

# “La historia de Barreiros Diésel fue el origen del sector de la automoción”

Alberto García

*Hay varias circunstancias que hacen de Barreiros una iniciativa empresarial única. Por ejemplo, supo combinar como ninguna otra compañía de la época, la producción de turismos y vehículos industriales pesados. Aportó desarrollos tecnológicos propios, desde cero y en un sector con importantes requerimientos de capital. “Lo hizo a pesar de la hostilidad del INI, de los ministros de Industria en aquel entonces, Planell y Suanzes, que apoyaban a ENASA (Pegaso y SEAT)... Mi padre puso en marcha en el sector la primera red de financiación y venta a plazos y una red de concesionarios en España y en los países a los que exportaba, ¡nada menos que 27!”, explica Mariluz Barreiros, presidenta de la Fundación Eduardo Barreiros.*

**Se acerca el 20 aniversario del nacimiento de la Fundación Eduardo Barreiros que usted preside y que rinde homenaje y cuida el legado de su padre. Son tiempos difíciles para las Fundaciones, ¿cuál es el balance de estas casi dos décadas de actividad?**

Muy positivo. Son ya 17 años de intensa actividad y seguimos trabajando con tanta ilusión o más que el primer día. Somos una Fundación pequeña, pero con una motivación inmensa: el homenaje a la figura de mi padre, Eduardo Barreiros. Su historia, la historia de Barreiros Diésel, fue el origen del sector de la automoción tan importante para la economía española, en cuanto al PIB, los puestos de trabajo y la exportación. En la Fundación atesoramos y cuidamos todo ese precioso legado y promovemos actividades en el ámbito de la automoción, en sentido amplio: desde la investigación y la cultura al fomento del espíritu emprendedor. Ac-



Foto, Pepe Botella



Mariluz Barreiros con el diseñador de coches Giorgetto Giugiaro. (Foto de la Fundación Barreiros)

tividades que en este tiempo se han convertido ya afortunadamente en citas de referencia.

#### ¿Cuáles son esas actividades?

Por mencionar algunas, citaré las Conferencias Internacionales que organizamos cada dos años con la colaboración de Mapfre desde el año 2000, una de las actividades más relevantes de la Fundación Eduardo Barreiros debido a su difusión y repercusión, y al nivel de los participantes, figuras de prestigio nacional e internacional y por el contenido de sus ponencias. Tal vez nuestra aportación más original haya sido unir o ensamblar, por emplear un término automovilístico, el mundo de la automoción y el de la cultura y el arte como, por ejemplo, en nuestra última Conferencia Internacional “Fotografía y Automóvil”, donde contamos con invitados como el diseñador de coches Giorgetto Giugiaro, la fotógrafa Cristina García Rodero, o la directora de Ivorypress, Elena Ochoa Foster...

Además, desde el nacimiento de la Fundación apoyamos la investigación, la innovación y el desarrollo en el ámbito de la automoción, a través de la convocatoria, a nivel nacional y bienal, de dos premios Fundación Eduardo Barreiros, uno a una personalidad de reconocido prestigio y otro a un trabajo de investigación dentro del campo de la automoción (que abarca cuestiones como seguridad vial, medio ambiente, in-

geniería, mecánica, diseño, historia I+D+i, etc.) que ya va por su novena edición.

Y por citar alguna más, mencionaré nuestro objetivo de difundir la figura de Eduardo Barreiros, empresario e industrial, para que sirva como ejemplo sobre todo a las generaciones más jóvenes, transmitiéndoles y fomentando su espíritu y también animándoles a que, aun partiendo de poco, se puede llegar a realizar grandes cosas. Hace falta destacar y sacar a la luz la experiencia y los testimonios de muchos emprendedores y, sobre todo, empresarios con enormes méritos y éxitos, que no son suficientemente reconocidos, tal vez porque en nuestro país, en general, no se prodiga culto al empresario. Por ello desde el año 2007 celebramos con IE Business School encuentros sobre emprendimiento y este año en concreto sobre empresarios en la industria.

Todo esto sin olvidarnos del mundo académico, con ciclos de conferencias y cursos de verano con la Universidad Rey Juan Carlos y con la Cátedra Eduardo Barreiros que este año se vincula a la Universidad Politécnica de Madrid.

De cara al futuro, seguimos muy atentos la evolución del Museo de Automoción, que se está construyendo en la carretera de Toledo, y que acogerá también la colección Barreiros que ahora puede visitarse en el Museo Eduardo

Barreiros en Valdemorillo (Madrid).

**Usted es hija de un empresario con una personalidad y un carácter único y genial como Eduardo Barreiros, con una vida que también daría casi para una biografía. ¿Cómo es su día a día en la Fundación?**

Mi vida está volcada en la Fundación. Siempre he creído en la suma y en los equipos, el que colabora conmigo es extraordinario y muy motivado; y en que si cada uno aporta su conocimiento y su experiencia, será más fácil avanzar todos juntos hacia una sociedad mejor. La actividad diaria de la Fundación, más allá de los encuentros mencionados, como las Conferencias Internacionales o los Premios, se centra en la búsqueda de oportunidades, en la gestión del Museo Eduardo Barreiros, que afortunadamente tiene numerosas visitas, y en atesorar el interés que despierta la vida y obra de mi padre. Además la Fundación cuenta con un importante Archivo Histórico - documental, fotográfico y filmográfico- con documentos correspondientes a la historia económica y empresarial española en la que vivió Eduardo Barreiros desde los años 1920 hasta 1992. Varios investigadores españoles y extranjeros han mostrado su interés por los fondos históricos de nuestro Archivo

**Una vida de película, con un final que seguro que no fue el que él hubiera deseado...**



Sin duda. En el caso de Eduardo Barreiros, los comienzos fueron muy duros y de lucha, 14 horas o más de trabajo, como todos los grandes empresarios de nuestro país que partieron de muy poco, y el final de Barreiros Diésel, tras la fusión con Chrysler y las discrepancias de gestión con los americanos, y la errónea previsión de ventas del Dodge, también lo fue.

Barreiros Diésel participó de manera decisiva en el desarrollo de España y en su motorización en unos años en los que este país estaba especialmente necesitado de un transporte de calidad, robusto y económico. En 20 años, mi padre pasó de aprender en un minúsculo taller a dirigir una factoría, siempre reinvertiendo los beneficios, que daba empleo directo a 25.000 personas y a 100.000 más de manera indirecta, con unas instalaciones que ocupaban una superficie en Villa-verde (Madrid) de dos millones de metros cuadrados. Barreiros Diésel fue algo absolutamente extraordinario en el sector español de la automoción y en la economía española de la época.

Además contribuyó -como dice Hugh Thomas en la magnífica biografía que escribió sobre mi padre, "Eduardo Barreiros, el Motor de España"- a crear una clase media en nuestro país.

**Sin embargo, parece que no se conoce, ni se reconoce, suficientemente su figura...**

La historia de mi padre es la de una ambiciosa aventura industrial, la más importante del sector privado automovilístico español. En Estados Unidos biografías como las de Steve Jobs, Henry Ford o Lee Iacocca, se analizan en las universidades. Estudian sus estilos directivos, sus campañas publicitarias, su personalidad, su trayectoria. La figura de mi padre y la trayectoria de Barreiros Diesel deberían servirnos de espejo en el que mirarse en estos tiempos de dificultades y tan necesitados de industrialización e internacionalización, teniendo en cuenta que en España el sector industrial solo representa el 15,9 por ciento del PIB, aunque genera más de dos millones de empleos y supone el 13 por ciento de toda la economía.

Sí puedo decir con satisfacción que Yale University Press ha publicado en EE.UU su biografía escrita por Hugh Thomas, "Eduardo Barreiros and the

Foto, Pepe Botella



Recovery of Spain". Creo que no hay precedente de que la vida de un empresario español haya sido publicada en EE.UU.

En la Fundación Eduardo Barreiros trabajamos precisamente para que se conozca su historia y, sobre todo, para que se reconozca el espíritu de superación y excelencia, la innovación, la investigación y el trabajo bien hecho.

**¿Cómo era su padre?**

Mi padre, Eduardo Barreiros, no tuvo formación universitaria, fue autodidacta. Desde bien pequeño asumió responsabilidades ayudando en la modesta línea de autobuses de su padre y en la precaria economía familiar. La autonomía personal y la fe y la seguridad en sí mismo y en sus propias decisiones, fueron rasgos de su carácter, que le acompañarían a lo largo de toda su carrera y de su vida. Su origen humilde, su capacidad creativa como mecánico, su carisma personal, su ejemplo como capitán de empresa, su compromiso con la familia... Podría estar hablando horas. Como decía, él no tuvo apenas estudios, fue autodidacta en todo, estaba dotado de una gran inteligencia natural y era un superdotado para la mecánica; pero quiso que sus tres hermanos menores sí estudiaran. Graciliano y Celso, como ingenieros, fueron decisivos en la parte técnica, mientras que Valeriano, se encargaba de las cuestiones financieras.

Mi padre supo mantener su carácter familiar, no sólo en los comienzos, sino incluso cuando era ya una gran empresa asociada al gigante norteamericano Chrysler...

**¿No le entran tentaciones a veces de hacer un ejercicio de futuro ficción pensando qué sería hoy de Barreiros?**

Me entran tentaciones, claro... y también cierta nostalgia..., pero no sólo de Barreiros, sino de toda la industria que hemos ido dejando al margen... A menudo imagino lo que habría

disfrutado mi padre con los avances tecnológicos y mecánicos... los híbridos... los coches eléctricos...

De todos modos, es difícil pensar qué haría Eduardo Barreiros en el presente. Él fue hijo de una época y en la misma trató de adaptarse a un entorno que no le era fácil. De cualquier modo, en la Europa comunitaria es muy importante la globalización y la aventura de la innovación. En este sentido Eduardo Barreiros habría visto la necesidad de dar importancia a tener su propia generación de conocimiento, apoyando los departamentos de investigación y desarrollo para poder competir en el mercado con sus propias reglas. Y de abrir un mayor número de mercados externos, como por ejemplo China e India, donde seguro que habría establecido acuerdos de algún tipo.

Conservamos un manuscrito suyo de los años 60, cuando existían más de 200 empresas de automoción en el mundo. Él vaticinaba que hacia el año 2000 existirían solamente siete grandes empresas multinacionales, demostrando así una visión de futuro verdaderamente excepcional en cuanto a la necesidad de tomar dimensión y al concepto actual de la globalización.

**¿No le da la impresión de que hay una deuda con Eduardo Barreiros?**

En Estados Unidos, trayectorias como la de mi padre se estudian en las escuelas de negocio... ■