100-123, 144-146 e INSTITUTO DE REFORMAS SOCIALES (1915-1918).

¹⁹ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), p. 6.

²⁰ En concreto 587.639,55 en concesiones e impuestos; 896.606,20 en Gastos de constitución y garantías estatutarias y 1.355.701,60 en las oficinas. F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), p. 10.

²¹ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), p. 5.

²² F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA, S.A. (1924), p. VI.

²³ LA VANGUARDIA, Barcelona, 8 de junio de 1922.

²⁴ La inauguración de las obras tuvo lugar a las 16'45 horas con la asistencia de Luis Marsans Peix, vicepresidente de la empresa, Adolfo Gaminde, empleado de Horacio Echevarrieta y gerente del Transversal, el consejero de nacionalidad francesa Eugenio Maëder y los ingenieros Fernando Reyes, autor del proyecto, y Julio Redondo, director de las obras. Ver F.C. Metropolitano de Barcelona S.A. (1924), pp. 8 y 23, *La Vanguardia*, Barcelona, 9 de junio de 1922. Horacio Echevarrieta, que no asistió, estaba en París desde principios de agosto de 1922 (*EL*, Bilbao, 5 de agosto de 1922). Su estancia se relacionó con su mediación en la liberación de los prisioneros de Annual. *El Liberal*, periódico bilbaíno propiedad de Echevarrieta, había iniciado desde unos meses antes una campaña de apoyo a la comisión de responsabilidades por el desastre de Annual y al expediente que el general Picasso elaboraba sobre el hundimiento de la Comandancia de Melilla. La visita que a fines de julio efectuaron al campamento rifeño de Axdirt, donde estaban reclusos la mayoría de los soldados españoles, el director del diario madrileño *La Libertad*, Luis de Oteyza, y el fotógrafo Alfonso también fue ampliamente aireada por la prensa bilbaína (*EL*, Bilbao, 3, 4, 6 y 8 de agosto de 1922). Sobre esta cuestión se pueden consultar los trabajos de SUEIRO SEOANE (1993), pp. 141-142 y MARÍN ARCE (1991), pp. 184-204.

²⁵ LA VANGUARDIA, Barcelona, 7 de junio de 1922. El Gran Metropolitano inauguró el primer tramo de la línea Lesseps-Cataluña el 30 de diciembre de 1924. F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (s.f.), p. 6.

²⁶ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), pp. 7-8. La referencia a la empresa Hormaeche en *SOLIDARIDAD OBRERA*, Barcelona, 21 de marzo de 1923.

²⁷ AFM (1933), p. 750.

²⁸ AFM, 1933, pp. 750-751 y F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), pp. V y VI.

²⁹ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1924), pp. 4-6.

³⁰ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1924), pp. 9-10, 16 y 21.

³¹ Adolfo Marsillach, "Nuevo Metropolitano", *EL*, Bilbao, 17 de junio de 1926.

³² Horacio Echevarrieta figuró en la alta representación de la Federación de Industrias Nacionales en 1924. Junto a él estaban el marqués de Comillas, el conde de Zubiría, el marqués de Urquijo, el duque del Infantado, el marqués de Triano o el marqués de Arriluce de Ibarra. Ver Cabrera (1983), pp. 46-49. Se entiende así mejor cómo el financiero vizcaíno, republicano y amigo de Indalecio Prieto, no tuviera el menor problema en desarrollar su trayectoria empresarial al amparo de Primo y en connivencia con figuras de rancia raigambre monárquica.

³³ Sobre esta cuestión, de entre la numerosa bibliografía existente se pueden consultar ARANA PÉREZ (1988), pp. 29-52 y GÓMEZ MENDOZA (1989), pp. 53-82.

³⁴ La prensa consideraba las medidas del túnel, 8 metros de anchura interior y 5,5 de altura, la más importantes de Europa. En Adolfo Marsillach, "Nuevo Metropolitano", *EL*, Bilbao, 17 de junio de 1926 y F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1952), pp. 25-27.

³⁵ La Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes explotaba la línea a Sarriá que había comenzado, en el siglo pasado, y circulaba por la calle Balmes acotado por vallas de protección. Aún así los accidentes fueron numerosos hasta que bajo la alcaldía del Barón de Viver, en 1929, se convirtió en subterráneo. En F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1952), pp. 17 y 21.

³⁶ El convenio con Norte fue aprobado por el ministerio de Fomento el 28 de diciembre de 1928. La compañía ferroviaria se comprometió a construir la parte inacabada de la estación de plaza de Cataluña y la prolongación de la línea de metro hasta Urquinaona y Arco del Triunfo. Estas obras finalizaron en 1932. En F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1929), p. 10. Para una mayor información sobre los enlaces ferroviarios de Barcelona y el Transversal se puede consultar PARTIDO REPUBLICANO RADICAL (1935), pp. 374-375. A título de curiosidad cabe reseñar que el citado anuncio-informe le costó a la compañía del Transversal 1.053 pesetas según se supo en 1936 tras su incautación por la CNT. En CNT-AIT-F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1937), p. 18.

³⁷ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1952), p. 25.

³⁸ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1924), pp. V y IX.

³⁹ Las referencias al suceso en *LA VANGUARDIA*, Barcelona, 13 y 15 de abril de 1924. A pesar de estar ya bajo la presión del gobierno dictatorial de Primo de Rivera, el sindicato de la Construcción de la CNT seguía funcionando. Así, con motivo del accidente, el periódico sindicalista barcelonés publicó un manifiesto dirigido a los trabajadores del Transversal en el que insistía en las denuncias que anteriormente había efectuado sobre las condiciones de trabajo y el empleo de personal no cualificado para evitar tanto la presencia de obreros sindicados como el pago de mejores jornales. Ver *SOLIDARIDAD OBRERA*, Barcelona, 9 de agosto de 1923 y 20 de abril de 1924 y *LA VANGUARDIA*, Barcelona, 15 de abril de 1924.

⁴⁰ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), p. VIII.

⁴¹ La compra se escrituró en un millón trescientas diez mil pesetas el día 16 de mayo de 1917 en la notaría madrileña de José Criado y Fernández Pacheco. En AHNGC, DVNM caja 253. Sobre la época de esplendor de los negocios marítimos desde el comienzo de la guerra mundial hasta 1920 se puede consultar GARCÍA DELGADO Y ROLDÁN (1972), tomo I, pp. 34-99; GARCÍA DELGADO (1972), pp. 65-152 y VALDALISO GAGO (1991). Para el astillero gaditano GUTIÉRREZ MOLINA (1996).

⁴² Adolfo Marsillach, "Nuevo Metropolitano", *EL*, Bilbao, 17 de junio de 1926.

⁴³ *GACETA DE MADRID*, 24 de marzo de 1922, p. 1230.

⁴⁴ Adolfo Gaminde Eguileor fue uno de los hombres de confianza de Horacio Echevarrieta hasta los años treinta. Alto empleado de sus oficinas madrileña fue uno de sus apoderados junto a Luis Aranguren Gallástegui. Gaminde ocupó la gerencia del Transversal desde su constitución a fines de 1920 hasta 1925, cuando su patrón abandonó la empresa. Las oficinas propias del Metropolitano de Barcelona empezaron a funcionar a principios de 1923 sustituyendo al personal administrativo de Echevarrieta y al técnico de Energía Eléctrica de Cataluña. F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1923), p. 9.

⁴⁵ Adolfo Marsillach, "Nuevo Metropolitano", *EL*, Bilbao, 17 de junio de 1926.

⁴⁶ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1924), p. VII.

⁴⁷ AHNGC-S, DVNM, caja 372, F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1923), p. VIII y (1924), pp. VI y VII.

⁴⁸ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1924), pp. V y VI.

⁴⁹ AFM (1934), p. 750.

⁵⁰ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA (1926), p. 12. Salieron de la empresa con Echevarrieta Eugenio Maëder, Luis Figueras-Dotti, Eugenio Grasset y Adolfo Gaminde.

⁵¹ Adolfo Marsillach, "Fracaso de los Metropolitanos", *EL*, Bilbao, 21 de diciembre de 1926.

⁵² F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1927), pp. 7-8.

⁵³ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1924), p. IX. De las 50 mil obligaciones creadas, a fines de 1925 permanecían en cartera de la compañía 19 mil. En F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1925), p. 14.

⁵⁴ Dario Rumeu Freixa, segundo Barón de Viver, había nacido en 1886. Abogado se mostró más inclinado por los negocios y la vida política. En 1919 ingresó en la Unión Monárquica Nacional. Por este partido fue elegido en 1920 concejal del ayuntamiento de Barcelona. Durante la dictadura de Primo de Rivera fue consejero de Cultura de la Mancomunidad catalana. Desde 1925 hasta 1929 fue alcalde de la ciudad dedicándose a impulsar las obras públicas. Bajo su mandato se urbanizó la plaza de Cataluña, se soterró el

ferrocarril a Sarriá por la calle Balmes y comenzaron las obras de la zona franca. Por su intervención en la Exposición Internacional de Barcelona de 1929, Alfonso XIII le concedió la condición de Grande de España.

⁵⁵ Eran Juan Miquel, Ernesto Carpi, José María Mata y Esteban Terradas, quien había llevado la dirección técnica de las obras. F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1925), p. 12.

⁵⁶ La Comunidad de Bienes Echevarrieta y Larrínaga fue creada el 9 de octubre de 1884 por el padre de Horacio, Cosme Echevarrieta y Bernabé Larrínaga. Sus primeros negocios consistieron en la adquisición de concesiones mineras y su explotación. En 1892, a la muerte de Bernabé Larrínaga le sucedió en la comunidad su hijo Isidoro Larrínaga Aburto y a la de Cosme Echevarrieta, en 1903, entraron sus hijos Horacio y Amalia. El 30 de diciembre de 1917 falleció Isidoro Larrínaga por lo que su participación quedó en manos de su viuda, Piedad de la Gándara, y sus hijos, Isidoro, José, Luis, Piedad y Federico. Desde 1918 Horacio Echevarrieta asumió la dirección, gerencia y administración de la entidad hasta 1929 cuando ambas partes decidieron dar por extinguida su relación. En AHNGC-S, DVNM, Cajas 270 y 351 y DÍAZ MORLÁN (1996).

⁵⁷ Los negocios mineros de Echevarrieta en el Marruecos español, que siempre fueron desmentidos por el interesado, nutrieron las páginas de los periódicos españoles durante algunos años. Sus relaciones con Dris-Ben-Said, amigo de Abd-el-Krim, y el propio conde de Romanones, así como su reconocimiento de que le habían ofrecido hacerse cargo de algunas de las concesiones en tierras marroquíes indican que alguna relación existió entre Echevarrieta y las compañías mineras de Marruecos. Ver WOOLMAN (1971), p. 125 y SUEIRO SEOANE (1993), p. 141 y nota 14.

⁵⁸ Horacio Echevarrieta Maruri murió el 20 de mayo de 1963 en Munoa, Baracaldo, a los 93 años prácticamente olvidado. De la prensa local de esas fechas, sólo *El Correo Español-El Pueblo Vasco* publicó una breve necrológica en el que se recordaba, omitiendo cualquier referencia a su vertiente republicana, algunos de los acontecimientos más destacados de su vida. *EL CORREO ESPAÑOL-EL PUEBLO VASCO*, Bilbao, 22 de mayo de 1963.

⁵⁹ F.C. METROPOLITANO DE BARCELONA S.A. (1928), p. 7.