

11 Junio, 2019

Eduardo Barreiros

CENTENARIO Fue el industrial del automóvil que abrió España a las inversiones de los grandes grupos internacionales. Murió en 1992. **P. 10 y 11**





11 Junio, 2019

Mtr.

junio '19

pág. 10

El Mundo
11 de junio de 2019



BARREIROS 'EL ABUELO'

El industrial le hizo la demostración a Franco perfectamente trajeado

Eduardo Barreiros no dudó en ponerse al volante del TT.90.22 (véase foto), con traje y corbata, durante la demostración que le hizo a Franco. No fue un vehículo que tuviera mucha relevancia en el papel que jugó para que Barreiros pudiera fabricar vehículos completos en España. Tras pasar con éxito las pruebas a las que fue sometido, primero en Portugal y más tarde en nuestro país, fue destinado a vehículo para todo tipo de usos dentro de la fábrica de Villaverde. Cuando Mari Luz Barreiros puso en marcha la fundación, quiso recuperar el primer vehículo construido por su padre. Fue buscado, sin éxito, por todos los rincones de la fábrica, y después, por todos los desguaces de la zona. Al final, como se conservaban los planos, la solución fue construir una réplica.

Self made man

(UN HOMBRE HECHO A SI MISMO)



Hace ya un centenar de años...

...que en una pequeña aldea de Orense nació Eduardo

Barreiros, un hombre sin estudios ni preparación pero que, a fuerza de empeño y tesón, creó un imperio industrial y abrió la puerta de España a los grandes fabricantes internacionales de coches. Si hoy este país es el segundo productor europeo, se lo debe en gran parte a él.

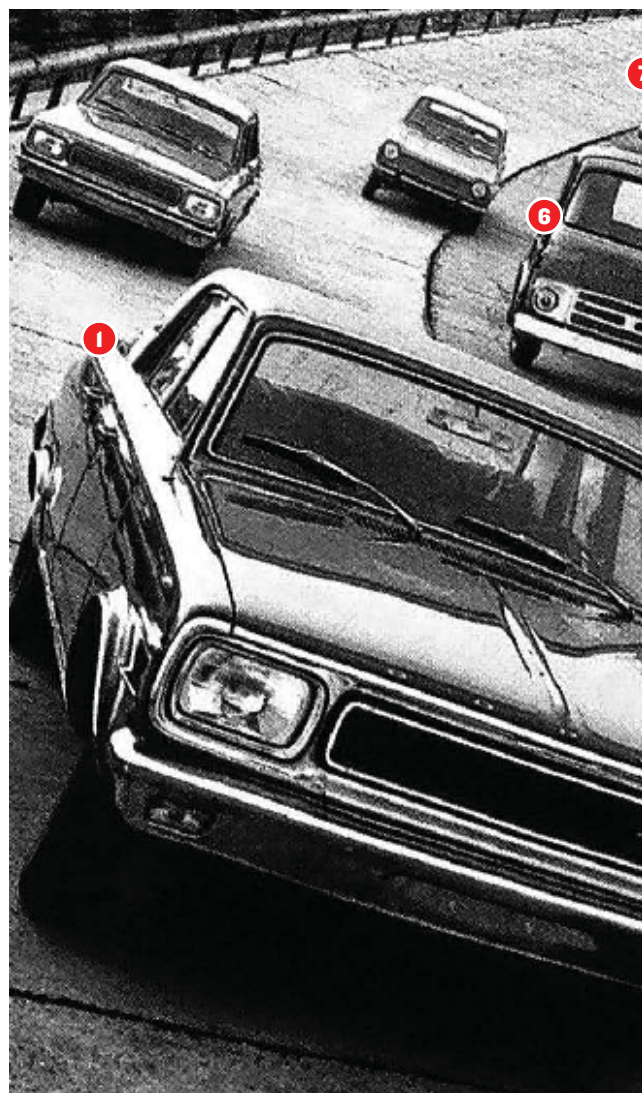
En la España de la postguerra, el INI (Instituto Nacional de Industria) había dado los primeros pasos para intentar aprobar una de las asignaturas pendientes que tenía la España de la primera mitad del siglo XX. Se había asociado con Fiat para instalar una fábrica para producir dos modelos que se vendían con marca Seat. Y había puesto en marcha la producción de camiones a través de Enasa. De ahí, salieron los primeros Pegaso. Pero ambas empresas estaban controladas por el Gobierno, que las respaldaba financieramente impidiendo su normal desarrollo en mercados competitivos.

Por Sergio Piccione

Barreiros fue algo diferente. Por más que supusiera una nueva fuente de riqueza, tuvo que pelear contra el Ministerio de Industria de la época para ir logrando poco a poco los objetivos que se marcaba. Por ejemplo, poder fabricar vehículos completos no lo consiguió aquí; lo hizo fuera de nuestras fronteras: en Portugal. Se presentó al concurso convocado por el Ejército de aquel país y lo ganó con un prototipo especialmente realizado para la ocasión, al que se denominó *el Abuelo* durante el mucho tiempo que siguió en servicio en la fábrica.

Aunque Portugal cursó un pedido de 400 unidades, en España el INI intentó maniobrar para canalizar el pedido de otra manera. Fi-

- 1) **DODGE DART 3.700.** Su producción fue el motivo principal del acuerdo con Chrysler.
- 2) **SIMCA 1.000.** Tuvo mayor repercusión en el mercado que el Dart. Pero, como en Francia, no pudo con el R-8.
- 3) **SIMCA 1.200.** En el momento que se tomó la foto, era uno de los coches más modernos. Se adelantó a su tiempo.
- 4) **CAMIÓN BARREIROS 4220.** En la foto en versión chasis-cabina. Llegó a ser el camión pesado más vendido en España.
- 5) **TRACTORES AGRÍCOLAS BARREIROS 7.000.** Lograron una enorme reputación por su manejabilidad y fiabilidad.
- 6) **BARREIROS SAETA.** Era el más ligero de la gama de camiones de cabina grande. Fue usado por las principales empresas de reparto.
- 7) **AUTOBÚS BARREIROS SAETA.** Con la plataforma del camión. Tuvo éxito como microbús.
- 8) **CAMIÓN LIGERO 4245.** Dio lugar a toda una gama de vehículos chasis cabina y furgones cerrados.
- 9) **CABEZA TRACTORA BARREIROS C938T.** Probablemente la mejor opción para poder tirar de un trailer sin tener que optar por un vehículo importado.
- 10) **AUTOBÚS BARREIROS 6000 AEG.** El vehículo de pasajeros más grande que construyó.



nalmente, el problema se solucionó cuando alguien logró que el General Franco solicitara una exhibición del vehículo, que había derrochado a otros rivales internacionales en los Montes del Pardo. Eduardo Barreiros lo condujo personalmente, vestido con traje y corbata, y al final fue felicitado por Franco.

Hablando entre gallegos, el industrial aprovechó para recordarle que había la posibilidad de fabricar 400 vehículos para Portugal, obteniendo sobre la marcha un permiso que ya ningún ministro de Industria pudo revocar.

El primer contacto de Barreiros con la automoción fue a través del

autobús Panhard-Levasor 10 HP de su padre, con el que cubre el transporte entre las aldeas de la zona y Orense. Al final del conflicto civil, adquiere con su padre un viejo autobús Chevrolet, y al poco tiempo amplían el parque con un destartado camión Ford y un Renault. Eduardo se encarga de recomponer estos viejos vehículos y, un poco más adelante, mostrará su habilidad para reparar y habilitar motores a partir de viejas piezas que recoge en los desguaces, lo que le reporta unos primeros e importantes beneficios.

Todo esto da una nueva posición a la familia, permite estudios a sus



VISITA DEL PRINCEPE
Una premonición industrial

El Príncipe Don Juan Carlos quiso visitar la fábrica de Villaverde y Eduardo Barreiros le condujo por la misma al volante de un Jeep equipado con uno de sus motores. Barreiros, lo mismo que Jeep, acabaría en manos de Chrysler, algo que nadie podía pensar en aquellos momentos. Una premonición.

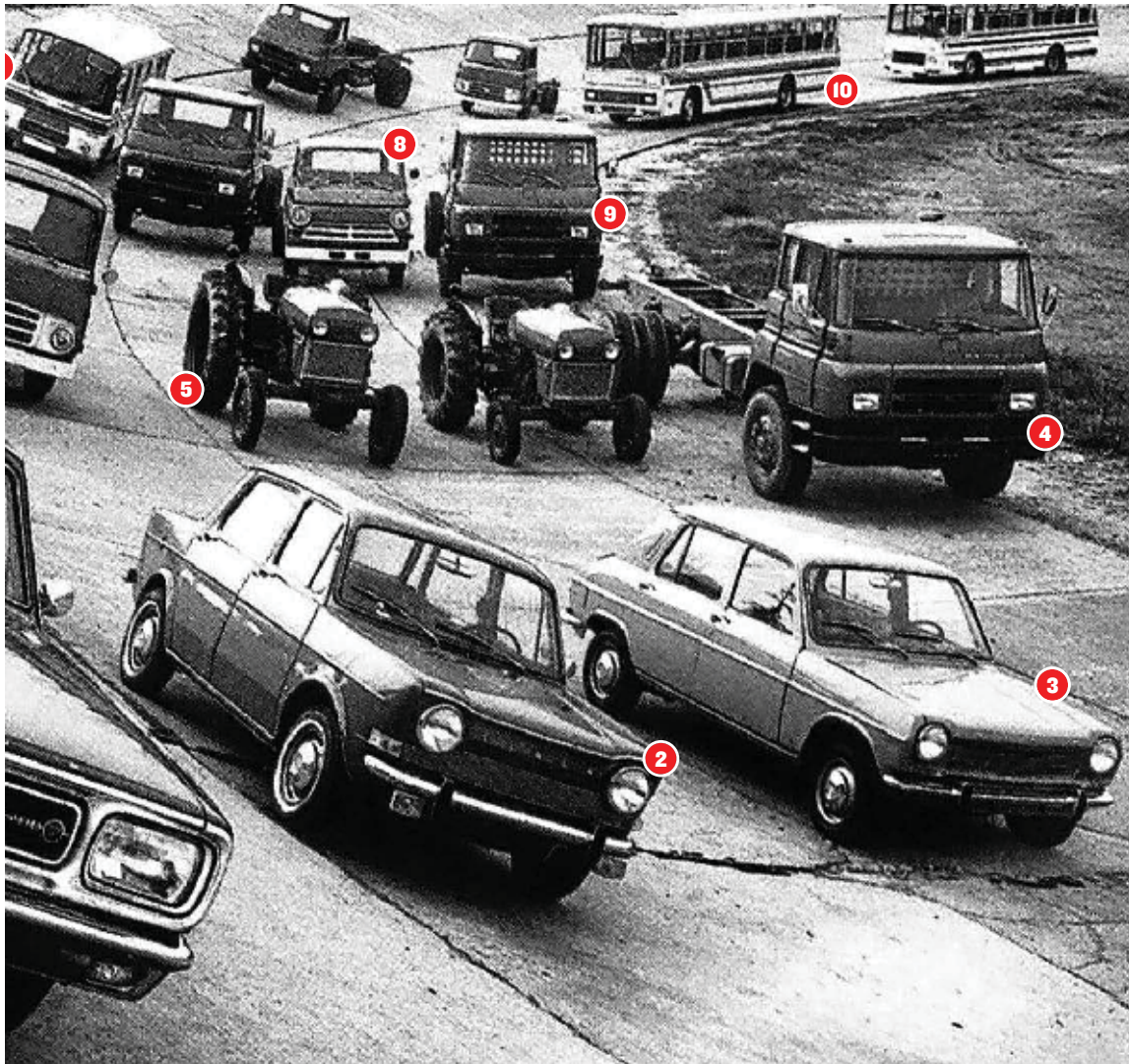


ESPIRITU DE FAMILIA
La dedicación de Mari Luz

Una de las características de Eduardo Barreiros fue el celo con el que cuidó a su familia. Algo que sin duda ha recibido en sus genes su hija Mari Luz -en la foto junto a su madre, Dorinda- incansable luchadora por mantener vivo el recuerdo de su progenitor pero, sobre todo, lo que sus esfuerzos representaron para España.

pág. 11

Mtr.
El Mundo
11 de Junio
de 2019



po PSA (Peugeot-Citroën) mientras que los camiones que se producen en Villaverde se pasaron a Renault. En mayo de 1969, Eduardo Barreiros abandonó la empresa que había creado. Presentó su dimisión como director y firmó un contrato con Chrysler España en el que se comprometía a no realizar ningún tipo de actividad relacionada con la automoción durante un período de cinco años. La prohibición incluía las operaciones de proyectar, fabricar o comercializar ningún tipo de motor o vehículos.

SU ETAPA CUBANA

La obligación contractual con Chrysler hace que se dedique a nuevos negocios, introduciéndose en el sector agroalimentario. En 1977 se ofrece como consejero industrial en Arabia Saudí y contempló diversas posibilidades en Marruecos, Egipto, Filipinas y finalmente, Cuba. Se reúne con Carlos Rafael, vicepresidente de Cuba, y con él planifica una evolución de su industria automovilística. A los 10 años de su salida de Chrysler, había puesto en marcha el desarrollo de motores diesel V6 y V8. El primero de ellos apareció en 1981, con una potencia en el banco de pruebas de 190 caballos. Se mandó a Lloyd's Register para su homologación en sus tres variantes: automoción, marina e industrial.

En vez de centrarse en la producción de la nueva familia de motores diésel, denominados Taino, Barreiros aceptó la dieselización de los motores de gasolina Zil (rusos), que se retrasó por fallos en el suministro de cigüeñales y la baja salida de éstos. Cuando finalmente arrancó la producción de los Taino, cayó el Muro del Berlín y la economía cubana entró en un momento de recesión que impidió que se alcanzaran los objetivos de 10.000 motores al año.

Eduardo Barreiros falleció en La Habana (Cuba) el 19 de febrero de 1992. Se dijo entonces que ese día se cerró, casi al mismo tiempo de abrirse, la etapa angoleña de su vida profesional. Y es que en aquella época, ya desde la posición que le daba estar bien visto por los políticos cubanos, había iniciado los primeros contactos para presentar un proyecto industrial para el país africano. Una demostración más de su empuje, hasta el final.

Afortunadamente ha dejado un legado que gestiona la Fundación Eduardo Barreiros, de la que es presidenta, con un afán como el de su padre, su hija Mari Luz. Más allá del legado intelectual, el material se conserva en el Museo Eduardo Barreiros, ubicado en Valdemorillo (Madrid).

hermanos y a Eduardo Barreiros replantearse el futuro vendiendo la línea de autobuses de su padre. Inicialmente decide dedicarse a la construcción de obra pública, pero aunque las cosas van bien, en 1949, comienza en el taller familiar de Orense la transformación de motores gasolina a diésel, primero para cubrir sus propias necesidades en la maquinaria y vehículos que utilizaba en las contratas. Pero también para otros.

El taller se quedó pequeño en dos años y en 1951 se decidió trasladar la producción a Madrid, a unos talleres en el kilómetro 7 de la carretera Madrid-Andalucía. El exi-

to fue tal que Barreiros decidió dar un nuevo paso y crear una empresa dedicada a la fabricación de motores: Barreiros Diésel. Primero con talleres en Orense y Madrid, pero dos años más tarde construye su primera nave en Villaverde, iniciando lo que hoy es la fábrica de PSA Madrid.

ACUERDO

Confiado en su buena racha, decide aprovechar el deseo que existía en España de tener un automóvil y entabla contactos con fabricantes internacionales. Fracasa el acuerdo de producción conjunta en España con Humber; hay también un intento de

Tras cancelar sus acuerdos con Chrysler y dejar sus puestos en la compañía, Eduardo Barreiros siguió trabajando en el desarrollo de nuevos motores diésel, en cuyas ventajitas creía.

colaboración con Borgward; y otro de compra por parte de General Motors; hasta que en 1962 se llega a un acuerdo con Chrysler, no cuaja ninguna de las operaciones.

Chrysler, al mando de Lynn Townsend, adquiere el 40% de Barreiros Diésel S.A. Todo fue bien hasta 1967, cuando se hace necesaria una ampliación de capital a la que Barreiros no pudo acudir y, por tanto, desaparece, siendo adquirida por Chrysler y convirtiéndose en Chrysler España. Más de una década después, los problemas financieros de la matriz hacen que esta filial, junto con el resto de las que Chrysler tenía en Europa, se venda al Gru-

