

EDUARDO

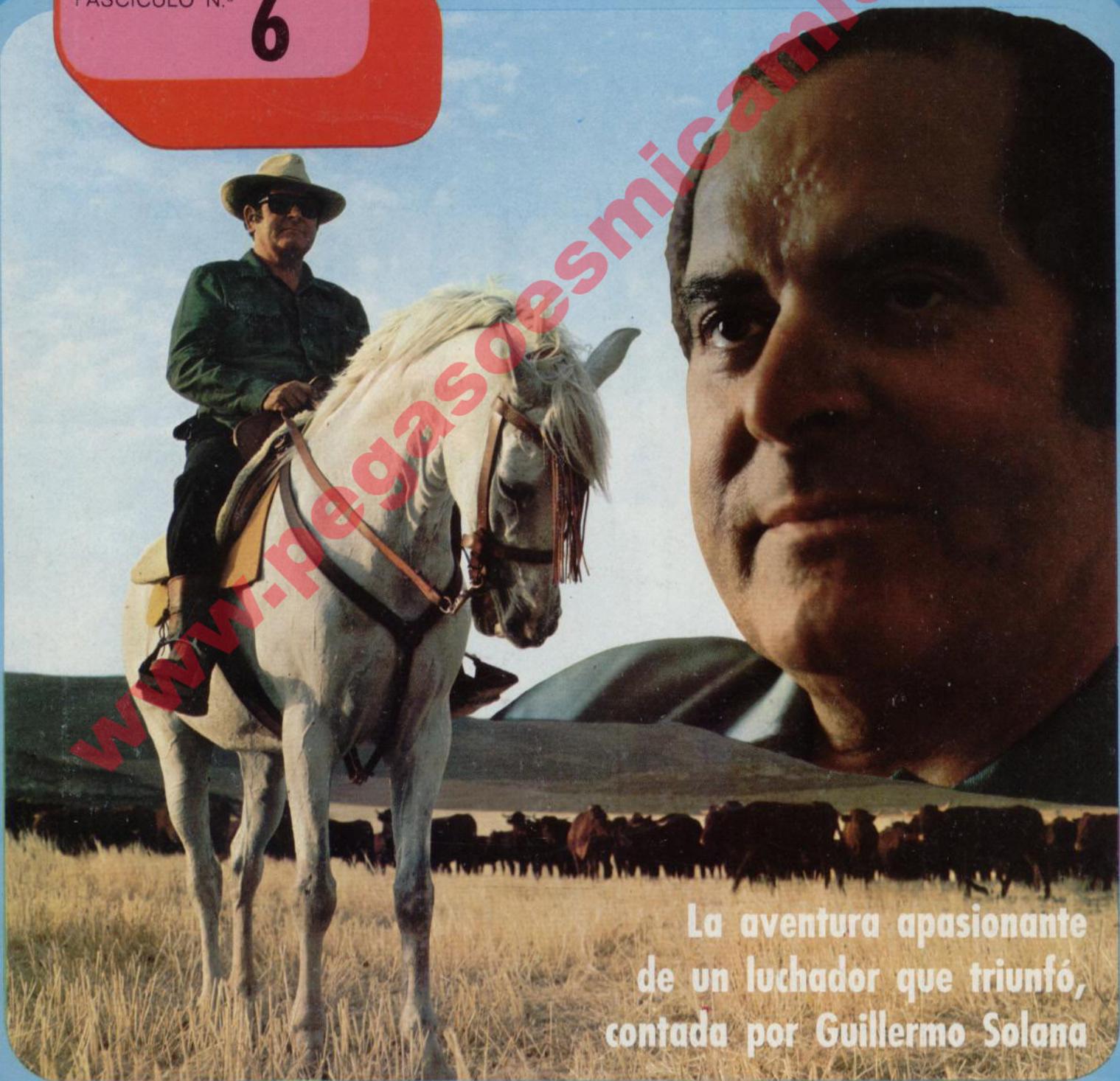
# LOS <sup>2</sup> ESPAÑOLES

# BARREIROS

COLECCIONABLE

FASCICULO N.º

6



La aventura apasionante  
de un luchador que triunfó,  
contada por Guillermo Solana

25

PESETAS

# LOS ESPAÑOLES

Cada siete días, la biografía de un protagonista de la vida española. Número 6.

Director:

**V. FERNANDEZ ASIS**

Director artístico: José ASENSI

Colaboran en esta serie:

Joaquín	AGUIRRE BELLVER
Jesús M.º	AMILIBIA
Jaime	ARIAS
Juan	ARMENGOL
Joaquín de	ARZAMENA
Manuel	BARRIOS
Conchita	BORDONA
Pilar	CAMBRA
José Manuel	CARRIL
Juan José	CASTILLO
Luciano	EGIDO
Federico	GALLO
José María	GARCIA
Julián	GARCIA CANDAU
Juan	GARCIA CASTELL
José	GONZALEZ CANO
Joaquín	GORDILLO
Alejandro	HERAS LOBATO
María Cruz	HERNANDEZ ALVARIÑO
María Antonia	IGLESIAS
Eva	JARDIEL PONCELA
Ricardo de	LA CIERVA
Cayetano	LUCA DE TENA
José María	LLADO
Pascual	MAIZTERRA
Julio	MANEGAT
Lourdes	MATEOS
Tico	MEDINA
José María	MUGICA
José Luis	NAVAS
Luis	NUÑEZ LADEVEZE
Antonio D.	OLANO
Alfonso	PASO
Juan	PLA
Raúl del	POZO
Nativel	PRECIADO
Juan Francisco	PUCH
José Luis	QUINTANILLA
Pedro	RODRIGUEZ
Emilio	ROMERO
Gaspar	SABATER
Alfonso	SANCHEZ
José María	SANCHEZ SILVA
Carlos	SENTIS
Eugenia	SERRANO
<b>Guillermo</b>	<b>SOLANA</b>
Francisco	UMBRAL

Documentación: Miguel Angel Morer  
Fotografías: Cifuentes, archivo de D. Eduardo Barreiros y archivo LOS ESPAÑOLES

Productor ejecutivo:

**M. MARTIN FERRAND**

Redacción: Orense, 9. Madrid-20 - Administración: Sánchez Pacheco, 81-83. Madrid-2. Edición: PUBLICACIONES CONTROLADAS, SOCIEDAD ANONIMA - Impresión: ARTES GRAFICAS F. M., S. A. - Francisco Gervás, número 8 y 10. Alcobendas (Madrid). Distribución: DISTRISA. Sánchez Pacheco, n.º 81. Madrid-2. Pedralbes, 16. Barcelona-6. Depósito Legal: M. 27.226 - 1972. Fecha: 9 de noviembre de 1972.

**E**DUARDO Barreiros es uno de esos «profesores de energía» a la americana, como se les llamaba hace medio siglo, nacido en un hogar modestísimo y elevado prácticamente desde la nada hasta las cumbres de la industria por virtud de su solo esfuerzo. Esta trayectoria ascensional de los hombres que, comó el personaje galdosiano, partieron de cero para llegar a tenerlo todo, nunca puede explicarse al amparo del lema clásico de que la fortuna ayuda a los audaces. Aunque estos capitanes de industria tengan siempre en el horizonte una estrella resplandeciente, hay en ellos una rampa de lanzamiento construida con palabras tan nobles como vocación, aptitud, voluntad, tenacidad y, muy especialmente, una inverosímil capacidad de sacrificarlo todo y de prescindir hasta de lo esencial con tal de alcanzar la meta soñada. Esto, y no sólo el buen éxito, que se da de añadidura, es lo que constituye el ejemplo digno de imitación para cuantos jóvenes habrá hoy en España, tan faltos de medios como sobrados de ambiciones, para quienes la carrera triunfal de Eduardo Barreiros ofrece tantos motivos de estudio y de imitación. Nada se ofrece gratis en este mundo. No hay epitomes valederos para hacerse millonario en quince días; y aunque así fuera, estamos ciertos de que las facilidades de una fortuna inesperada no le hubieran compensado a Eduardo Barreiros de la ausencia de ese hacerse a sí mismo con una voluntad a prueba de reveses, de fracasos y de desengaños, que también se dieron en él y que forman como la cara oculta de la Luna en la vida de esos triunfadores. A pesar de todo triunfadores.

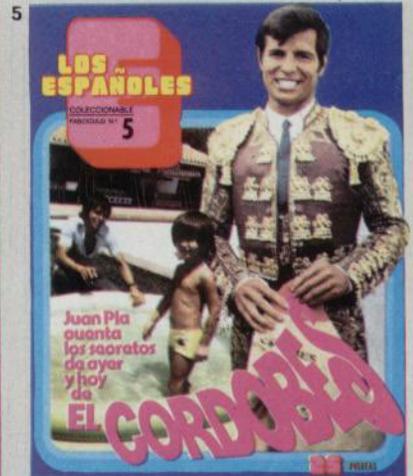
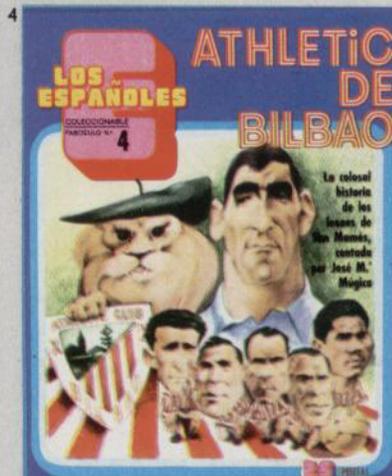


**G**UILLERMO Solana es desde 1969 redactor jefe de la revista «Gaceta Ilustrada». Ha pertenecido a las redacciones de las revistas «El Español» y «SP» y ha sido colaborador fijo de TVE, «3E», «Pueblo» y «Africa». En 1967, encargado por «Gaceta Ilustrada» de la realización de un serial sobre el futuro de la Bioquímica, visitó el New York University Medical Center y entrevistó al doctor Severo Ochoa.

Los sectores informativos que ha cultivado más asiduamente han sido la política internacional y la divulgación científica (siguió desde Houston los vuelos del «Apolo XI» y del «Apolo XII»). Está casado, tiene cuatro hijos y cuarenta y dos años. Su «hobby»: escribir cuentos de ciencia-ficción

## NUMEROS ANTERIORES

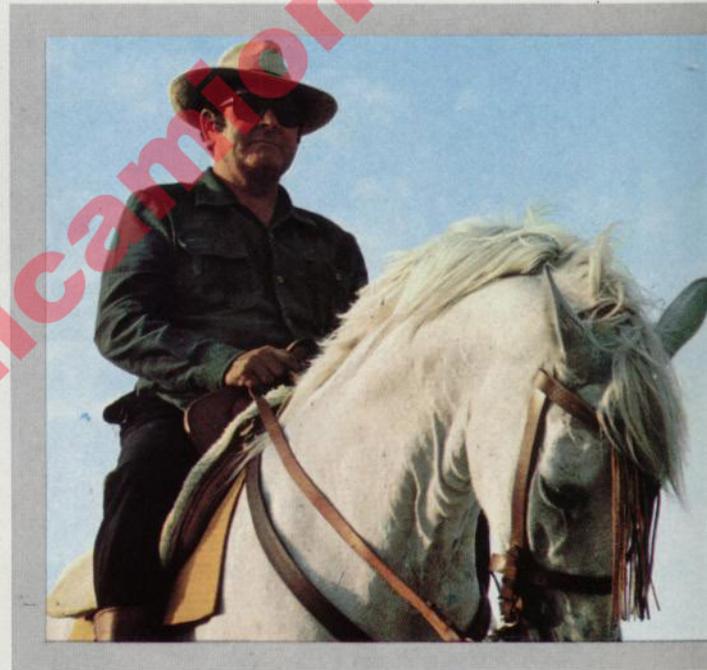
- 1 Franco íntimo.
- 2 El Príncipe de España.
- 3 Dalí



# EDUARDO BARREIROS

Por GUILLERMO SOLANA

*Se manifiesta en Barreiros el gusto por el aire libre, un aire no contaminado por los escapes de los motores. Los largos paseos a caballo, la plácida contemplación de sus ganados... De esta manera, Barreiros se restituye un poco a aquel ambiente rural que fue el de sus primeros años*



**E**ON frecuencia me preguntan cómo soy. Contesto que nunca me he parado detenidamente a pensarlo. Siempre he considerado que el hombre no debe juzgarse a sí mismo. Desde muy joven tuve siempre una gran ambición: el deseo de crear y de producir, que ha sido el motor de mis actividades. Mi vida, tras cumplir con mis deberes religiosos, ha estado consagrada al trabajo, que es mi verdadero y único "hobby", pero nunca me ha faltado tiempo para mi familia y mis amigos.»

El hombre que ha pronunciado estas palabras lavaba autobuses cuando tenía doce años y es hoy uno de los poquísimos españoles

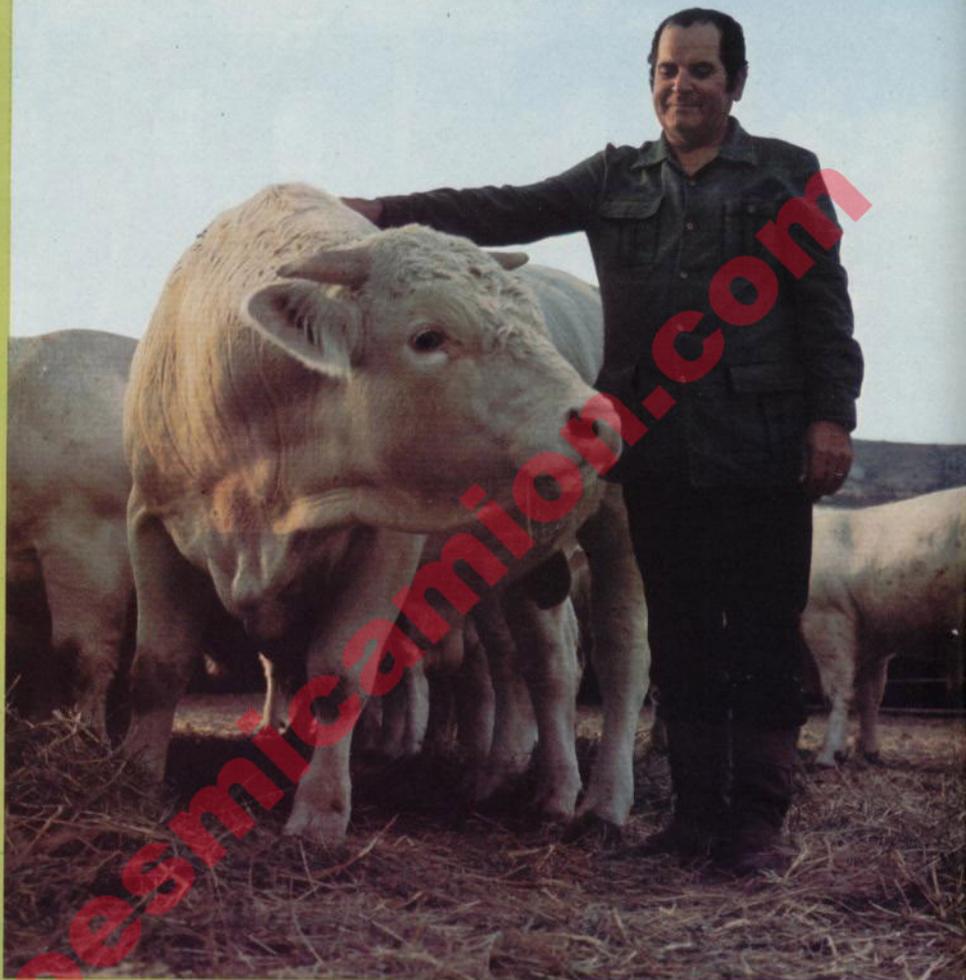
que posee un Mercedes «600»; trabajó como aprendiz de mecánico con un salario de dos pesetas diarias y llegó a dar trabajo a un conjunto de más de 60.000 obreros; tiene hoy más de 5.000 cabezas de ganado vacuno y afirma modestamente que en su vida había visto una vaca; ha conducido coches de línea por las carreteras de Orense y ahora explota en esa provincia unas minas de estaño con las que, en un plazo de dos años, España puede pasar de la categoría de nación importadora a la de exportadora de ese mineral. Se llama Eduardo Barreiros y afirma que es feliz. Su vida es una aventura increíble, en la que el tesón, la inteligencia y la fe en quienes le rodeaban impulsaron a Eduardo Barreiros a la cumbre del éxito.

**E**N un lugar de la Mancha, entre los pueblos de Alhambra, La Solana y Villanueva de los Infantes había, no ha mucho tiempo —en junio de 1969— un gran coto de caza, con una superficie cultivada de 120 hectáreas que Eduardo Barreiros compró por cincuenta millones de pesetas y ha convertido, ampliándolo considerablemente, en Explotaciones Puerto Vallehermoso, S. A. Hoy cuenta con cerca de 3.000 hectáreas dedicadas al cultivo de cereales y 1.000 de regadío, y con unas 5.000 reses, 200 de raza «charolaise» y el resto de las razas retinta y avileña.

A este lugar viene Eduardo Barreiros todos los fines de semana al volante de su «Dodge Dart». Y en este lugar, verdadero complejo ganadero del que saldrán algún

*Cuando este hombre acaricia una vaca, como cuando acaricia un coche, se aprecia esa orgullosa manifestación de quien pone una nota de ternura en las creaciones debidas a su propio trabajo, a sus ensueños, a sus desvelos*

día los que ya alguien ha llamado «filetes Barreiros», Eduardo Barreiros cuenta su vida de luchador infatigable, de triunfador sin codicia.

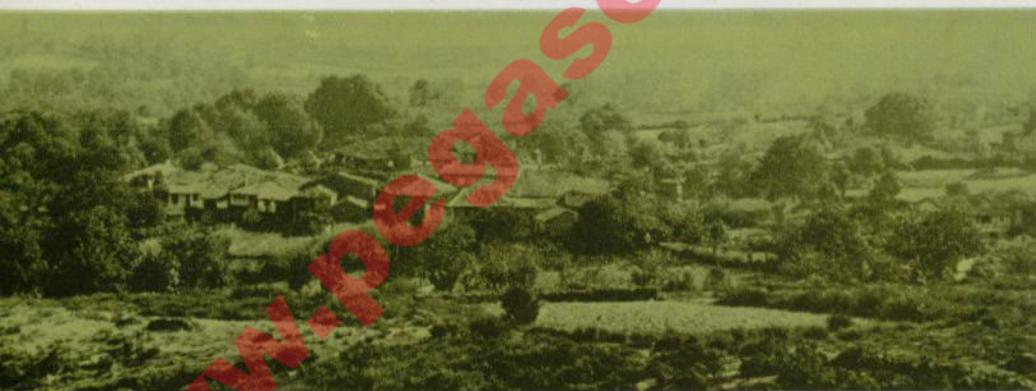


## SU PRIMER COCHE... DE JUGUETE

**N**ACI en la provincia de Orense el 24 de octubre de 1919, en la Parroquia de San Miguel, en un pueblecito muy pequeño que se llama Gundias.. Mi padre, a los pocos meses de casado, se fue a trabajar a las islas Canarias y yo vine al mundo seis meses después de su partida. Nos enviaba giros frecuentes. Mamá y yo vivíamos con el abuelo Francisco, padre de mamá. Cuando cumplí cuatro años mi padre regresó para llevarnos a mi madre y a mí. Venía con mil duros, el dinero justo para el regreso y para poder empezar a trabajar por su cuenta, una cantidad muy importante para gente modesta como nosotros.

Nos instalamos en Tamaraceite y papá montó un pequeño taller para hacer cedazos. Tenía dos caballos para transportar y vender los cedazos. Un día le pedí que me llevase con él y aunque la jorna-





*Este es el bucólico paisaje orensano donde Barreiros vio la primera luz, esa luz casi siempre tamizada por unas nubes volanderas que cubren el cielo y ayudan a soñar en imaginarios viajes. Los gallegos realizan sus fantasías a caballo de las nubes del paisaje natal*

da era muy dura consintió en llevarme. Al pasar por uno de los pueblecitos del recorrido me compró una armónica que empecé a tocar, montado en uno de los caballos. Pero la tarde fue aún mejor. Llegamos a una gran casa de campo y mientras papá realizaba su negocio yo me puse a jugar con dos niños y una niña que tenían,

más o menos, mi edad. Me enseñaron un coche de juguete de aquella época, lo cogí, lo contemplé con enorme ilusión y jugué por toda la terraza. Pero cuando estaba más entusiasmado papá me llamó y me dijo: «Eduardito, vámonos, que aún nos falta mucho por andar». Dejé el cochecito en medio de la terraza y me fui andando muy despa-

cio hacia papá sin dejar de mirar el juguete que ninguno de los niños había vuelto a coger. Papá me montó en el más manso de los caballos y partimos. Pero aquellos buenos señores debieron darse cuenta de que yo nunca había tenido la oportunidad de jugar con un coche como aquél. Apenas habíamos recorrido unos doscientos metros cuando uno de los niños vino corriendo y me regaló el cochecito.

A los dos años nos volvimos a la Península, porque el abuelo Francisco se encontraba mal. En tercera clase, como a la ida. Yo tenía seis años y a los pocos meses murió el abuelo.

● EDUARDO BARREIROS, que tiene más de tres millones de Kms. de volante y que confiesa haber rebasado algunas veces los 220 kilómetros por hora, conduce ahora un «Land Rover» por uno de los caminos de la finca. El vehículo da alcance a una niña delgada y limpia que avanza por la cuneta.

Eduardo Barreiros abre la portezuela y dice a la niña que suba. A los pocos minutos el «Land Rover» arriba al corazón de la finca. Eduardo Barreiros detiene el vehículo y la niña desciende. Otra vez en marcha, explica que la niña es hermana menor de dos braceros, que padeció una afección cardíaca y que ha sido reconocida por el doctor Vega Díaz. Espera que pueda ser pronto examinada por unos especialistas extranjeros que acudirán a un Congreso. Si su dictamen es favorable enviará a la niña a los Estados Unidos para que allí la operen.

El «Land Rover» se detiene ahora junto a un autobús. Eduardo Barreiros explica que es el vehículo que lleva todos los días a la escuela a los hijos de sus empleados.

## EL CODIGO DE BARREIROS

**P**APA, un mes antes de volver de Canarias, aprendió a conducir. Después compró en Orense un autobús de 10 HP que le costó 16.000 pesetas, más 3.000 de la carrocería. Tenía dieciocho plazas y era un vehículo que le hacía sufrir mucho ya que, como su potencia era tan reducida, en las cuestas era preciso que se bajaran los viajeros. En 1927 solicitó la concesión de una línea entre Orense y Los Peares. Era un recorrido de veinte kilómetros, que estaba abandonado porque no era rentable, pues iba paralelo al ferrocarril. Mi padre cobraba una peseta por todo el trayecto, mientras que en tren sólo costaba treinta céntimos.

Cuando cumplí doce años empecé a ir a Orense todos los días, como revisor del autobús. Al llegar a Orense tenía que lavar el vehículo y ayudar a repararlo. El día en que no había averías me iba a un taller mecánico en el que trabajaba de aprendiz. Recuerdo que me daban dos pesetas al día. Todas las semanas le entregaba a mi madre el jornal que ganaba. Mi maestro era Manuel Cid, que desde hace treinta y tres años trabaja conmigo y hoy es director. Juntos hemos trabajado a veces hasta dieciséis horas diarias, y sé que en muchos momentos le han ofrecido honorarios más altos en otras empresas, pero él jamás me lo dijo y prefirió seguir conmigo.



El ayer del magnate está representado por sus padres con él mismo, cuando el futuro era todavía un libro en blanco



## EMPRESA "BARREIROS"

AUTOS DE LÍNEA ORENSE A P. DEL SIL.  
 ÓMNIBUS PARA EXCURSIONES  
 CAMIONES Y TURISMOS DE ALQUILER

QUEVEDO, 5

ORENSE

*En ese libro fueron escribiéndose muchas páginas; entre ellas, las mejores, sin duda, son las que le permiten a Barreiros retratarse junto a sus bienes más amados: la mujer y los hijos. Y entretanto, en el tiempo, quedan aventuras ya un poco remotas, como el camión Barreiros, y aún más allá, el anuncio de la empresa de transportes orensana, de donde arranca buena parte de la prosperidad actual*

● HACE MUCHOS AÑOS Eduardo Barreiros se trazó un código de conducta al que siempre ha permanecido fiel. Es un decálogo de cuya paternidad se siente orgulloso:

1. Hacer siempre honor a los compromisos.
2. No mirar a nadie por encima del hombro.
3. Ser muy tenaz.
4. Rodearse siempre de buenos colaboradores y amigos.
5. Convivir al máximo con los que trabajan con uno.
6. Estimularlos en la mayor medida.
7. No querer ganar uno para sí la última peseta.
8. Trabajar con intensidad.
9. Escuchar las sugerencias aunque procedan de gente modesta.
10. Tener vocación y fe.

## UN AUTOBUS, A LA LINEA DE FUEGO

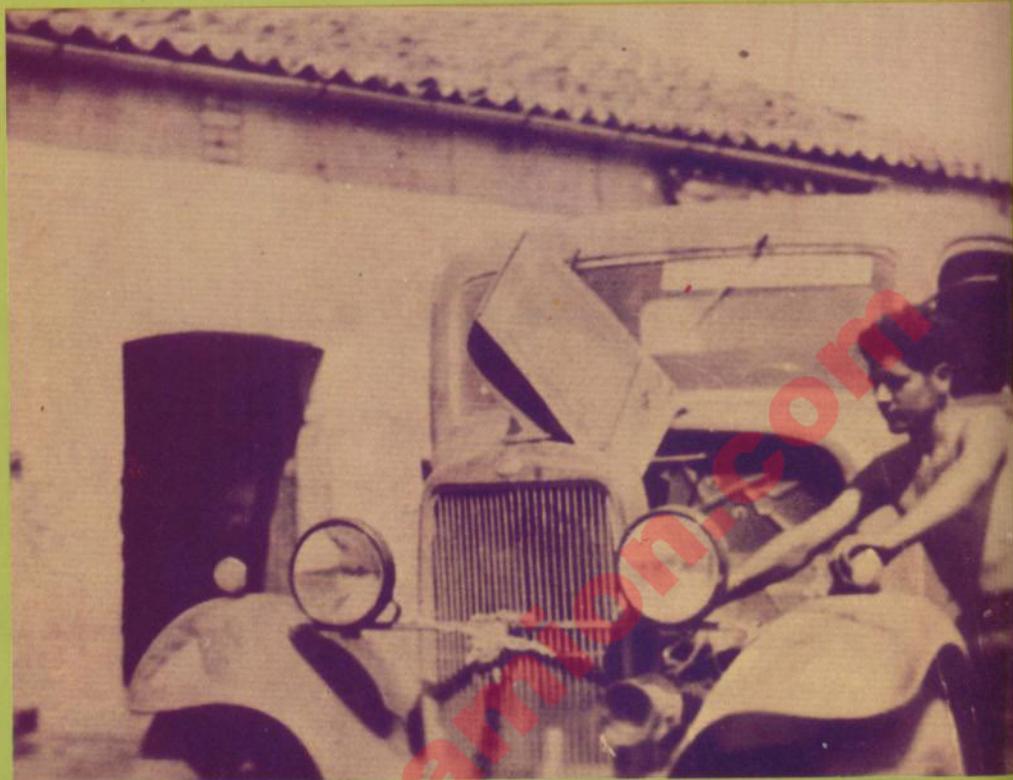
**C**UANDO estalla la guerra civil Eduardo Barreiros marcha como voluntario al puerto que hoy se llama de los Leones de Castilla. Allí combate durante diez meses y regresa a Galicia para realizar un trabajo aún más peligroso: conducir su requisado autobús desde La Coruña a Oviedo con soldados que marchan al frente, y de Oviedo a La Coruña con heridos que son enviados a los hospitales. Un viaje diario durante dos meses.

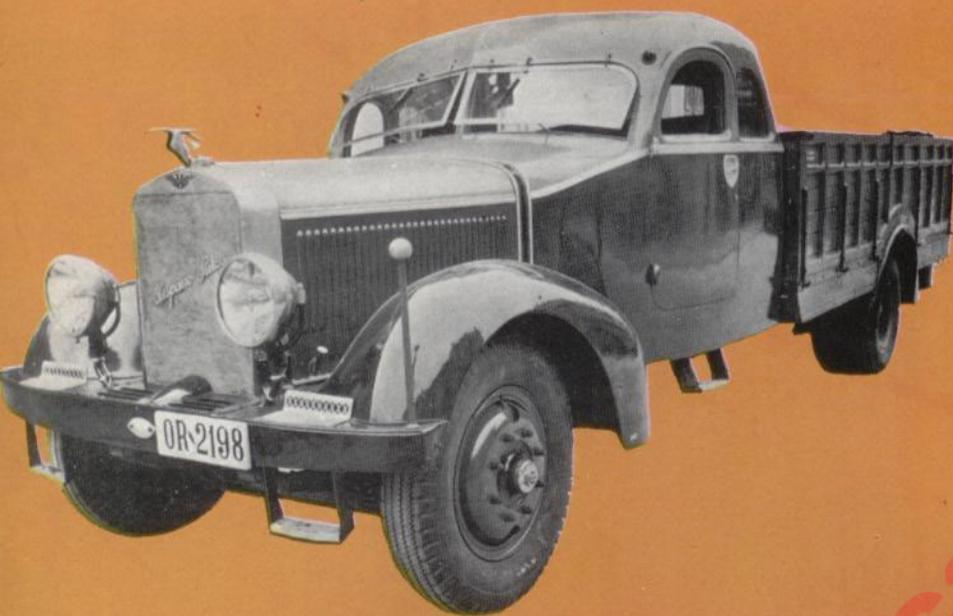
—Marchábamos en convoy, siempre de noche y con las luces apagadas. Una vez, entre Grado y Oviedo, vi volar de un cañonazo al autobús que me precedía a 100 metros de distancia...

Y cuando llaman a filas a su quinta, Barreiros es enviado a antitanques, siempre en vanguardia.

—Cobrábamos más dinero que los soldados de otras unidades, y lo que me daban lo enviaba casi íntegramente a mis padres. Aunque era muy joven pensaba más en mis hermanos que en mí y ya me había hecho el propósito de que estudiasen buenas carreras.

Nunca ha conocido la siesta. Duerme siete horas diarias y se desquita los sábados. En Puerto Vallehermoso, junto al chalet del ingeniero agrónomo señor Góngora, gerente de la explotación, y al lado de la edificación gemela donde comen los empleados solteros, no hay una lujosa mansión para Eduardo Barreiros y su familia, porque afirma que hay cosas más importantes que hacer. Cuando se halla en su finca habita un chalet modesto, decorado con gusto y sencillez por su mujer. Es allí donde ahora cuenta el comienzo de su carrera como empresario. Ha terminado la guerra civil. Eduardo Barreiros es otra vez chófer de la modesta empresa familiar, en una nueva línea transporte de viajeros y mercancía entre Parada del Sil y Orense. Pero no es solamente chófer:





De los coches antiguos, aquel viejo Hispano-Suiza que Barreiros reconstruyó hasta dejarlo flamante, ha pasado a un suntuoso despacho, donde los recuerdos del tiempo ido —y no perdido— esmaltan la carrera hasta la gran meta ya alcanzada y otras que todavía le esperan



### «JAMAS HABIA TENIDO EN MIS MANOS TANTO DINERO»

**C**UANDO papá compró la exclusiva de la línea, la empresa de Luintra hacía el recorrido con un viejo turismo para llevar el correo y no perder la exclusiva. Papá pagó 12.000 pesetas por la exclusiva y el turismo y, al volver yo de la guerra adquirimos un viejo autobús, marca Chevrolet que, más que autobús, parecía una jardinera. Más tarde compramos un destartado camión Ford y una carrocería.

La carrocería era más larga de lo debido y tuve que alargar el chasis. Así pudimos tener en servicio dos autobuses y el viejo turismo Renault. Los viajeros eran cada vez más numerosos y, en vista del éxito, compré a un chatarrero del Puente unos largueros procedentes de un camión Citroën y un diferencial. El motor y la caja de cambios procedían de un camión que ardió y que adquirí como chatarra...

Al mismo tiempo que atendía a los ómnibus comencé a hacer algunas operaciones de reconstrucción de vehículos que me produ-

jeron buenos beneficios. El primer negocio de compraventa fue el de una moto que adquirí por 600 pesetas y que, después de reconstruida, vendí a mi primo Celso por 3.000 pesetas. A partir de entonces Celso, diez años mayor que yo y que hoy tiene una joyería en La Coruña, me prestó dinero en varias ocasiones, de 2.000 a 10.000 pesetas cada vez.

Después compré un turismo Mercedes por 10.000 pesetas. Era un coche de 1930. Lo despiecé. Vendí el diferencial y casi todas sus partes menos el motor que empleé para montarlo en un camión que compré en estado inservible. Después de la transformación y con una carrocería nueva parecía un vehículo flamante. Además, lo equipé con un gasógeno que fabriqué yo mismo... Días más tarde lo cambié por un Chevrolet de 1934 y obtuve en el cambio 70.000 pesetas. Más tarde adquirí un turismo Hispano por el que, después de arreglado, conseguí 150.000 pesetas.

Jamás había tenido en mis manos tanto dinero. Recuerdo que me llevé a casa el fajo de billetes para enseñárselos a mis padres y a mis hermanos. Al día siguiente me fui a Madrid con Graciliano para que empezara a estudiar en una Academia preparatoria del ingreso en Ingenieros. Por entonces mi hermano Valeriano estudiaba peritaje mercantil, Celso estaba interno en un colegio de Vigo y Mary y Lucy, internas en las Carmelitas de Orense.

● La «PIÑA» de las Empresas Barreiros (Explotaciones Vallehermoso, las minas de estaño, unas sociedades de cartera, una financiera inmobiliaria) cuenta con un Gabinete de Estudios cuyo veredicto condena a muerte un proyecto o lo eleva a la categoría de realidad. Ese Gabinete fue el que dio luz verde a la idea de crear una gran empresa agropecuaria donde apenas había más que un coto de perdices y el que dio luz roja a un proyecto relacionado con la construcción de grandes petroleros. Pero en los años cuarenta, cuando en España faltaban motores, neumáticos y gasolina, Eduardo Barreiros no tenía más Gabinete de Estudios que su mente de creador infatigable y su olfato de hombre de empresa todavía en ciernes.

## «¿QUIEN ES ESA CHICA?»

**N**O olvidaré nunca el mes de enero de 1940, porque fue entonces cuando conocí a Dory. Cuando la vi por vez primera estaba conmigo Arturo, el único chófer que teníamos entonces.

«¿Quién es esa chica?», le pregunté.

«Es—me respondió—de Cerredá. Está interna en las Carmelitas y estudia la carrera de Magisterio. Y yo le repliqué:

«Lástima que esté interna. Ya me gustaría un día invitarla a bailar.»

Volví a verla una semana después, pero no me atreví a decirle nada porque siempre he sido tímido. Pasaron dos semanas más y yo sentía un tremendo deseo de verla de nuevo. Comprendí que me había enamorado de una muchacha con la que ni siquiera había hablado. Fero me valí de sus amigas para que nos presentaran y después empecé a enviarla cartas y más cartas. Sólo con escribirla me sentía feliz. Pero no tenía el «sí». Tarde cinco años en conseguirlo.

El autobús que yo conducía pasaba por Cerredá a las siete de la tarde. En verano aún de día, Dory paseaba por la carretera con alguna amiga y yo paraba el autobús para saludarla con la consiguiente protesta de alguno de los viajeros... Los domingos me levantaba temprano para ir a misa de nueve e iba a pie hasta Cerredá, cruzando la Sierra. Era un camino solitario y en invierno no faltaban los lobos.

Pero Dory me decía con frecuencia que ella era muy joven y que no quería tener novio, que me buscara otra. En 1944 me enfadé y empecé a salir con algunas amigas suyas. Cuando Dory, a la que no escribía desde hacía dos semanas, se enteró de aquello decidió ir a Orense, esperando hallarme en el autobús. Yo estaba en Orense aquel día y cuando llegó el coche vi a Dory sentada en la delantera, junto a mi madre, que venía de San Miguel. Me dio un vuelco el corazón al ver juntas a las dos personas que más quería en mi vida. Dory, más cerca de la puerta, fue la primera en bajar. Al verme se echó a llorar... Aquel día los dos nos quedamos en Orense. Fuimos al cine y a bailar y por la noche la





acompañé a casa de unos tíos suyos. A partir de aquel momento nuestro noviazgo era ya oficial.

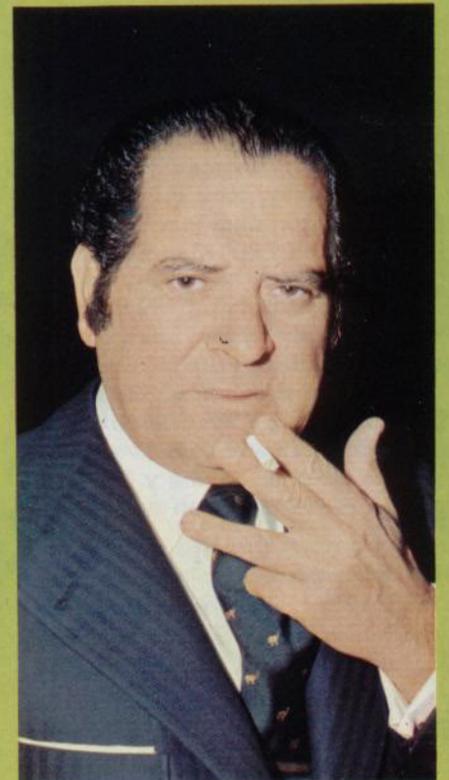
● EDUARDO BARREIROS tiene la fortaleza de un roble (no ha conocido otra enfermedad que no fuera un tífus en los años cuarenta), pero ahora es un roble que lucha contra el exceso de peso. Está por los ochenta y cinco kilos, pero apenas bebe («porque no en balde el alcohol se transforma en azúcar»). No fuma cigarrillos. Sólo cigarrillos puros. Toma uno de la caja con mano firme, mano de trabajador, encallecida, torturada...

### «BUSCAD POR AHI UN TROZO DE MI DEDO»

**C**UANDO todavía era aprendiz con Manolo, la caja de engranajes de una máquina me pilló un dedo y le seccionó la punta. Fue mi primer accidente de trabajo. El segundo me sucedió en 1949, una fría mañana de invierno. Yo tenía la costumbre de ser el primero en llegar a nuestro pequeño taller. Conecté el interruptor para que los bancos de rodaje se pusieran en marcha y se suaviza-



Arriba, la misma chica de la página anterior, ya convertida en señora de Barreiros. En las otras dos fotos, Barreiros con su puro, muy frecuentado por el gran industrial, y excepcional y contradictoriamente, con su cigarrillo, acaso utilizado sólo con fines fotográficos y por aquello de que hay que hacer muchas poses



ran los motores, pero uno no arrancó. Aquello me extrañó y, sin darme cuenta, dejé el interruptor puesto. Me acerqué para ver por qué no funcionaba e inadvertidamente apoyé la mano derecha en la correa trapezoidal del motor que movía la máquina y que tenía una potencia de diez caballos. En aquel instante, por un defecto del interruptor, se puso en marcha y me enganchó la mano entre las ranuras de las cuatro poleas. Reaccioné rápidamente, cogiendo las correas con la mano izquierda y conseguí parar el motor. No recuerdo haber hecho nunca un esfuerzo semejante. No sólo detuve el motor, sino que conseguí que se moviera hacia atrás, ya que mi mano continuaba enganchada, no había nadie que pudiera ayudarme y el interruptor estaba a más de dos metros de distancia.

Envolvi la mano en el pañuelo y me fui solo al cirujano, que realizó un buen trabajo porque los dedos que quedaron colgando, aunque las articulaciones no funcionan, me siguen prestando un buen servicio. Nada pudo hacer por el meñique que se quedó entre las correas y las poleas.

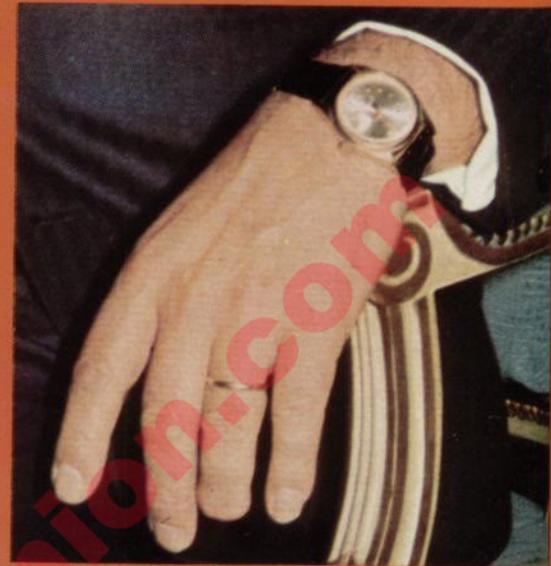
Meses más tarde sufrí otro accidente en la otra mano. Fue a mediodía, cuando Manolo y los mecánicos estaban empujando un camión con el basculante alzado. Había allí un pequeño escalón que dificultaba su trabajo. Yo me acerqué y con la mano izquierda comencé a empujar sobre el bastidor. De repente se desprendió el basculante y me cortó la primera falange de un dedo. Sin decir nada contuve la hemorragia con un pañuelo y me fui de nuevo a ver al cirujano. Yo mismo conduje el coche. Una hora después estaba otra vez en el taller; tras ponerme una inyección de anestesia me había curado la herida. Manolo vio mi mano vendada y me preguntó:

«¿Te has lastimado mucho?»

«Buscad—le dije— por ahí un trozo de mi dedo.»

Lo encontraron inmediatamente y lo metieron en un frasco de alcohol. Papá, cuando se enteró, lloró como un niño. Mamá y Dory tardaron dos semanas en saberlo.

● EL PADRE DE EDUARDO BARREIROS murió en 1964 cuando Barreiros era ya uno de los más importantes hombres de empresa de toda España. Un avión de Ibe-



*Las manos de Eduardo Barreiros... Ambas fueron duramente castigadas en accidentes de trabajo. «Los dedos que quedaron colgando, aunque las articulaciones no funcionan, me siguen prestando un buen servicio»*

ria, fletado especialmente, se lo llevó un día a Colonia y lo trajo, ya cadáver, una semana después. Cinco ministros del Gobierno español asistieron al entierro de aquel hombre que había fabricado cedazos con sus propias manos. «El momento de la agonía—dice Eduardo Barreiros—fue el más dramático de toda mi vida. Unas horas antes de entrar en coma, dándose cuenta de que se moría, me dijo que yo había sido el rey de la familia y que lo siguiera siendo ya que todos me querían tanto como podían quererle a él. Aquellas frases me emocionaron tanto que cada vez que las recuerdo se me humedecen los ojos.

## «DORY REZABA EN VOZ ALTA»

**E**N 1945 nace BECOSA. Es la primera empresa de Barreiros y, curiosamente, sólo de un modo marginal está relacionada con el mundo del motor. Es una sociedad constructora que surge gracias a

un crédito bancario de 200.000 pesetas y cuya actividad se reduce, al principio, a las modestas contrataciones provinciales. Eduardo Barreiros ya se ha casado. Para inspeccionar las obras se levanta a las cinco de la mañana. Una noche de invierno está a pique de no regresar jamás.

Viene de la obra de La Tropa, cerca de La Gudiña, con su esposa y el cura del pueblo. A diez kilómetros de Verín y a la entrada de una curva escuchan el tableteo de una ráfaga de metrallera. Al salir de la curva ven el autobús de línea atravesado en la carretera. Una metrallera dispara ahora contra el coche y las balas se incrustan en la carrocería. El hombre que dispara se ha parapetado en el pretil.

Los bandoleros ordenan a los viajeros del autobús y a los del coche que salgan con las manos en alto. Y salen todos menos dos: el revisor del autobús, al que ha matado la ráfaga de balas, y un viajante de farmacia, alcanzado también por un proyectil.

«Dory rezaba en voz alta y le dije que bajase la voz. Aquellos hombres eran peor que salvajes. Mascullaban horribles blasfemias. Estaba dispuesto para lanzarla a la cuneta y arrojarla sobre ella si volvían a disparar. Pero no hubo más disparos y se contentaron con registrarnos, llevándose todo nues-



tro dinero. Incluso cogieron mi gardina del respaldo del asiento.»

Cuando los bandoleros se alejan Eduardo Barreiros traslada a su coche al viajante herido. En su cintura hay un enorme boquete y no se advierte orificio de salida de la bala. Parte a todo gas hacia Orense, deteniéndose al paso en un cuartelillo de la Guardia Civil para dar cuenta del hecho. Pero en un sanatorio orensano advierten que la bala ha subido por el pecho sin alcanzar ningún órgano esencial y que se ha alojado, casi a flor de piel, en la parte posterior del cuello, formando un pequeño bulto que el cirujano doctor Ascarza extirpa inmediatamente.

## KILOMETRO 7 DE LA CARRETERA DE ANDALUCIA

**E**DUARDO Barreiros tiene un hijo y una hija. No es aventurado suponer que el primogénito se incorporará un día activamente a la «piña Barreiros», al frente de alguna empresa. La hija, que ha concluido el C. O. U., duda todavía en la elección de carrera. Los fines de semana, veinticuatro horas después de que arribe Eduardo Barreiros a la finca, suelen llegar sus hijos acompañados por sus amigos. Barreiros contempla ahora la flotilla de motos que aguardan a los jóvenes. Acaba de inspeccionar la reparación de un tractor averiado y el mecánico le ha explicado lo que ha hecho y lo que piensa hacer. Eduardo Barreiros asiente mientras sus ojos se clavan en el motor. Motores, motores, motores...

● EN 1947 BECOSA ha progresado y abandona el límite provincial. Contra viento y marea, Barreiros ha conseguido una contrata en Castellón de la Plana: defensa de las playas del sur del puerto. Vo-

*Fue un día muy feliz aquel en que los dos jóvenes se reunieron en el altar para emprender juntos una nueva vida. Una vida en la que la fidelidad de los corazones trajo permanente sosiego a un hogar bendecido por la venida de los hijos...*

lumen inicial: cuatro millones. Cuando la obra se pone en marcha regresa a Orense y decide que ha llegado el momento de llevar a la práctica una idea que desde hace tiempo le bullía en el magín.

—Todos los vehículos de la línea y los camiones de la obra tenían motor de gasolina y la gasolina resultaba carísima y, a veces, faltaba. Tenía que hallar una solución y la encontré: La transformación de motores de gasolina en motores Diesel.

En una de las subastas de camiones de Aviación compré dos Krupp de los que prestaron servicio en nuestra guerra. Los motores eran muy robustos y, después de estudiarlos, comprobé que podrían resistir la alta presión del sistema Diesel. Contra la opinión de los técnicos en la materia—incluso apostaron a que ni siquiera lograría el encendido—yo continué con mi plan y logré un éxito rotundo. Con el primer motor hice un estupendo camión que prestó servicio en Castellón de la Plana durante cinco años y a plena satisfacción. Después decidí hacer más, buscando siempre motores muy robustos.

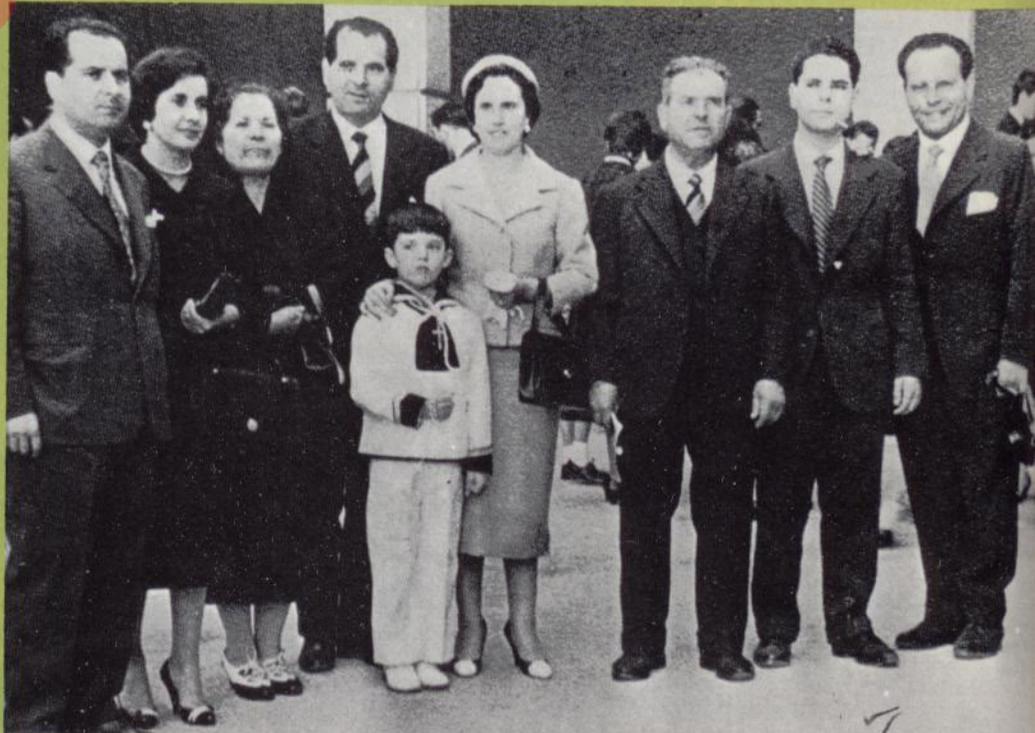
Al principio trabajaba para cubrir nuestra propia necesidad pero, en vista de lo bien que resultaba, opté después por hacer más motores para la venta. Así empezamos en nuestro pequeño taller de Orense en 1949. Allí transformábamos los 3 H.C. casi en serie y, dos años más tarde, al hacer publicidad de las transformaciones, recibimos una carta de Madrid ofreciéndonos unos talleres en alquiler, situados en el kilómetro 7 de la carretera de Andalucía. Valeriano los vio y le gustaron. Formalizamos la operación en un alquiler mensual de 50.000 pesetas. La cifra resultaba brutal para nosotros, pero el taller era veinte veces mejor que el que teníamos en Orense.

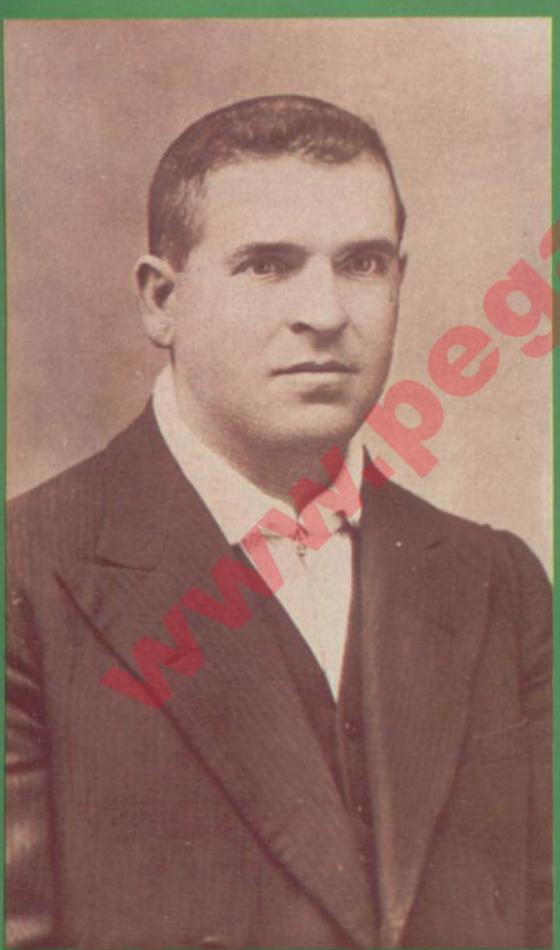
## EMPIEZA A CRECER LA «PIÑA»

**E**DUARDO Barreiros proyecta ahora construir en su finca un pequeño Casino, un centro de reunión para sus empleados, en donde éstos, en régimen de auto-



*El clan de los Barreiros, enriquecido por la presencia de Dory, continúa uniño, apiñado, concentrado, siquiera la mano rencorosa del tiempo haya hecho en él alguna dolorosa baja. En la foto de abajo está la familia completa con el patriarca, don Eduardo Barreiros Nespereira, fallecido en 1964. Es el día de la primera comunión del hijo mayor de Eduardo Barreiros, Eduardo Javier. En la parte inferior de la página siguiente, otra vez el patriarca, en una imagen más juvenil. Al lado, la primera comunión de Mariluz Barreiros*





## ACCIDENTES

DE aprendiz pierde la punta de un dedo en una caja de engranajes.

Invierno de 1949: se le engancha una mano en las ranuras de cuatro poleas. Pierde el meñique y la articulación de dos dedos.

Meses después, un basculante le corta la primera falange de un dedo.

Unos bandoleros asaltan su coche inmediatamente después de desvalijar un autobús, en el que matan a dos viajeros.

24-X-59. Puerto de Fraga. Accidente por un desvío sin señalizar.

# EL BA

PAGA

# M PES

S ISIDORO



## SU EXITO

DESDE: Sus primeros pasos como in...  
Adquiere una moto en 600 pesetas y...  
de en 3.000 pesetas.

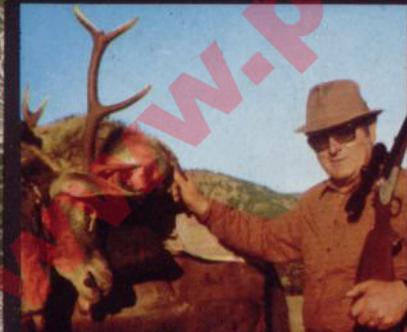
HASTA: Preside un complejo económico...  
rior a los DOSCIENTOS millones de...  
SESENTA MIL trabajadores. En los Estad...  
dos le llaman «el Rey Midas español».

HOY: «Explotaciones Vallehermoso»: 3.0...  
tareas de cereales, 1.000 de regadío, 5...  
bezas de ganado, minas de estaño, soci...  
de cartera, una financiera inmobiliaria.

# 326326

## SUS AFICIONES

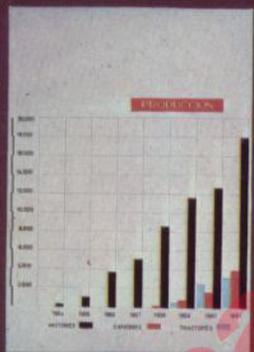
ANTE todo, el automóvil. En este terreno la primera emoción se la proporcionó un cochecito de juguete que le regalaron en una casa a donde había ido con su padre, fabricante de cedazos. Tiene más de TRES MILLONES de kilómetros de volante. Confiesa que en alguna ocasión ha llegado a los DOSCIENTOS VEINTE KILOMETROS por hora. Luego, la CAZA, la PESCA, los CABALLOS, el TEATRO



# BANCO DE ESPAÑA

AL PORTA

# IL ETAS



## SU TRAYECTORIA INDUSTRIAL

La primera empresa **BARREIROS (BECOSA)** surge en 1945.

En 1949, taller en **Orense** dedicado a la transformación de coches.

En 1954 inicia la fabricación del motor **EB-6** y la compra de terrenos para la futura factoría de Villaverde.

En 1964, **asociación** con Chrysler.

Dos millones de metros cuadrados de planta industrial en Villaverde, en 1963.

1969. Deja la presidencia de la empresa Barreiros.



ustrial.  
a ven-  
supe-  
olares.  
s Uni-  
7 hec-  
10 ca-  
dades

1

DA Y TIMBRE

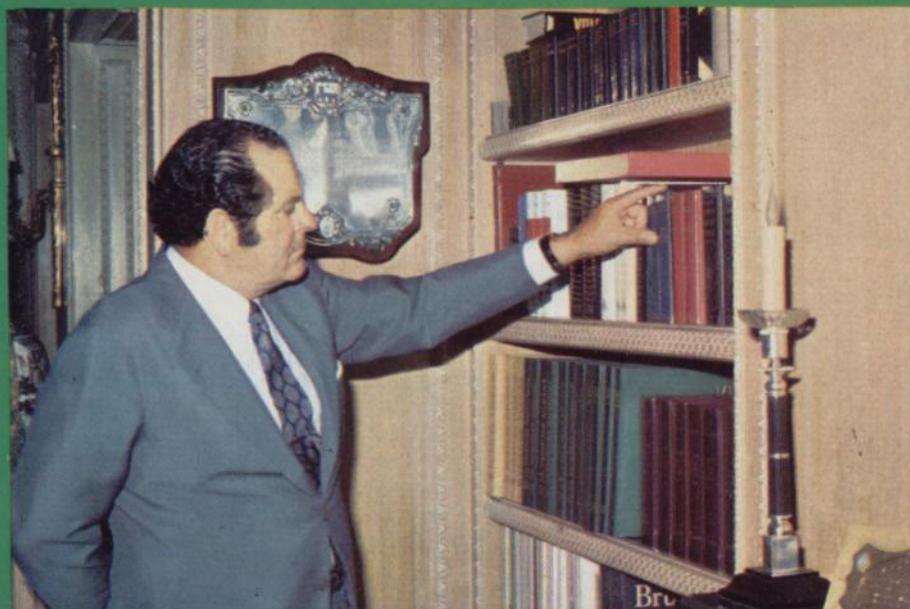
servicio, contarán con una cafetería. En 1975 espera tener veinte mil cabezas de ganado. De Galicia ha hecho venir equipos de prospección hidráulica que, en lo más duro del verano manchego, han perforado tierras secas para hallar agua con la que multiplicar los riegos por aspersión. Es un hombre que tiene la virtud de saber escoger magníficos auxiliares y la de comunicarles su propio entusiasmo.

● EN UNA PENSION de la calle de Quintana vivíamos entonces Graciliano, que estudiaba su carrera; Celso, que iniciaba la preparación para Ingenieros, y yo, que hacía frecuentes viajes a Orense, siempre de noche, para ver a mi familia. En el año 1953 alquilé un pequeño piso amueblado en Ferraz, 17 y traje a Madrid a Dory, mi mujer, a Eduardo Javier y a Mary Luz, nuestros hijos, y a mi hermana Mary. Pero como también quería traer a los abuelos para que estuviese junta toda la familia, nos mudamos poco después a un sexto piso de Ferraz, 22, también amueblado, por el que pagaba 10.000 pesetas mensuales. Aquello representaba un gran esfuerzo.

En 1954, iniciada ya la fabricación del motor EB-6, su producción era de una unidad por día. Aquel año compramos los primeros veinte mil metros cuadrados de la zona de Villaverde a razón de 53 pesetas el metro cuadrado. Diez años más tarde, en zonas del interior y carentes de acceso, tuvimos que pagar a 2.000 pesetas y en 1965 contábamos en aquella zona con una superficie de dos millones de metros cuadrados.

Me decidí a formar una pequeña empresa a la que llamé C.A.B. (Compañía Anónima de Bombas) y a los cuatro meses de haber pensado aquello la C.A.B. producía las bombas y los inyectores precisos para cubrir nuestras necesidades.

En 1955 nació un nuevo motor, el EB-4, de 55 HP y MOSA (El Motor Nacional, S. A.), empresa comercial dedicada desde el comienzo a la venta de nuestros productos. Aquel mismo año decidí montar una fábrica de dinamos, arranques y reguladores. En 1957 resolví abrir una fundición que se desarrolló posteriormente hasta llegar a ser la más importante del país en su especialidad.





*Eduardo Barreiros vive en un hogar bellamente decorado. Desde esta altura contempla con cierto orgullo aquel gran paso inicial de los camiones militares para Portugal con los que Barreiros, los cuatro hermanos Barreiros, siempre fraternalmente unidos, ganaron su primer concurso internacional, en difícil pugna con naciones más adelantadas*



## UN GRAN CAÑÓN A REMOLQUE Y TRES TONELADAS EN LA CAJA

**E**L Ejército portugués necesita 300 camiones militares y anuncia un concurso internacional para su adquisición. Compiten fabricantes británicos, norteamericanos, franceses... y un desconocido Barreiros que ni siquiera tiene todavía permiso oficial para fabricar camiones en España.

Las pruebas son terribles, el calor es espantoso. Los obstáculos parecen interminables. Hay que cruzar bancales de arena y un vertiginoso barranco con un cañón a remolque y tres toneladas de proyectiles en la caja. El desnivel llega a ser del 90 por 100. A veces el eje delantero de los camiones se despegaba del suelo. Los británicos, los norteamericanos y los franceses fracasan en el empeño. Triunfa el prototipo de Barreiros, que ha sido construido en dos meses y que ha sido pilotado por el propio Barreiros.

Casi inmediatamente Barreiros acude a ver al Ministro español de Industria y obtiene el permiso para iniciar la fabricación de los camiones, pero las dificultades no han concluido.

—A comienzos de 1958 me di cuenta de que no podríamos alcanzar el objetivo propuesto —los mil camiones autorizados por el Ministerio de Industria— si no disponíamos de una planta de engranajes para fabricar cajas de cambios y diferenciales. Por ello decidí hacer un viaje a Inglaterra para hablar con los directivos de David Brown. En aquellos años no era atractiva la inversión de capitales extranjeros en España. Existía, por ignorancia de la realidad de nuestro país, una enorme desconfianza hacia tales inversiones. Pero, tras de celebrar yo una larga entrevista con sus directivos, la empresa inglesa se mostró interesada no sólo en proporcionarnos su asistencia técnica, sino en participar en la sociedad que nos proponíamos constituir. Al otro día firmamos un convenio para fundar una empresa con un capital de 100 millones de pesetas. El 75 por 100 correspondía a Barreiros y el 25 por 100 a David Brown.

Al año siguiente, en 1959, comenzamos a fabricar un nuevo motor, el B-150, de 150 HP, cuya potencia aumentamos dos años después.

Ese año pudo ser también el último de su vida.

## UN «CADILLAC» EN EL PUERTO DE FRAGA

**E**DUARDO Barreiros estuvo muy cerca de la muerte el día que cumplió cuarenta años, el 24 de octubre de 1959. Había salido de Barcelona a la una de la tarde y esperaba llegar a Madrid a tiempo de celebrar en familia el cumpleaños, pero en el camino sufrió el único accidente de tráfico que este hombre del motor ha conocido en su vida. Y a punto estuvo de ser fatal. Fue en el Puerto de Fraga, al volante de un «Cadillac» completamente nuevo, modelo 1958.

Una semana antes las lluvias habían reblandecido los firmes y las tierras se deslizaron hasta ocultar por completo un buen trecho de la pista asfaltada. Hubo necesidad de arbitrar un desvío provisional, pero nadie pensó, al parecer, en señalar el desvío. Ni siquiera cuando cuatro días antes de que por allí pasara Barreiros un turismo «Renault» se estrelló en el lugar, dejando un balance de un muerto y tres heridos graves.

Barreiros no se apercibe del desvío y continúa por la carretera. La carretera concluye bruscamente y el coche se destroza contra la pendiente. Su conductor parece conmocionado. Ha sufrido un gran golpe en la cabeza, del que conservará para toda su vida una cicatriz como recuerdo, y otro golpe en el pecho. A los pocos minutos pasa por allí un autobús cuyo chófer detiene el vehículo al ver el destrozado «Cadillac». Los viajeros envuelven en toallas la cabeza de Barreiros y le conducen en el autobús a la cercana Fraga. Allí un médico le coloca unas grapas de emergencia e insiste en internarle, al menos por unas horas, hasta ver cómo reacciona al «shock» del accidente.

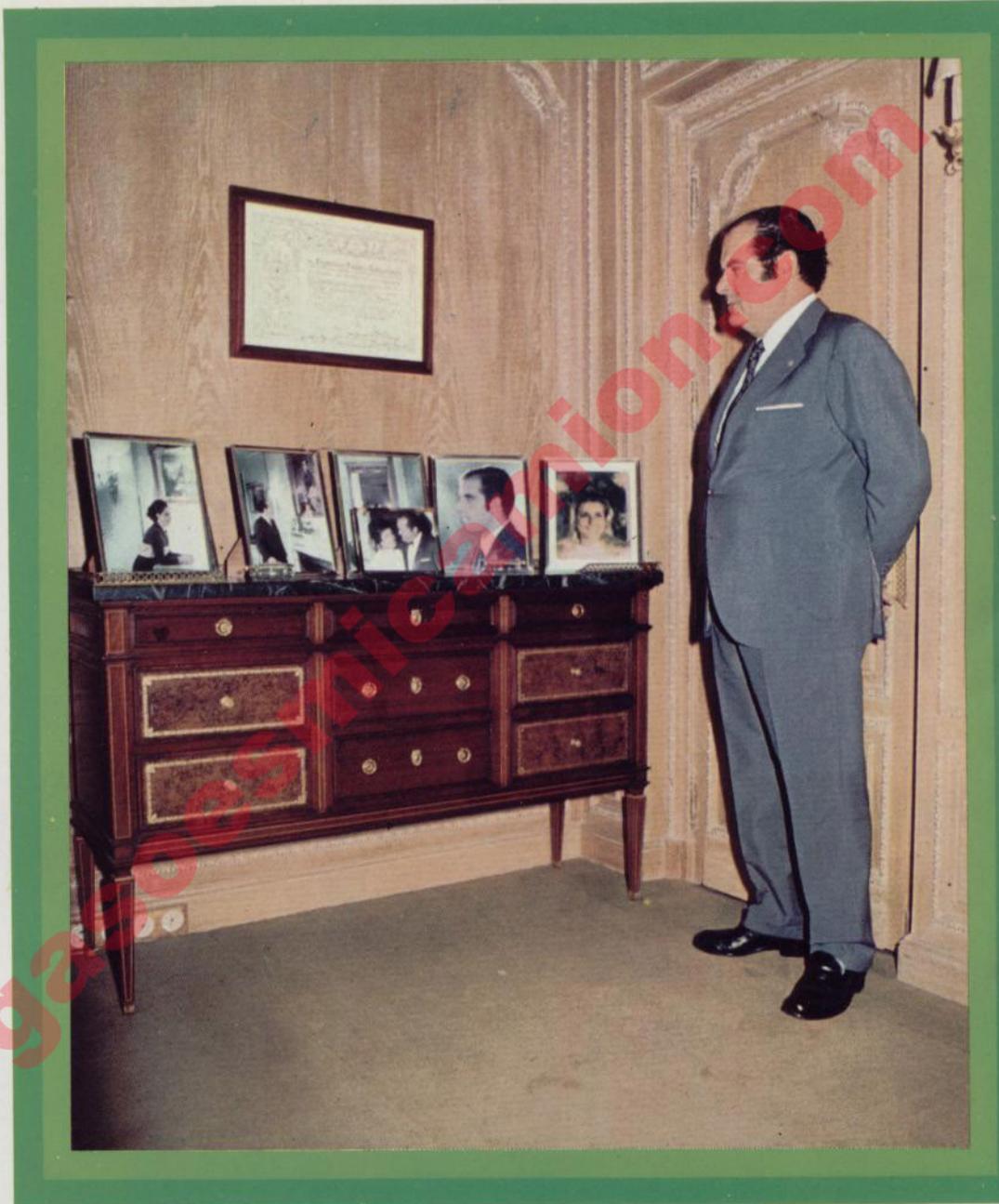
Pero Barreiros se niega. Quiere llegar a Madrid cuanto antes, tal

vez porque todavía piensa arribar, aún maltrecho, con tiempo de celebrar su cumpleaños; tal vez, sobre todo, porque no quiere asustar con su tardanza a una familia que le espera. Pide un taxi y se pone otra vez en marcha hacia Madrid.

El taxi no logra la velocidad que el herido viajero desea. El viajero se impacienta, y al llegar a Zaragoza se dirige en busca del distribuidor de Barreiros. Desde la casa de éste el viajero llama a Dory, su mujer, y le dice que se le ha hecho tarde, que no podrá llegar a Madrid hasta el día siguiente. Y calla, para no alarmarla, que ha sufrido un accidente. El distribuidor de Barreiros se ofre-

ce para llevar a Barreiros a Madrid y Barreiros llega a su casa a las tres de la madrugada. Penetra en la alcoba conyugal cautelosamente, para no despertar a su esposa, y se acuesta.

Cuatro horas más tarde le despierta un grito de mujer. Dory se ha despertado unos minutos antes, se ha vuelto y ha visto la cabeza de su marido envuelta en enormes vendajes. Ahora toda la casa parece conmocionada. Dory llama a sus cuñados y éstos llaman a un médico. El médico decreta reposo y radiografías. Al cabo de cuarenta y ocho horas Barreiros puede volver a su trabajo. Todo ha quedado en un susto. Barreiros es un hombre de suerte.



# INDICE DE UNA VIDA

1919.—Nace en Gundias (Orense).

1923.—Se traslada con sus padres a Canarias.

1925.—Regresa a Galicia.

1931.—Empieza a trabajar en una línea de autobuses.

1936.—Voluntario en el Alto de los Leones.

1937.—Conductor de vehículos hasta la primera línea del frente. Servicio en anti-tanques.

1939.—Trabaja en otra línea de autobuses y empieza a transformar vehículos.

1945.—Contrae matrimonio. Funda la constructora BE-COSA.

1949.—Comienza a transformar vehículos en su taller de Orense.

1951.—Se instala en Madrid.

1954.—Inicia la fabricación del motor EB-6. Funda la Compañía Anónima de Bombas.

1955.—Inicia la fabricación del motor EB-4. Funda El Motor Nacional, S. A.

1958.—Funda una empresa para la fabricación de cajas de cambio y diferenciales.

1959.—Primeros camiones Barreiros. Comienza la fabricación del motor B-150.

1960.—Inicia la fabricación de tractores.

1961.—Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil. Lanza al mercado los camiones «Azor» y «Super-Azor».

1962.—De acuerdo con la A.E.C. inicia la fabricación de autobuses.

1964.—Acuerdo con Chrysler.

1965.—Medalla de oro al Mérito en el Trabajo.

1968.—Premio «Dag Hammarskjöld» al Mérito Industrial.

1969.—Abandona la presidencia de Barreiros Diesel, S. A., y funda Explotaciones Puerto Vallehermoso, Sociedad Anónima.



*Eduardo Barreiros ante las fotos familiares y con uno de sus trofeos de cazador*

## «BUSSINESS WEEK»: «UN ESPAÑOL QUE PUEDE CONVERTIR EN ORO TODO LO QUE TOCA»

**E**N 1965 el «New York Times» consagra un reportaje a seis empresarios no norteamericanos: un inglés, director de automoción; un israelita, ex refugiado, que ha llegado a ser ejecutivo de inversiones; un francés, fabricante de relojes; un alemán, que fabrica automóviles, y Eduardo Barreiros, que construye camiones y autobuses, que va a empezar a fabricar automóviles y que, pese a su pros-

peridad (o tal vez por ella), sigue aferrado a un dicho gallego: «Nunca des un paso más largo que tu pierna.»

Y sus piernas se afirman ahora sobre botas de siete leguas, porque controla un complejo económico superior a los 200 millones de dólares, y una revista norteamericana, «Business Week», le ha llamado «El Rey Midas español» («Puede convertir en oro todo lo que toca»). Desde 1954 ha construido 115.000 motores Diesel y ha conseguido mantenerse relativamente independiente de los Bancos.

En 1960 ha empezado a fabricar tractores en colaboración (un 25

por 100) con la empresa alemana Hannomag. Al año siguiente su producción es íntegramente nacional.

En 1961, el año en que se le otorga la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil, lanza al mercado dos nuevos tipos de camiones: el «Azor» y el «Super-Azor».

En 1962 firma un acuerdo con la A. E. C. británica para la fabricación de autobuses, y cuatro años más tarde la cifra de producción superará las 200 unidades mensuales.

Pero el camino del éxito no es nunca cómodo ni fácil. Hay veces en la vida de cualquier triunfador en que se acumulan las barreras, en que la suerte parece habersele vuelto de espaldas. En 1963, Eduardo Barreiros, que se jacta de no haber devuelto una letra y de dormir a pierna suelta, sabe lo que son las noches de insomnio. Ya es demasiado grande y demasiado rico para que sus verdaderos amigos puedan ayudarle cuando sus apuros son demasiado grandes.

—Este año —dice— fue muy duro, porque teníamos que hacer a plazos la mayor parte de las ventas y llegamos a soportar en cartera la cifra de 600 millones de pesetas por carecer de clasificaciones bancarias en la medida en que se necesitaba. Esta situación nos colocó en un verdadero apuro, pese a todo, no dejamos de cumplir un sólo compromiso.

Aquel año —explica— tuvimos que prescindir de la idea de realizar nuevas inversiones y, personalmente, hube de vigilar los gastos y reducirlos siempre que me fue posible.

## BARREIROS BUSCA SOCIO

**E**N 1964 cambió el signo de la suerte y las dificultades se allanaron. Van a encontrarse Chrysler y Eduardo Barreiros, pero si éste es un año de gran desarrollo, no lo es gracias a ese encuentro, sino porque se ha resuelto el problema que planteaban los descuentos de las letras de cambio procedentes de las ventas a plazos.

«Business Week» asegura que cuando Barreiros consideró bien afirmada la construcción de camiones pensó en la de automóviles, y buscó un socio extranjero con el que formar una empresa conjunta. Inició conversaciones con la «Jaguar» y la «Rootes» británicas, pero fracasaron porque Barreiros quería ser capaz de exportar su producción, y las socie-

*De alto a bajo, los dos hijos de Eduardo Barreiros, y en la página de la izquierda, la familia Eduardo Barreiros*





dades inglesas se negaron a dejarle un lugar al sol en el mercado internacional. Entonces pensó en Detroit y en el hombre que le introduciría en el universo fabuloso de la industria automovilística norteamericana. «Business Week» afirma que fue John Fitzpatrick, director residente en España de la Gulf Oil Company, con la que había establecido un acuerdo paritario para la creación de una empresa, BAFSA, dedicada al establecimiento de estaciones de servicios. Fitzpatrick se dirigió a la General Motors, pero la gestión no tuvo éxito. La gigantesca empresa (cuyo presupuesto supera al del Estado francés) replicó ofreciendo a Barreiros comprar su industria o concederle una licencia de fabricación en España de sus modelos. Barreiros replicó negativamente a las dos ofertas.

A continuación, Fitzpatrick sondeó a la Chrysler, y George H. Love, presidente del Consejo de Administración de esta empresa, tercera en el sector mundial de la automoción, invitó a Barreiros a una cacería de patos en Rolling Rocks, Pennsylvania. Barreiros —afirma «Business Week»— regresó a España con la promesa de que la Chrysler estudiaría las posibilidades de una operación conjunta. En junio de 1964, Russell Longon, de Chrysler International en Ginebra, ató los cabos. El acuerdo concedió a la Chrysler una participación del 35 por 100 en Barreiros Diesel por 18 millones de dólares. A Barreiros Diesel le fue otorgado el pleno derecho a la exportación de sus productos. Poco más tarde la Chrysler ejerció opción para comprar una participación adicional del 5 por 100 por dos millones de dólares más. Barreiros, como la Chrysler, se comprometieron recíprocamente a no vender ninguna opción de su participación sin el consentimiento del otro socio, al que otorgaron mutuamente derechos de opción a la compra.

Chrysler compró barato, y exigiendo pequeños «royalties» prometió suministrar a Barreiros toda la asistencia técnica precisa y poner a su disposición la red mundial de Chrysler y Simca. Aquel mismo año se empezó a construir la división, en la que al año próximo se iniciaría la fabricación del «Dodge Dart».

## NUNCA SENTI LA TENTACION DE EMIGRAR

**S**E llaman «Barnum», «César I», «César II», «Castor», «Champion», «Diamant»... Son pacíficos y opulentos ejemplares de la raza «charolaise». Cada uno de ellos deja pasar el día bajo un árbol de la finca de Barreiros, sobre un césped jugoso, que brota casi milagrosamente en esta tierra áspera. Los pájaros recorren la piel inmensa y blanca de estos toros, a los que después, hartos de pasto y de descanso, pasea diariamente un vaquero para que no se apoltronen. Cuando llega el ocaso vuelven a los establos. Cada uno de estos machos, sin imperfecciones, vale más de 1.000.000 de pesetas. Cada una de las hembras «charolaises» vale más de 100.000. Eduardo Barreiros pasa su mano por el lomo inmenso de un choto y palpa la riqueza que ha creado.

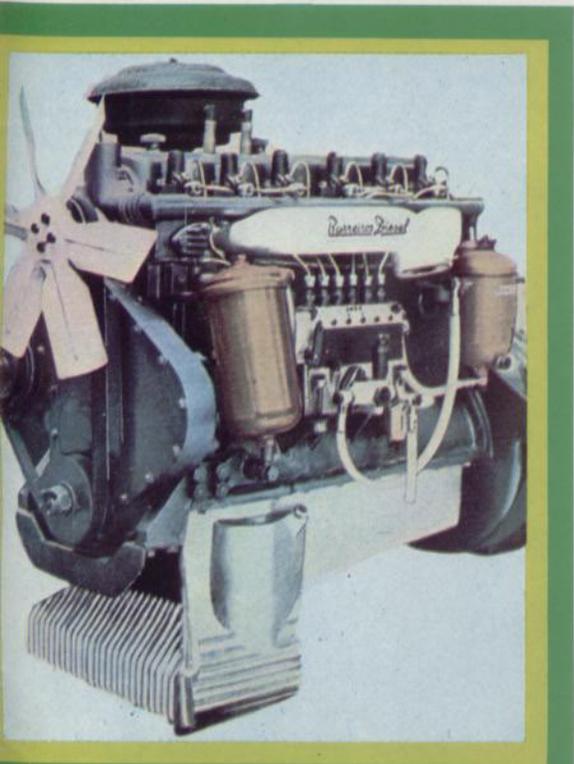
—Nunca —dice— senti la tentación de emigrar, porque en España hay mucho que hacer.

● SE HA INICIADO la fabricación del «Dodge» y salen al mercado los más diferentes productos de la marca Barreiros: transportadoras elevadoras, camiones de grande y pequeño tonelaje, el motor tipo C para taxis, los motores de cuatro y seis cilindros tipo D...

Mil novecientos sesenta y cinco es en la vida de Eduardo Barreiros el año de la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo y el año del avión... Eduardo Barreiros ya no tenía tiempo para visitar una activa red comercial que se extendía por todo el país y compró un avión con el que recorrer varias provincias en un solo día. Aquel mismo año invirtió 4.200 millones de pesetas en las plantas industriales y mil millones en la red comercial, mientras que los productos de sus fábricas eran exportados a veintisiete países diferentes.

A finales de aquel año comienza a bullir un rumor que agita al mundo del motor. Se dice que está pronta la fusión de Barreiros y



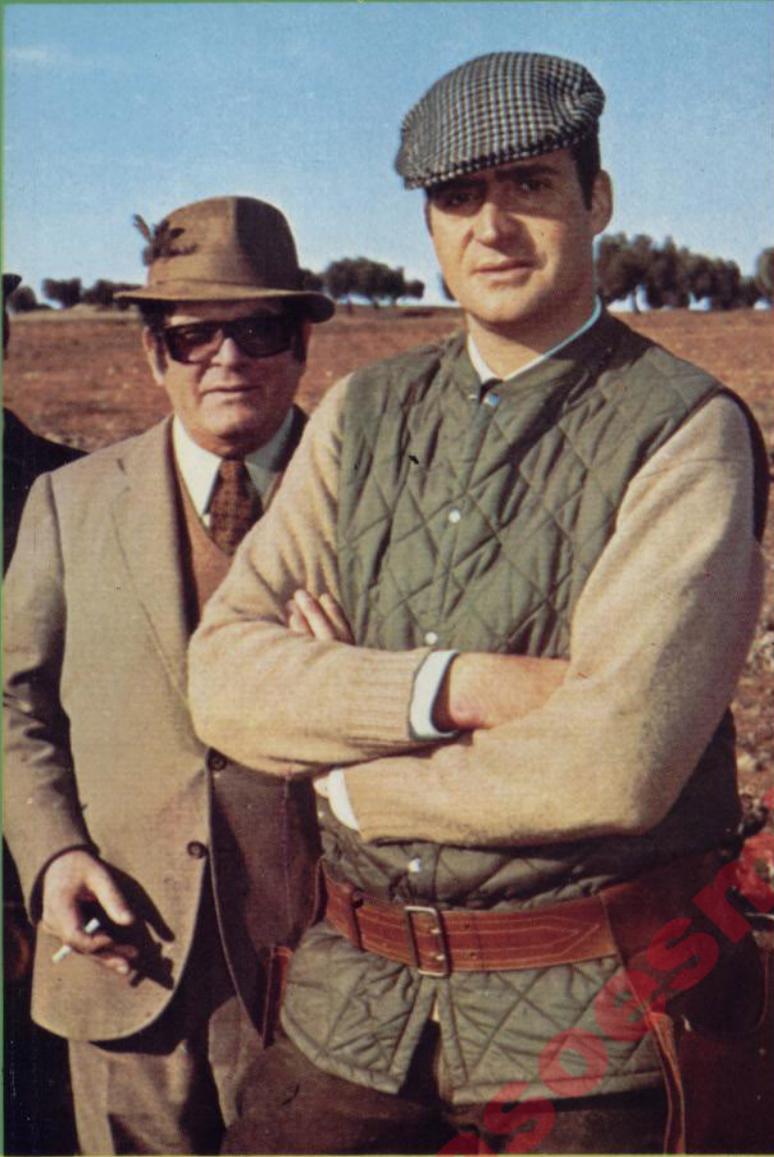


La poderosa silueta del luchador, el gran torso macizo ampara algunas de las creaciones de su ingenio, de su inteligencia y de su trabajo: motores y camiones. Y otra vez la piña incommovible de los cuatro Barreiros, forjada en torno al mayor, cuyas manos, noblemente mutiladas, son el mejor símbolo de lo arriesgado y de lo ganado en la lucha. Y también de lo perdido...



ENASA. Más claro: que Barreiros se dispone a comprar la Empresa Nacional de Autocamiones, S. A.

En 1962, Barreiros había vendido unos 4.000 camiones, y ENASA, 6.000. En 1963 vendió 6.000, y ENASA, 6.500. En 1964, 6.480, mientras que las ventas interiores de ENASA descendían a 4.050 (aunque con las exportaciones totalizó 6.000). El 8 de enero de 1966 el rumor es desmentido. La operación, pues, ha fracasado, y un periódico de Madrid, «Informaciones», afirma que todo esto da lugar a pensar que en el extranjero deben existir empresas interesadas en que este género de colaboraciones interempresariales no se lleve a efecto.





En la página de la izquierda: el Príncipe de España y don Eduardo Barreiros. Franco con Barreiros y Ullastres. La Princesa de España al volante de un «Simca». El Jefe del Estado en la factoría Barreiros. En esta misma página, encima, la señora de Barreiros, el Príncipe de España, la princesa Ana María de Grecia y Eduardo Barreiros. Este, abajo, junto a su biblioteca



## SABER ESCUCHAR, SABER DELEGAR

**H**ACE calor afuera. Tiene sed y pide un vaso de agua con un cubito de hielo.

—Nunca olvidaré el verano de 1938, cuando avanzábamos por Extremadura, en la zona de Navalcarnero de Pela y Casas de Don Pedro. Cada vez que aparecía una charca nos lanzábamos al agua como si fuera nuestra salvación. Junto a cada charca había gran número de soldados que habían sido trasladados en camillas, unos heridos, otros con el rostro desgarrado por sus propias uñas, muertos de calor y sed.

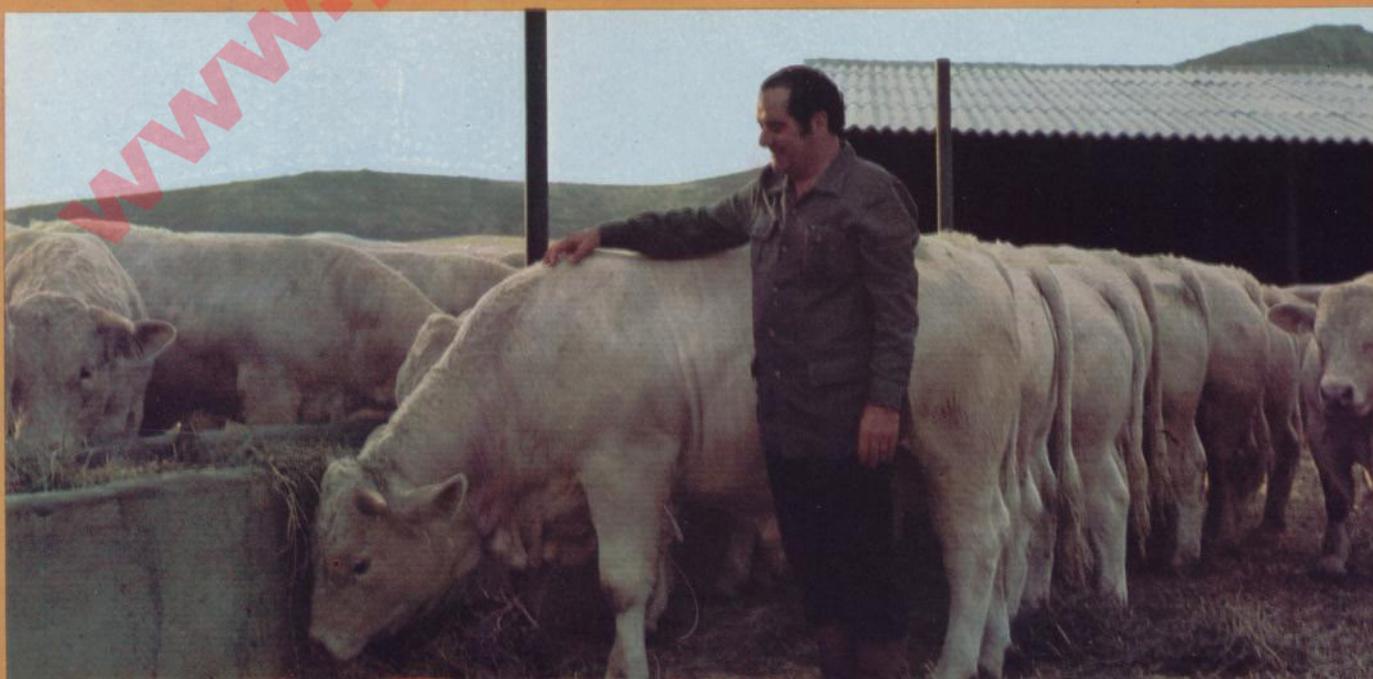
El acondicionador de aire ronronea suavemente. Aún pasarán muchas semanas antes de que enciendan la chimenea. Hace cincuenta años, en Gundias, Eduardo Barreiros pasaba las tardes de invierno en la cocina.

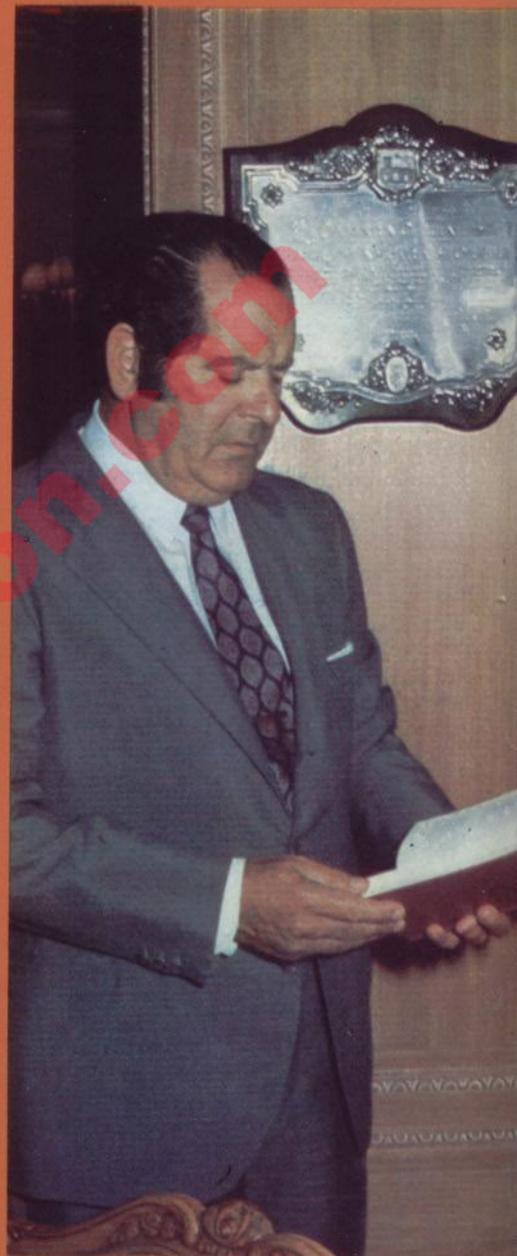
—La cocina era de las que en Galicia llaman «lareira». Recuerdo que una tarde nos quedamos solos el abuelo y yo. De repente, el fuego prendió en uno de los zuecos del abuelo. Yo empecé a gritar y, al mismo tiempo, tiraba del abuelo hacia atrás para alejarle de la lumbre. A mis gritos acudieron unos vecinos que hicieron frente al peligro. Todos decían que el niño había salvado la vida del abuelo. Yo tenía cuatro años y enfermé del susto.

● EN 1968 recibe el Premio «Dag Hammarskjold al Mérito Industrial», y cuando el periodista Andrés Travesi le pregunta qué cualidades ha de poseer el «manager», entendiéndolo como tal al hombre que es responsable de la vida de la Empresa, responde sin titubeos:

—Un gran sentido de la responsabilidad. Saber escuchar. Saber delegar. Mostrar gran capacidad de decisión. Rodearse de hombres eficaces, a ser posible, profesiona-

*La caza es una de las grandes aficiones de Eduardo Barreiros. Le proporciona descanso en el diario trabajo, muchos trofeos que él estima, pero que valen menos que cualquiera de sus modelos de motor. No es un destructor, sino un creador, y por eso, en el juego de sus aficiones acaban superponiéndose las imágenes de la vida nueva, caudalosa y desbordada en esa punta de ganado que llega ya a las cinco mil cabezas... Y entre tanto quehacer, apenas le queda tiempo para reparar un libro...*





les. Si no les encuentra tiene el deber de formarlos. Saber aprovechar los valores humanos que, sin duda, existen dentro de la Empresa. A veces hay personas excepcionalmente dotadas, que se malogran porque no se les ha facilitado la necesaria oportunidad. Ha de ser persona con sólida preparación consciente de su gran responsabilidad y que sepa rodearse de un equipo de hombres en los que pueda delegar determinadas funciones y de los cuales ha de recibir los pertinentes asesoramientos que le permitan tomar decisiones con gran rapidez.

Unos meses después, Eduardo Barreiros abandona la presidencia de la Empresa que creó. Barreiros

Diesel deja de ser de Barreiros; «por diferencias de opinión y de criterio en diversas materias consideramos oportuno vender nuestra participación a Chrysler Corporation después de obtener las consiguientes autorizaciones del Gobierno».

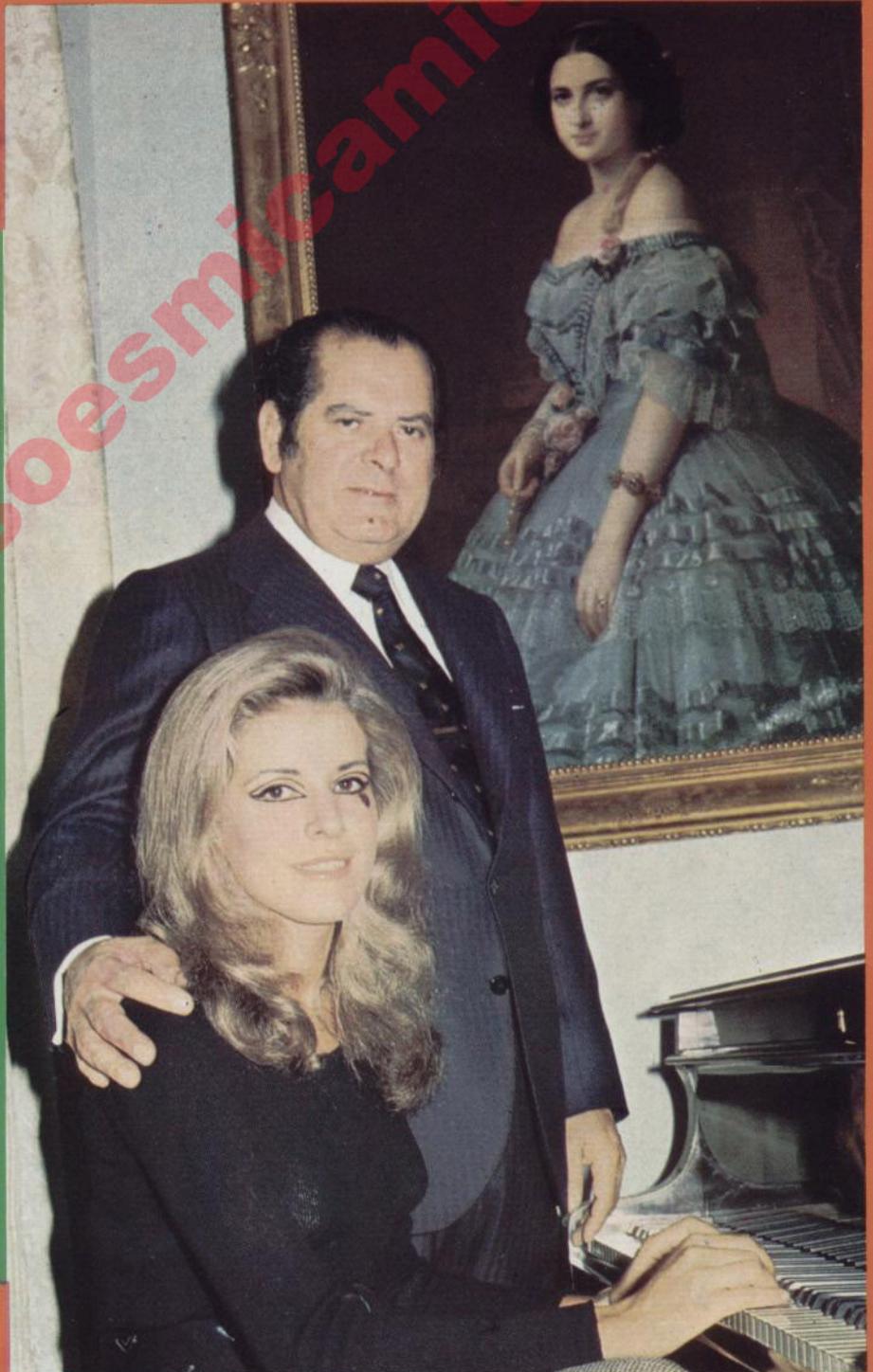
Va a tomarse una pausa. No piensa en la retirada porque sólo tiene entonces cincuenta y un años y se siente fuerte. Será tan sólo un compás de espera para «descomprimirse», como él dice, para dedicar más tiempo a la familia, para descansar, para reflexionar. Solamente dos o tres años.

Su familia ha salido ganando con el cambio. Ahora tiene más tiempo para salir con su mujer, sobre todo al teatro, porque el cine rara vez es capaz de arrancarle de casa después de cenar y prefiere quedarse frente a la pantalla de televisión cuando transmite una buena película. Ahora se le ve también con más frecuencia en reuniones de sociedad, aunque no sea un secreto para nadie que Eduardo Barreiros no es un entusiasta de tales actos. Y al llegar el otoño, todavía curtido por el viento marino de La Toja, donde pasa sus vacaciones,

prepara sus escopetas para las cacerías importantes, a las que invita y le invitan. Y en otro tiempo, las cañas, para pescar las truchas del molino de Puerto Vallehermoso.

Ni siquiera dos o tres años. La pausa parece concluida, aunque su ritmo de trabajo ya no sea tan vertiginoso como el de antes. El mismo año 1969, en que Eduardo Barreiros abandona Barreiros Diesel, adquirido por la Chrysler, comienza la explotación de su empresa agropecuaria, y empiezan a bullirle en la mente nuevos quehaceres.

*Esta historia, la historia contada por nuestro colaborador Guillermo Solana, remata brillantemente en un «happy end». El matrimonio Barreiros, en las fiestas mundanas o en su hogar, define el curso de dos vidas sólidamente unidas por el amor. «Laus Deo»*



DE  
PROXIMA  
PUBLICACION



Número 7:  
16.11.72.—«Massiel»,  
por Raúl del Pozo.

«Massiel», guapa moza, chica lista, cantante de mucha personalidad, gran premio de Eurovisión y otras cosas más, viene a justo título a las páginas de LOS ESPAÑOLES a encabezar la lista de las mujeres populares, renombradas, famosas, ilustres, con méritos tan calificados como los de los hombres para figurar en esta gran galería de los mejores. Y como ella tiene talento y a Raúl del Pozo no le falta, el resultado es un fascículo de apasionante lectura.

Número 8:  
23.11.72.—«Los Parlamentarios»,  
por Joaquín Aguirre Bellver.

EN la página cuarta de la cubierta de cada fascículo de la serie LOS ESPAÑOLES, se incluye una gran fotografía artística a todo color del personaje biografiado, a fin de que los lectores, si así lo prefieren, la desglosen o coleccionen aparte, o mejor aún, la plastifiquen y proporcionen marco según su gusto. De esta suerte, dispondrán de una espléndida galería artística de los personajes más prestigiosos, famosos, populares que serán presentados en la serie LOS ESPAÑOLES.

Conforme van publicándose los fascículos, nuestra Redacción elabora unos índices onomásticos y topográficos de todos los personajes y todos los lugares citados en ellos. Estos índices se distribuirán gratuitamente a los coleccionistas al final de cada trimestre.

La editorial de LOS ESPAÑOLES prepara unas lujosas y atractivas tapas para la encuadernación de los fascículos por trimestres. Cada volumen constará de cerca de 400 páginas. Los coleccionistas de LOS ESPAÑOLES pueden solicitar las tapas a nuestra Administración.

Para adquirir números atrasados de LOS ESPAÑOLES, dirigirse a la Administración, Sánchez Pacheco, 83 - Madrid-2.

# ANALISIS GRAFOLÓGICO

E Barreiros

LOS dos signos más destacados en la firma de Eduardo Barreiros son la «importancia del apellido» (de su nombre propio sólo aparece la inicial) y el subrayado o rúbrica que brota de la letra final del grafismo. Y los dos, grafológicamente, tienen claro y rotundo significado. Por una parte (**Barreiros** es lo que destaca y a lo que el autor da realce), queda al descubierto que la «personalidad social» supera, casi siempre, a la «personalidad íntima» del protagonista... Es decir, que Eduardo Barreiros ha de estar siempre pendiente de su proyección como hombre de negocios, y esto... lo acusa su «otro yo» de forma bastante notable. Por otro lado, la dirección y trazado del rasgo de la rúbrica revela, asimismo, una cierta actitud defensiva del Yo.

En el grafismo llama la atención, también, la ausencia de puntos —no existe entre la **E** y **Barreiros** ni en la **i** del apellido—; lo desliga de todo el trazado (con excepción de la **a** unida a la inicial, formando la sílaba **Ba**); la fuerte presión en el trazado, y lo bien cerradas que están las vocales **a** y **o** del apellido. ¿Qué indica todo esto? En primer lugar, mucha seguridad en su propia persona, en sus acciones, en sus decisiones (energía y fuerza de voluntad, por fortaleza de trazado); también, reserva, cautela y desconfianza, reforzando esa actitud defensiva del Yo antes citada (por la carencia de abertura en las vocales), y... algo curioso y desconcertante: enorme sentido de la independencia, grandes deseos de evasión —pese a la «personalidad social» indicada— y, además, en muchos momentos abandono total, indolencia, inatención, olvido o timidez. Como contraste con muchos rasgos fuertes de su gran personalidad. Pero... así es. Aunque parezca imposible.

Arcadio BAQUERO

(De la Société de Graphologie de París y Diplomado en Grafopsicología por la Universidad de Madrid.)

LOS  
ESPÁÑLES



E. Barreiro