



CHEVY CAMARO
Opción al Mustang



MINI PICK-UP
Carga máxima

Motor Clásico

DESCUBRE EL PASADO, DISFRUTA TU PASIÓN



Dodge Barreiros

EL «HAIGA» ESPAÑOL

Cenit y ocaso de Eduardo Barreiros



423
10/2024
5,95€



NUEVO REGLAMENTO (2024)
Los Vehículos Históricos a examen

GOODWOOD REVIVAL
Bailando bajo la lluvia

FERRARI 340 MEXICO (1952)
Objetivo: la Panamericana



EMPRESARIO Y PADRE

Muchos de los recuerdos de infancia de Mariluz Barreiros son vagos y se funden con todo lo que ha leído y escuchado acerca de su padre. Antiguos trabajadores y colaboradores y, sobre todo, el libro de Hugh Thomas ("Barreiros, el motor de España". Planeta, 2007) han avivado esos rescoldos.

J. BONILLA [TEXTO]. FUNDACIÓN BARREIROS [FOTOS]

De la humilde pensión en la calle de Ferraz, al lujoso piso de la Castellana, donde la familia Barreiros organizaba fiestas para la élite madrileña, medió poco más de una década. "Mis padres se trasladaron a Madrid a finales de 1952, cuando yo apenas debía de tener unos meses", recita Mariluz Barreiros, porque no lo recuerda vivamente, como es lógico. "Vinieron también mis tíos Vale (Valeriano), Gracy (Graciliano) y Celso, y mis tías Mary y Luchy (María Luz). Vivíamos todos juntos. Mi madre (Dorinda Ramos) tenía que lidiar con su marido, sus hijos —mi hermano Eduardo Javier y yo— y sus cuñados. Era una mujer de una bondad infinita. Se ocupaba de la intendencia de la casa, nos bordaba el nombre en la ropa y se preocupaba por que no nos faltase nada. Mi padre y mis tíos se marchaban a trabajar temprano; y cuando regresaban, bien de noche, yo solía estar ya acostada. Así es que mis pri-

meros recuerdos se remontan a unos años más tarde, con unos cinco o seis añitos, cuando solíamos ir en familia a El Burguillo los fines de semana y, antes, pasábamos a recogerle a la fábrica con el Mercedes o el Pegaso".

A Eduardo Barreiros pronto se le había quedado pequeña su Ourense natal. A inicios de los cincuenta, con poco más de treinta años, había reparado las carreteras de media Galicia y dieselizado innumerables motores de gasolina. Pero entendió que, si quería prosperar, debía ir al centro neurálgico de la España económica, administrativa y social de entonces: Madrid. Y en 1952 adquirió los talleres GAL, de unos dos mil metros cuadrados, situados en el barrio de Villaverde, junto a la carretera de Andalucía. Dos años después, junto con su hermano Valeriano, fundó Barreiros Diesel.

"Mi padre no tenía estudios. Dejó el colegio con siete años. Así es que trató de que sus hermanos sí hiciesen carrera universitaria. Tío Gracy y Celso terminaron sien-





Una vida en familia. En la foto de grupo: Celso, Graciliano, Eduardo, Dorinda, el padre Feliciano, Valeriano e Ignacio Liniers (cuñado); sentados, Mary (con Nacho Liniers en brazos), las niñas Miriam Liniers y Mariluz, la hermana Mari Luz, Eduardo Barreiros (padre), Luzdivina (madre) y Eduardo Javier. Abajo, Mariluz y su hermano junto al Pegaso Z-102 que compró el tío Vale.





do ingenieros industriales y Vale, perito mercantil. A mi padre, en cambio, lo que le apasionaba era la mecánica, entendida de un modo pragmático. Se pasaba todo el día en la fábrica, paseando por los talleres, hablando con los mecánicos y echando una mano si podía. Una anécdota que no presencié, pero me enteré luego: él tenía por costumbre estar presente cuando arrancaban por primera vez un motor nuevo. En una ocasión, pidió un duro a los mecánicos y lo colocó encima del motor cuando lo pusieron en marcha. Cuando el duro se cayó, miró y remiró el motor y planteó soluciones para evitar las vibraciones. En la segunda tentativa, la moneda confirmó la suavidad de funcionamiento que buscaban. Y se guardó el duro en el bolsillo. El operario que se lo había prestado se lo hizo saber. Entonces, sacó un mechero de oro y le dijo: 'Te cambio el duro por esto'. Lo que tenía de perfeccionista, lo tenía también de generoso".

Además de transformar motores en plena autarquía, Barreiros se vio abocado al autoabastecimiento de los equipos industriales. Creó incluso empresas auxiliares que ejercían como proveedores (bombas, engranajes, elementos eléctricos...). Las importaciones de este tipo de bienes, si no estaban prohibidas, requerían de unos permisos y una burocracia que hacían más caro el collar que el galgo. Y ni siquiera por esas.

Eduardo experimentó en carne propia la alargada sombra de una Administración tan opaca como hostil hacia la iniciativa privada. El INI de Suanzes —salvaguarda de las estatales ENASA-Pegaso, SEAT y CEPESA, entre otras— se convirtió en un muro infranqueable. "Ese señor nunca permitió recibirle y le tachaba de loco. Pero si algo caracterizaba a mi padre, era su determinación. Y si se lo proponía, buscaba las vueltas para conseguirlo". Ocurrió con Perkins. Viajó a Inglaterra para asociarse y fabricar su motor (el P-6) en España. "Pero le ninguna-

ron. Se enfadó mucho. Así es que investigó, descubrió que no lo habían patentado aquí y desarrolló el EB-6".

Otra batalla de genialidad hubo de librar en 1957, para cumplir el acuerdo con el ejército portugués de fabricar 300 camiones (MC #274). La (supuesta) respuesta de Franco después de la escenografía que montó el orense en El Pardo fue determinante: "Siga usted, todo se arreglará. ¡Barreiros, adelante, adelante!". Comoquiera que fuese, Barreiros sorteó el envite de Suanzes y los talleres de Villaverde iniciaron una frenética actividad.

"Su vida era la fábrica. En realidad, de niña yo no era consciente de lo que estaban haciendo papá y los tíos. Iba a un colegio de monjitas y recuerdo un día que la madre superiora propuso visitar la fábrica, como parte de una actividad extraescolar. Paseamos por los talleres y por las oficinas. Ahí, sí, me di cuenta de la magnitud: 'Esta fábrica es de mi padre', pensé. De poco más me enteraba. Cuando nos juntábamos todos, no se hablaba de trabajo. Mientras tanto, yo iba creciendo en un ambiente desahogado. Vivía bien, pero, ojo, con disciplina. Le preocupaba mi seguridad y me sobreprotegía. Por ejemplo, cuando quise estudiar idiomas y le pedí viajar al extranjero, como algunas de mis amigas, se opuso tajantemente. A cambio, me trajo una 'nany' de Inglaterra que me enseñó".

Con el Plan de Estabilización de 1959, el gobierno trató de destensar la cuerda. Savia joven se abrió paso ante las oligarquías militar y religiosa y las redes clientelares. Eduardo y sus hermanos anduvieron al quite y, tras obtener la autorización para construir los camiones a los portugueses, iniciaron un fructífero período de expansión y fusiones: fabricación de motores, tractores, autocares, furgonetas y, por fin, el culmen: un coche.

"Cuando papá firmó con Hanomag para hacer tractores, viajó a Alemania con mi madre. Durante la cena privada con el presidente de la marca, él mostró ciertas

EDUARDO TUVO QUE LIDIAR EN UN ENTORNO HOSTIL, EN EL QUE HABÍA QUE SER INTELIGENTE PARA ACCEDER A ESTAMENTOS SUPERIORES



Detrás del gran hombre. Dorinda Ramos fue la columna vertebral de la familia Barreiros. Supo estar a la altura en los momentos alegres y cuando vinieron mal dadas. Arriba, con su hija Mariluz y Eduardo. Sobre estas líneas, Eduardo con su hijo Eduardo Javier; y abajo, durante la visita del Rey Faisal de Arabia Saudí, en el Dodge con techo transparente.





reticencias. Hasta que, en un momento dado, su esposa dejó caer en voz alta: 'La mirada de este hombre me inspira confianza'. También se asoció con David Brown, el de Aston Martin, aunque para fabricar engranajes. Cuando firmaron el contrato, allí en Inglaterra, David Brown fue a recogerles al aeropuerto en uno de sus deportivos y se lo regaló. Las marcas extranjeras no veían con malos ojos conceder licencias y vender su tecnología en España, pero no querían invertir.

"El sueño de mi padre siempre fue fabricar un coche. Lo intentó primero con marcas inglesas, la propia Aston Martin, Jaguar y el Grupo Rootes [en 1961, Industria incluso le concedió licencia para construir una berlina Humber, operación frustrada antes de empezar]. Luego se lo planteó a Ford y General Motors. GM era su máxima aspiración. Tenía amistad con John Fitzpatrick [delegado naval de EEUU en España y representante de Gulf Oil Company, el mayor inversor extranjero en esos momentos]. Él fue quien le abrió esas puertas. Pero Ford y GM solo aceptaban si era bajo su nombre y su gestión. O sea, comprando Barreiros Diesel. Y eso no...".

La tercera opción fue la que cuajó. "Durante las negociaciones con Chrysler, mis padres viajaron varias veces a EEUU. Allí tuvieron que acudir a actos sociales, a cacerías de patos, por ejemplo, a las que asistían los Rockefeller. Aunque no eran especialmente de su agrado, era consciente de que estas reuniones, allí o aquí, servían para estrechar lazos comerciales y acceder a estamentos superiores".

En 1963, Barreiros Diesel y Chrysler llegaron a un acuerdo para la fabricación de los Dodge y Simca en Villaverde. "López Bravo sucedió a Suanzes en el INI [1962], y mi padre incluso le cedió un piso en Madrid. Luego, en la práctica, tampoco le dio tantas facilidades. Con los americanos pasó lo mismo. Mi padre tenía fe en ellos, aunque mi tío Vale era más receloso. Las negocia-

ciones fueron duras, y en ellas empezaron a enseñar los dientes. El estudio de mercado que hicieron fue nefasto, presuponiendo que se iban a vender más coches. Pero había mucho más. Creían que España era tercermundista. Vinieron como señoritos, con unos aires de superioridad tremendos. Fue un auténtico choque de culturas".

El resultado lo conocemos e Ignacio Sáenz de Cámara describe en páginas anteriores la vida comercial de los Dodge. "Salir de 'su' empresa sí le hizo mella. Aunque en casa nunca le escuché una mala palabra ni presencié discusiones acaloradas con mis tíos, y mucho menos con mi madre. Ella siempre le apoyó y fue la columna vertebral de la familia".

En 1969, Eduardo y sus hermanos se vieron obligados a dimitir y a vender sus participaciones de Barreiros Diesel a Chrysler. Terminaba así una aventura empresarial sin parangón en España. "Trató de distanciarse, de descomprimirse. Aunque, como empresario que era, buscó otros caminos, que al cabo de unos años le llevaron a Cuba a emprender otra segunda etapa automovilística". Pero esa es otra historia. **mc**

EPÍLOGO

Mariluz Barreiros tuvo una infancia de color rosa. Ser hija de un empresario reconocido internacionalmente como "El Henry Ford español" o el "Rey Midas" se lo puso fácil. "Ahora, si pudiese volver a aquellos años, sí me iría a trabajar con él, como tantas veces me ofreció de joven", añora junto a un retrato de su padre, en la sede la Fundación Eduardo Barreiros que ella preside. Mariluz quiere a toda costa conservar la memoria de su progenitor, pero no por motivos obvios, sino para que sirva a otros de ejemplo de esfuerzo, superación, pasión y generosidad.

SU VIDA FUE LA FÁBRICA. ALLÍ PASABA EL DÍA (Y NO POCAS NOCHES), SIENDO PARTÍCIPE DEL TRABAJO Y LOS LOGROS DE SUS EMPLEADOS, A LOS QUE CONSIDERABA DE LA FAMILIA