

El padre de la motorización española



En los años cincuenta creó una de las marcas de automoción privada más importantes de Europa, generando más de 25.000 empleos directos y 100.000 indirectos. Visionario y trabajador infatigable, Fraga Iribarne dijo de él que, en la actualidad, hubiese sido “el Zara del motor”. A punto de cumplirse el centenario de su nacimiento, CAR rinde homenaje al padre de la motorización española.

Por: EMILIO OLIVARES & TEAM CAR

F

UE UN MILAGRO QUE UN PAÍS arrasado por la Guerra Civil fuera capaz de producir los Pegaso Z-102, los automóviles más rápidos y avanzados de su época? Probablemente, pero ENASA era una empresa pública, impulsada y financiada por el Estado. Lo que fue un verdadero milagro es que un chaval de un pueblo de Orense, que comenzó trabajando de revisor y luego mecánico de un viejo autobús, acabara montando una marca de automoción, Barreiros Diesel, que llegó a emplear a 25.000 personas. En los bares, los más viejos del lugar aún recuerdan los días en que había camiones Barreiros por todas partes.

Eduardo Barreiros (Gundiás 1919-La Habana 1992) vivió una vida de película, guiado por lo que su esposa Dorinda llamó “espíritu combativo de creación”. Fue el primero de cinco hermanos, el cerebro de la dinastía Barreiros y, de verdad, uno de los grandes responsables de la motorización en España. Con el paso de los años y bajo el liderazgo de don Eduardo, sus hermanos ocuparon importantes puestos en las empresas del Grupo.

Toda la familia se mudó a las Islas Canarias (1923-1925), donde el progenitor de don Eduardo quiso probar suerte. A su regreso a Orense, el padre compró un chasis de ómnibus, y luego una carrocería, con el fin de explotar comercialmente el transporte. En aquellos tiempos los pasajeros podían viajar en el techo, y no era raro que tuvieran que bajarse y andar en ciertas pendientes.

Llegó la guerra y, con tan solo 17 años, Eduardo se alistó como requeté, siendo destinado al transporte de artillería primero en el Alto del León, luego a Extremadura y también a Toledo. Meses después, se quedó en el norte sirviendo como conductor de autobús para las tropas.

SU PRIMER NEGOCIO

Al final de la contienda montó un taller en Orense para reparar y transformar motores. Junto a su maestro Manolo Cid fueron capaces de fabricar un autobús a partir de elementos independientes. Compraron un Chevrolet 1925 de 16 CV y cuatro cilindros, “que parecía más una jardinera que un autobús”. También adquirieron un chasis Citroën, un radiador, una carrocería, un motor, un diferencial y unas cajas de cambio. Con estos componentes fabricaron un autobús que parecía completamente nuevo y que pasó a prestar servicio en la empresa familiar. Ante la escasez de gasolina también tuvieron que adaptar sus vehículos para que funcionasen con

◀ Eduardo Barreiros al volante del Jeep Viasa junto al entonces príncipe Juan Carlos, visitando la fábrica de Villaverde, en 1964.

A LOS 12 AÑOS COMENZÓ A TRABAJAR COMO REVISOR Y MECÁNICO EN EL AUTOBÚS DE SU PADRE

↓ Barreiros asiste a las obras de construcción de la nueva zona para la fabricación de automóviles en la factoría de Villaverde, en 1965.



CON APENAS 2.500 KILÓMETROS

En CAR somos amigos de Javier Marrodán desde hace muchos años. Actualmente es director comercial de Bentley Madrid, y quedamos en sus instalaciones de la calle Alcalá para ir hacia la factoría de Villaverde. Como aficionado a los clásicos Javier conserva varios juguetes, incluyendo este Dodge único. "Fue el número 1 de la cadena de montaje y lo fabricaron con este techo especial para enseñar la factoría a los visitantes ilustres. Mi padre a principios de los ochenta trabajaba vendiéndoles piezas de forja, no sé si era Chrysler o ya era Talbot.

Este coche lo dejaron debajo de un pino y estuvo así un montón de años, y mi padre lo veía cuando iba por allí. Conocía a mucha gente en la fábrica, preguntó si lo venderían y acabó quedándose. Le hizo algunos cambios para dejarlo original, porque le habían cambiado la calandra por una de faros cuadrados, de un modelo más moderno. Nunca estuvo matriculado porque solo se usó dentro de la fábrica, y por eso mi padre lo tuvo en un garaje otro montón de años. Ya en 2007 lo puse en marcha y tramitamos el expediente de placa histórica. Cuando lo compró



marcaba con 1.800 km y ahora tiene 2.500, lo hemos usado solo para las bodas de los hermanos y de amigos. Curiosamente, cuando se caso la hija de Mariluz Barreiros (es decir, la nieta de Barreiros) nos lo pidieron".

gasógeno. Don Eduardo tuvo un negocio de compra-venta y su primera transacción fue una moto que compró por 600 pesetas y que tras reconstruirla, la vendió por cinco veces más.

Y no todo iba a ser trabajo. En 1940, y compatibilizando aun su labor de mecánico con la de cobrador de autobús, conoció a doña Dorinda, una bella pasajera de 18 años que estaba interna en las Carmelitas de Orense. Para su viaje de novios, en 1946, usó un precioso SS Jaguar rojo que compró con la culata estropeada.

En 1943 había fundado una empresa constructora (Becosa) para hacer obras públicas. Con su hermano Valeriano a cargo de las finanzas, consiguieron los créditos necesarios para ponerla en marcha y fueron capaces incluso de inventar máquinas para facilitar el asfaltado. En otra de sus obras, se le ocurrió una idea que le convertiría en millonario: la transformación de motores gasolina a diésel. La historia dice que este sí fue el verdadero negocio de don Eduardo Barreiros, al realizar una transformación a la que se oponían muchos ingenieros cualificados, alegando problemas de resistencia en los bloques de los motores.

TODO UN VISIONARIO

En los años cuarenta en España había muchos camiones ZIS-5 soviéticos con motor de seis cilindros que envió Stalin para apoyar al Gobierno republicano. Estos vehículos consumían unos 40 l/100 km. Tras la transformación de gasolina a gasoil, gastaban poco más de la mitad. El hecho de que Barreiros se dedicara a modificarlos, nos recuerda la aventura de Ferruccio Lamborghini en sus inicios, quien transformó vehículos americanos para usarlos en labores agrícolas. Ambos llegaron a ser amigos y tuvieron que enfrentarse a las multinacionales de la industria del motor.

Del matrimonio con doña Dorinda (quien falleció el pasado 16 de diciembre) nació su primer hijo en 1948, Eduardo Javier, y en 1952, Mariluz. Como pionero infatigable y viendo las posibilidades empresariales que tenía la capital de España, en 1951 decidió trasladarse y comprar unos terrenos industriales en Villaverde, a las afueras de Madrid. En total su empresa transformó unos 2.300 camiones de gasolina a gasoil. En esas circunstancias nuestro protagonista tuvo que plantearse nuevos retos para su creciente factoría. Intentó lograr la licencia para producir motores diésel Perkins británicos, y al no conseguir un acuerdo, estudió a fondo las mecánicas disponibles en el mercado. No olvidemos que España salía de una guerra y los estudios de ingeniería pasaban por pruebas reales de "acierto y error". Así comenzó a fabricar los motores para camiones EB-6 y EB-4, de seis y cuatro cilindros. En 1954 produje-



AL VOLANTE DEL DODGE BARREIROS

El escaso éxito del Dodge Dart fue el detonante de la crisis de Barreiros Diesel, pero eso no es un inconveniente para que aquel coche actualmente nos parezca un modelo pintoresco e interesante. Y el que aparece en las fotos no es uno cualquiera, sino el que se creó para pasear a las personalidades que visitaban la fábrica. Por eso su techo panorámico transparente le convierte un modelo único y testigo de la historia. Francisco Franco o el rey Faisal de Arabia Saudí se subieron en él. Con 4,98 metros de largo, hay espacio de sobra en su interior.

Basta con cerrar la puerta del Dodge Dart 270 para percibir una sensación de solidez. Su motor de 3.7 litros y seis cilindros en línea es suave y empuja con convicción. Sus 145 CV eran una cifra astronómica en la España de los Seat 600, que apenas rendían 25 CV. El Dodge era un coche para ricos que costaba el doble que un Seat 1.500.

En la báscula daba 1.278 kilos en seco, lo que entonces

parecía un coche muy pesado pero que actualmente nos sugiere ligereza. El cambio es manual de tres marchas, y estas se seleccionan desde la palanca que hay en la columna de dirección. Rodamos con él por Madrid y nos gusta el asiento delantero corrido para las plazas delanteras, tan evocador y propio de los coches estadounidenses. En efecto es un automóvil cómodo –aunque muy blando de suspensión para los parámetros actuales– y esta era una cualidad del Dodge Barreiros muy admirada en su época, así como su comportamiento. La dirección de recirculación de bolas en 2018 nos parece lenta e imprecisa, pero en los años sesenta era diferente. También gustaba mucho la potencia del motor y su baja rumorosidad, así como el aislamiento o la climatización del interior. Rodar bajo el techo transparente fue una experiencia agradable, realmente peculiar y algo calurosa, habida cuenta de que hacía falta cargar el aire acondicionado...



En 1966 Franco visitó la factoría en “nuestro” Dodge. Abajo, Javier Arias, director general de Bentley Madrid, que también quiso probarlo.



Miguel Ángel Ramos comenzó a trabajar en la fábrica en 1976, y ahora está destinado en control de calidad. “Entonces se fabricaba aquí todo, hasta el último tornillo”, recuerda.



Nuestro Dodge creó mucha expectación entre los trabajadores de la factoría de PSA, donde actualmente se fabrica el Citroën C4 Cactus para todo el mundo.

EL HISTÓRICO DODGE VOLVIÓ A LAS NAVES CONSTRUIDAS POR BARREIROS, QUE HOY SE USAN COMO APARCAMIENTO

SU PRIMER GRAN NEGOCIO FUE TRANSFORMAR VIEJOS CAMIONES SOVIÉTICOS DE GASOLINA A DIÉSEL

ron 237 unidades, en 1956 3.494, y en 1957, 4.416. Los accionistas (Eduardo, sus hermanos y otros socios minoritarios) vieron recompensado todo su esfuerzo y, tras muchos años de sudor e insomnio, lograron una importante fortuna. Como buenos e inquietos empresarios, todo lo reinvertían en investigación y desarrollo.

1954, SE FUNDA BARRERIOS DIESEL

Don Eduardo no solo era un pionero por su talento, sino por su pasión por el *marketing* y la comunicación. Tenía una importante filmoteca donde guardaba desde todos sus trabajos hasta las visitas internacionales que recibía. No obstante, su logotipo —una fusión de la E y la B formaban el famoso 8 de Barrerios— presidía hasta la última columna de la factoría. En cuanto al personal, era él mismo quien seleccionaba a los mejores ingenieros y directivos en general. Trabajar en Barrerios en aquella época era un privilegio para cualquier familia porque tenía fama de pagar muy bien y de tener una gran sensibilidad. Además estaba siempre en Villaverde, conocía a muchos de sus empleados por el nombre y cualquiera que tratara con él podía percibir que era un personaje excepcional.

En 1957 ganaron un concurso para suministrar 300 camiones militares para Portugal, lo que supuso un punto de inflexión. Su prototipo demostró ser muy eficaz y resistente. Algunos meses después realizó frente a Franco una demostración. Nuestro protagonista llevaba la mano vendada porque se había quemado poniéndolo a punto. Don Eduardo habló al generalísimo de las dificultades burocráticas con las que se encontraba, ante lo que Franco exclamó: “Adelante Barreiros, adelante”, frente al presidente del INI y el ministro de Industria. Desde aquella fecha, todo fueron facilidades para obtener las autorizaciones que fueron precisando.

La década de los sesenta fue la de su mayor auge, pero también la de su lucha por mantener la independencia ante el coloso americano Chrysler Corporation. En 1961 comenzaron a vender su motor diésel EB-55, que tuvo mucho éxito entre los Seat 1400



Arriba, la familia Barreiros junto a su autobús Dodge en 1934. A la izquierda de la foto, Eduardo.



De arriba abajo: el Pegaso Z-102 que fue de don Eduardo; el camión apodado “El Abuelo” que ganó el concurso para el Ejército portugués en 1957; y un Simca 1.000 francés, fabricado por Barreiros.



Barreiros llegó a poseer lo mejor de Mercedes, como el 300 SL “Gullwing” o la gran berlina 600, así como un avión privado.



FUNDACIÓN EDUARDO BARREIROS

de los taxistas. Un año después llegaron dos nuevos camiones propios, el Azor y el Super Azor. En 1963 vendieron 4.396 unidades frente a las 6.119 de Pegaso y, en 1965, Barreiros Diesel comercializó 8.669 frente a las 8.017 de su rival nacional.

EN BUSCA DE SOCIOS ESTADOUNIDENSES

Como empresa, Barreiros Diesel estaba trabajando a una escala tan amplia que las entidades españolas no querían aumentar sus riesgos en cuanto a financiación, y tenían problemas para hacer frente a su enormes obligaciones. Por eso buscó un socio extranjero y sondeó, además del Grupo Fiat, alguno estadounidense. En octubre de 1963 se firma el acuerdo por el que Chrysler Corporation entra en sociedad con el 40% de la empresa con sede en Madrid, pagando 1.100 millones (luego se corrigió al 45%). El contrato incluía que fabricarían en España, no solo turismos sino también camiones ligeros Dodge. Todo parecía ir bien. Se amplió la fábrica para producir los Dodge Dart y los Simca 1000. El *New York Times* incluyó a don Eduardo Barreiros entre los seis empresarios más importantes de Europa. El acuerdo entre Chrysler y Barreiros fue tan importante para el mantenimiento de los puestos de trabajo –y ponía a la industria española en el mapa de Europa–, que Franco presidió la inauguración de la ampliación de la factoría como si fuese un acto de Estado.

El gran problema no fue la calidad del producto. Hubo un empeoramiento del ciclo económico y se podría decir que el Dodge, con unos acabados soberbios, no llegó en el momento más oportuno. Además, en Barreiros fueron demasiado optimistas y compraron componentes que habrían servido para fabricar más del doble de los vehículos de los que podían vender. Buscaron créditos pero también surgieron tensiones con los americanos. Chrysler solo iba a poner dinero si ellos eran los propietarios mayoritarios así que, en octubre de 1967, se aprobó el aumento de participación de la compañía americana en Barreiros Diesel, pasando del 45% al 77,12%.

Como empresario infatigable dejó “aparcadas” sus ilusiones automovilísticas, aunque solo fue por un tiempo. Don Eduardo Barreiros invirtió en otros sectores y compró una finca de casi 5.000 hectáreas en Ciudad Real, Puerto Vallehermoso. Al principio era para cazar perdices, pero luego, como era de esperar teniendo en cuenta su personalidad, se planteó un descomunal plan de desarrollo. En 1972 tenía 5.000 cabezas de vacuno, entre ellas sementales

Afortunadamente la memoria de lo que logró el orensano se mantiene viva gracias en gran medida a la Fundación Eduardo Barreiros, creada por su hija Mariluz (abajo, junto a Giorgetto Giugiaro en un Dodge Dart Barreiros) en 1997. Este organismo convoca cada dos años un premio dedicado a fomentar el estudio y la investigación en el campo de la tecnología del motor y del automóvil y ha contado con invitados ilustres como Gianni Agnelli o Rudolph Giuliani, exalcalde de Nueva York. También gestionan un museo dedicado a Barreiros en Valdemorillo (Madrid).



Arriba, Mariluz junto a su hijo y su madre, con Tony Blair. A la derecha con Mijail Gorbachov. Más abajo, junto a Pedro Almodóvar y Carlos Sainz.



A la izquierda con Gianni Agnelli en el año 2000. Sobre estas líneas el nuevo Boeing 767-300er de la compañía Privilege Style bautizado con el nombre de Eduardo Barreiros, en 2013.



Los Reyes de España, junto a Mariluz Barreiros, Jesús de Polanco y Antonio Martins, restaurador de los motores y vehículos que se exhiben en la colección Barreiros, durante su visita al Museo, el 30 de septiembre de 1999.



Con Mariano Rajoy, Alberto Ruiz-Gallardón; el Príncipe de Asturias; Rudolf Giuliani, exalcalde de Nueva York; Judith Nathan; Mariluz Barreiros; Ana Pastor y José M^a Álvarez del Manzano, en 2002.

Protagonista: Eduardo Barreiros

de ganado charolés comprados en Francia. También invirtió en Cefi (Centro Financiero Inmobiliario).

Don Eduardo nunca perdió las ganas de trabajar en lo suyo, los vehículos industriales. Conoció en Madrid a Carlos Rafael Rodríguez, vicepresidente del Gobierno cubano, que le dijo: "Usted tiene que venir a la tierra del Comandante y hacer allí el mismo desarrollo llevado a cabo en España". En 1978, don Eduardo se reunió con Fidel Castro, y se entendieron como buenos gallegos. Además, el empresario español le llevó dos fusiles como obsequio al revolucionario del puro. Pero no fue tan fácil como parece, tuvo que competir con Nissan. Bajo la supervisión de la compañía Lloyd's los motores fueron sometidos a durísimas pruebas durante cuatro meses y, al final, la mecánica japonesa terminó gripando. Tras concluir todas las negociaciones, en 1982, don Eduardo se instaló en La Habana.

SU VIDA EN CUBA

Se llevó a muchos colaboradores españoles, y al principio les costó lograr que los cubanos, imbuidos en los hábitos comunistas, trabajaran eficazmente. En 1985 estaba listo el primer prototipo del motor diésel Taíno-EB. Finalmente fueron capaces de fabricar motores fiables durante un millón de kilómetros, "dieselizaron" cientos de camiones rusos y además produjeron autobuses para el transporte urbano. Pero la crisis de 1991, con la caída de la URSS, provocó un colapso económico en la isla. No obstante, él siempre estuvo agradecido y se sintió muy cómodo y muy bien tratado en Cuba. En 1992 estaba pensando irse a Angola a poner a punto una industria de motores, e iba a asistir en marzo a la segunda boda de su hija con Jesús de Polanco. Pero, el 19 de febrero, con 72 años, murió en La Habana de un ataque al corazón. El motor Barreiros dejó de funcionar tras una vida de tesón y familia.

Quienes le conocieron coinciden en que fue un trabajador infatigable, pero también un hombre cercano, entrañable y de gran calidad humana. Íñigo Cavero, el insigne jurista –más tarde ministro con UCD–, que trabajó para Barreiros durante muchos años, dijo de él que "necesitaba crear... Era un creador un poco anárquico, como suele corresponder a este tipo de seres tocados por el don de la genialidad".

TRAS DISEÑAR
UN PROTOTIPO
DE MOTOR EN 1982,
Y NEGOCIAR CON
FIDEL CASTRO,
EDUARDO
SE INSTALÓ
EN CUBA



En 1978 se reunió por primera vez con Fidel Castro. Arriba, con un grupo de amigos en la isla.



El espectacular Dodge Power Wagon que Barreiros usaba para las cacerías.



Este camión Barreiros Panter III se expone en el Acuartelamiento Santocildes, en Astorga (León).

