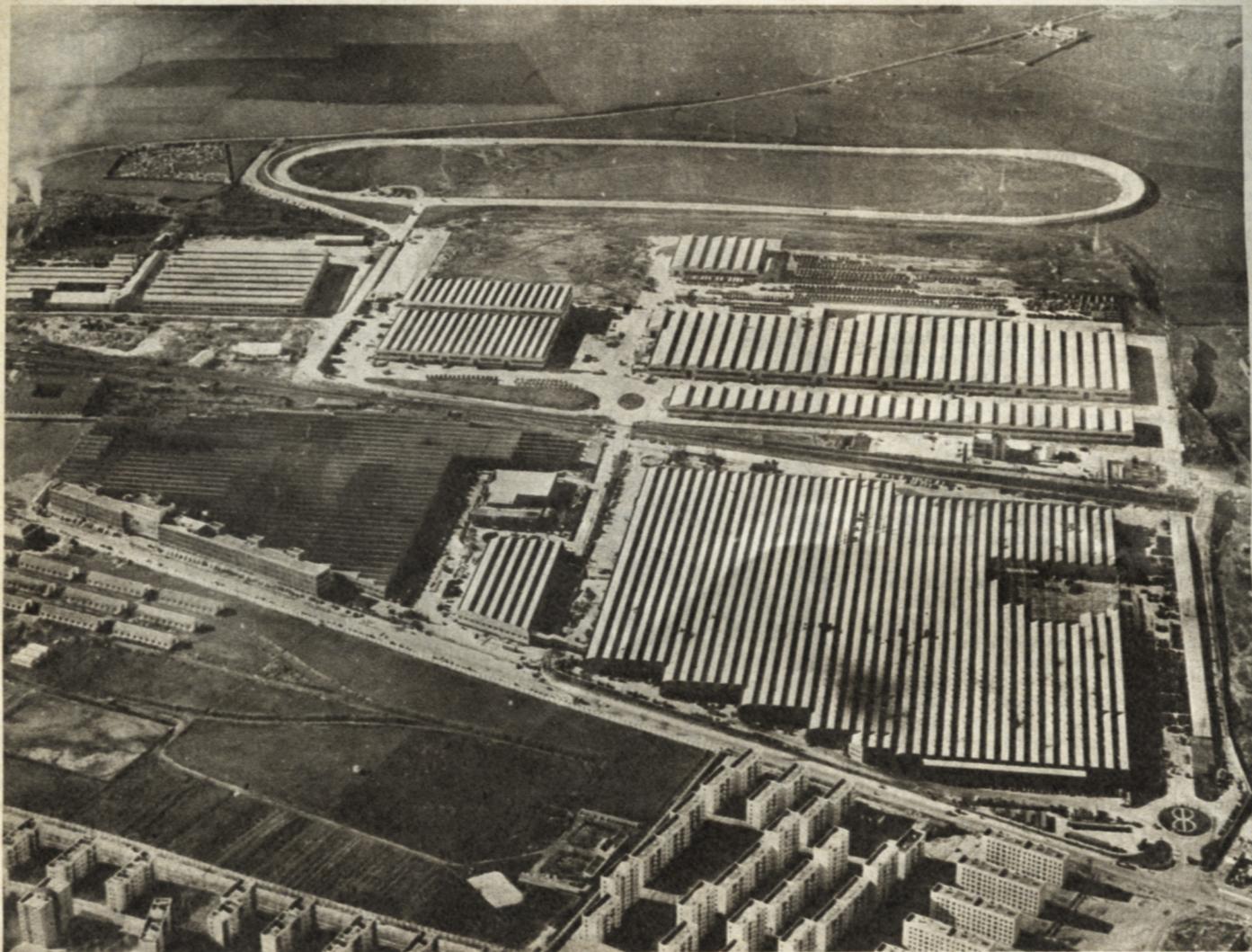




CHRYSLER ESPAÑA: MAS



En cierto modo, la historia de Chrysler España, S. A., comienza justamente hace diez años, cuando Chrysler pasó a participar como socio minoritario en la anteriormente llamada Barreiros, en el año 1963.

La empresa primitiva, Barreiros Diesel, fue fundada en 1951 por los hermanos del mismo nombre, dedicándose en sus orígenes a la transformación de motores de gasolina en Diesel. Más tarde pasó a fabricar motores, camiones y tractores, además de autobuses de pasajeros.

En 1965, ya con parte del capital so-

cial cedido a Chrysler, se comenzó la fabricación de los Dodge y Simca.

La gestión económica, no demasiado acertada, supuso pérdidas constantes a la empresa, lo que desembocó, tras un largo período de crisis, en la adquisición por parte de la empresa americana de la mayoría de las acciones de la compañía en el año 1967.

La marcha de la sociedad, mientras se procedía a una prolongada racionalización de métodos de comercialización, siguió siendo negativa durante largo tiempo, según los datos siguientes:

PERDIDAS EN MILLONES DE PESETAS

1967	652,7
1968	266,1
1969	497,5

Con ciertos altibajos, todo continuó de la misma manera, hasta que en el año 1972 se obtuvieron por primera vez ganancias.

En 1970 la participación de Chrysler pasó a ser del 86 por 100 del ca-

DE 1.000 MILLONES PERDIDOS

pital social de la empresa. Durante esos meses se produjo lo que podría llamarse el "affaire" Barreiros. Sin quedar excesivamente claro el asunto, Barreiros abandonó la empresa para dedicarse a otras actividades. En ciertos sectores la noticia fue comentada casi como si se tratara de un despido. Lo cierto es que don Eduardo, a pesar de sus múltiples cualidades, no había sabido conducir su empresa por buenos derroteros, y, aunque no haya quedado todo perfectamente explicado, se llega a entender incluso la presión por una parte del accionariado sobre su gestión económica.

A pesar de la todavía lejana rentabilidad, se puede decir que en este año comenzó la nueva época de la empresa, que se dedicó a realizar una amplia labor de propaganda, perfeccionamiento de modelos ya existentes y cubrir las lagunas existentes en su gama de vehículos de turismo.

El factor de cambio tuvo, por otra parte, sus repercusiones en el sector laboral, que se vio sometido a un "reajuste".

Paralelamente a estos progresos, el capital social se veía cada vez más aumentado con participaciones de la central americana, que aumentó su porcentaje hasta el 97,53 por 100 del total del capital.

LA GESTION

La nueva época de Chrysler se caracterizó también por la incorporación de métodos de gestión a la "americana". Dentro de la mala prensa que en cierto momento tuvo la empresa durante su período de cambio—mala prensa que ya no existe—, la acusación más o menos velada que acudía siempre a las columnas de los periódicos era de "colonialismo". Las declaraciones de los altos directivos de Chrysler a la revista "Actualidad Económica" en oc-

tubre de 1970 son interesantes en este sentido:

"...Colonialismo implica explotación, implica ir a otro sitio y arrancar de allí y de la gente que allí vive algo. Pienso que de la última cosa que podría ser acusada Chrysler España es de explotación... Tal vez llegue el día en el que Chrysler podrá retirar algún beneficio de lo que ha invertido en Es-



paña. Pero nunca retirará todo lo que ha invertido.. Hemos puesto en todo el mundo siempre mucho más de lo que hemos retirado."

En cuanto a los órganos de gestión, se recomendaron de forma mixta a personas de nacionalidad extranjera y española. Ingleses, franceses, suizos y americanos se turnaban con directivos nacionales en un perfecto equilibrio multinacional, pero con aires y pretensiones de convencer racialmente a los clientes españoles.

LA FACTORIA

La factoría de Villaverde es uno de los mayores complejos industriales de España. En la actualidad emplea más de 13.000 personas en las once plantas de la misma. Allí se fabrican todos los elementos precisos en la producción

de sus modelos y motores, desde los elementos más básicos, y se realizan todas las labores de fundición, tratamientos térmicos, montaje, etc.

También se fabrican allí cajas de cambio, transmisiones y diferenciales con destino a los vehículos Jeep, del ejército de los Estados Unidos, bajo un contrato con la American General Corporation . . .

LA GAMA

La gama de fabricación de Chrysler España es muy extensa, cubriendo desde los motores Diesel hasta los camiones de 38 toneladas.

La fabricación de vehículos de turismo incluye diez modelos basados en tres fundamentales: el Simca 1000, el Simca 1200 y el Dodge, que se puede obtener con transmisión convencional o con transmisión automática . . .

En camiones abarca desde los de 4,5 toneladas hasta los de 38. Alguno de los modelos más pesados llevan tres ejes. En algunos casos, los motores van alimentados por medio de turbina.

En cuanto a los tractores, comprenden desde el R-350 S, de 40 CV, hasta el R-545, con 80 CV.

Los autobuses urbanos van desde el microbús de 22 plazas hasta el autocar de 50 asientos.

