



Manivela de arranque

por Jesús Bonilla



¡ADELANTE, BARREIROS!

Era un día caluroso de julio de 1957. Hace ahora 65 años. Eduardo Barreiros no quiso volcar la responsabilidad en terceros y se puso al volante del “engendro”. Así llamaban los técnicos al camión que habían sacado de la chistera de Villaverde en apenas unos meses. Aquel todo terreno de enormes neumáticos de sección elíptica (Elipsoid) humilló a los tres competidores de GMC, Mercedes-Benz y Bedford.

Ante la atenta mirada del ministro de Defensa portugués, Eduardo condujo con maestría el vehículo y logró atravesar sin problemas el bancal de arena y un profundo barranco, arrastrando un remolque cargado con un cañón de artillería y dos toneladas y media de sacos terreros. “En algún punto, el desnivel era del 90 por ciento y despegaba el eje delantero del suelo”, comentó luego. El estado mayor luso felicitó a Barreiros y, de acuerdo a las bases del concurso, le solicitó la construcción de trescientos ejemplares para el ejército.

Era la manera de librar el cinturón burocrático del gobierno de Franco. Barreiros Diesel no tenía autorización

para fabricar ningún tipo de vehículo, solo motores. Pero aquella suponía una puerta lateral por la salir de la cerrazón del Régimen. El coronel Joaquín Planell, ministro de Industria español, tuvo que ceder. “A ver quién me para después...”, llegó a comentar quien fue considerado el Henry Ford español.

Eduardo Barreiros fue un hombre tenaz, un empresario visionario y un trabajador nato. Creó una industria automovilística y logró atraer a un gigante como Chrysler. Luego los americanos le saldrían rana y laceraron su sueño, obligándole a abandonar una empresa que había levantado a fuerza de tesón e ingenio.

Pero también fue esposo y padre. Su mujer Dorinda Ramos y su hija Mariluz se impregnaron de su valentía. Con Don Eduardo ya fallecido (1992), crearon una

fundación con su nombre y levantaron un museo que le honra. Como testigos de su obra, allí están algunos de los motores, tractores, camiones, furgones, autobuses y los Dodge Dart y Simca 1000 con lo que modernizó el pírrico parque automovilístico español de los 50 y 60.

Aun siendo la niña de sus ojos y habiendo llevado una vida aparentemente de color de rosa, Mariluz ha sabido abstraerse de ser solo “la hija de Barreiros” y usar, en cambio, lo positivo que le brindaba ese apellido. Ha heredado el amor de su padre por hacer y crear cosas. Rodeada siempre de amigos y personalidades de la empresa, la cultura, la industria y la política, ha conseguido reunirlos a todos en torno a su amor innato por el mundo del motor. La Fundación Eduardo Barreiros tiene entre sus objetivos fundamentales fomentar el estudio y la experimentación de nuevas tecnologías y avanzar en el conocimiento de la ciencia, especialmente vinculada al automóvil.

Por mor de esa labor, Motorpress-Ibérica le acaba de conceder la “a” de Autopista, un premio que distingue a personas ilustres que avivan la chispa del motor que ha movido a la humanidad desde el siglo XX. **mc**

**«Los inevitables
contratiempos no
han sido para mí
sino un estímulo»**

(Eduardo Barreiros)