



Libros.com

BARREIROS

LA AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA: HOMBRES,
EMPRESAS Y VEHÍCULOS

MARIO GAMARRA DE ARTAZA





Primera edición digital: noviembre 2020
Campaña de crowdfunding: equipo de Libros.com
Composición de la cubierta: Irene Pin
Imagen de la cubierta: Archivo de Mario Gamarra de Artaza
Ilustración de la contracubierta: Federico Gallar Valiente
Fotografías, dibujos y composiciones realizados por Mario Gamarra de Artaza o pertenecientes
a su archivo personal
Maquetación: Álvaro López
Corrección: Inmaculada Rego
Revisión: Verónica Sarria

© 2020 Mario Gamarra de Artaza

© 2020 Libros.com

editorial@libros.com

ISBN digital: 978-84-18261-51-0



Mario Gamarra de Artaza

Barreiros

La automoción en España: hombres, empresas y vehículos

*Este libro está dedicado a mantener vivo el recuerdo de Eduardo Barreiros
y de toda una generación, que con ingenio y trabajo, contribuyeron a dar vida
a la automoción española en un país devastado por la Guerra Civil
y que necesitaba reindustrializarse.*

Índice

| | |
|--|-----|
| Prólogo | 11 |
| Capítulo I. La prehistoria del automóvil | 15 |
| Capítulo II. La automoción en España. El siglo xx. Barreiros, Birkigt y Ricart | 35 |
| Capítulo III. Eduardo Barreiros. Preparando el futuro | 51 |
| Capítulo IV. Retrato de un soñador | 61 |
| Capítulo V. Eduardo y su vida familiar | 65 |
| Capítulo VI. Las obras de Castellón y el motor Krupp | 73 |
| Capítulo VII. Fin de etapa. Todos a Madrid | 81 |
| Capítulo VIII. La diosa Fortuna y los años heroicos | 91 |
| Capítulo IX. Un dibujo mítico. El Abuelo | 99 |
| Capítulo X. <i>Audaces fortuna juvat</i> | 111 |
| Capítulo XI. Los motores de Juanito | 123 |
| Capítulo XII. Los camiones militares | 131 |
| Capítulo XIII. Los camiones comerciales Barreiros | 151 |
| Capítulo XIV. Otros productos Barreiros | 163 |
| Capítulo XV. Los tractores Barreiros Hanomag | 171 |
| Capítulo XVI. ¡Se busca socio! | 181 |
| Capítulo XVII. Los automóviles de turismo | 187 |
| Capítulo XVIII. Pinin Farina. Una aventura en Italia | 197 |
| Capítulo XIX. La cabina CP-67, que fue CP-69 | 203 |
| Capítulo XX. El centro de ingeniería de Villaverde | 225 |
| Capítulo XXI. La serie 200 A, ¡que nunca pisó carretera! | 245 |
| Capítulo XXII. Los últimos camiones Barreiros: Dodge, Fargo y Renault | 255 |
| Capítulo XXIII. Triunfo y caída del patrón | 275 |
| Capítulo XXIV. Epílogo | 285 |
| Capítulo XXV. Galería de empresas y tipos pintorescos | 301 |
| Capítulo XXVI. La Fundación Barreiros | 309 |
| Capítulo XXVII. Apéndice y agradecimientos | 331 |

Prólogo

Hacía muchos años que España había dejado de ser una gran nación. En su trágica decadencia había una característica manifiesta que era *el llegar tarde a todos los sitios*. Llegó tarde a la ciencia, a la técnica, a la democracia y llevada de esa inercia vital, llegó también tarde a la Revolución Industrial del siglo XIX.

Su presencia en Europa en el siglo citado fue la de un país hundido en un atraso secular, miserable y hambriento, envidioso e indolente. Era el resultado de varios siglos de dominio de una iglesia intransigente y de reyes y gobernantes ineptos o enfermos. Con este escaso bagaje, a todas luces indiscutible, España entró en el siglo XX. Una vez más en su larga historia reaccionó y, partiendo casi de la nada, consiguió montarse «a horcajadas» en el carro de la modernidad.

Entre los lentos avances de la humanidad aparece el primero: la locomoción. El hombre prehistórico había encontrado la manera de prescindir de sus cortas piernas y de sus brazos para moverse. Había descubierto el vehículo por excelencia; el caballo, al que domesticó y usó durante miles de años. No contento con el hallazgo, empezó a soñar

con otros artilugios mecánicos con los que pensaba que iba a correr más y mejor.

Pasan miles de años. Hay un largo entreacto y, al final, aparecen partiendo del empirismo los avances de la ciencia. Watt y la fuerza expansiva del vapor. Cugnot y su armatoste sin raíles al que tuvo la osadía de llamar automóvil, y ya a fines del siglo XX, después de muchos fracasos, aparece el carricoche de Daimler Benz y su milagroso motor de explosión. El hombre entra en el siglo XX pletórico de ideas e ilusiones y así, en un corto plazo, sus inventos iban a cambiar la faz de la tierra. España participó en el festín y se abrió camino a codazos para salir de su ostracismo.

Los primeros balbuceos en la asignatura de la automoción en la España del siglo XX se dieron en su mayoría en Cataluña. Entre los pioneros se encontraba don Emilio de la Cuadra Albiol con sus coches eléctricos. Pronto produjo versiones de bencina. Como curiosidad, el malagueño Francisco Anglada montó unos talleres en Andalucía para fabricar automóviles con motor de gasolina probablemente franceses, pero el vehículo se construía en el Puerto de Santa María. Los

andaluces no querían ser siempre los criados de los catalanes.

En poco tiempo, este nuevo invento fue popularizándose sobre todo en Cataluña. Aparecían nuevos modelos todos los años, aunque en su mayoría eran coches efímeros y de producción escasa. Muchos morían con el prototipo nada más nacer. Pronto se puso de manifiesto que un automóvil con mayúsculas requería de buenos diseños, tecnología, grandes inversiones y, lo más importante, una industria auxiliar preparada, mano de obra especializada, y «un genio creativo dominando el terreno».

Partiendo de estas premisas, el futuro estaba reservado a unas pocas empresas que se constituirían a lo largo de unos cincuenta años (1904-1954). Todas ellas iban a cumplir con el desafío de la industrialización e iban a permitir tutear a los vanidosos europeos.

Era casi obligado que, para cumplir con las premisas citadas, se iba a necesitar del apoyo estatal. Así, traemos a la memoria las que, a mi parecer, fueron las más importantes por su proyección internacional, todo ello sin desdoro de otras más tardías como FASA, Ebro, etc.

En primer lugar figura Hispano Suiza: fundada en Barcelona en 1904, fue el orgullo de la industria española y rival internacional de Rolls-Royce. ENASA-Pegaso, fundada por Franco en 1946 como empresa nacional para la industrialización de España. SEAT, Sociedad Española de Automóviles de Turismo en 1949, con el mismo origen y con el fin de cambiar la alpargata hispánica por el 600. Y por último, en 1954, Barreiros Diésel. S.A. Los creativos que les dieron la vida fueron el ingeniero suizo Mark Virkgit, el ingeniero español Wifredo Ricart, la firma italiana Fiat con sus licencias, y, al final,

Eduardo Barreiros, un autodidacta genial salido de la nada. Sus empresas se crearon con sus propios medios y llegó a tener 24.000 empleados.

De entre los citados he elegido a uno de los más importantes por su mérito y su importancia internacional: Eduardo Barreiros. A él y a sus hombres les he dedicado este libro de memorias. Forman parte de la obra varios capítulos aparentemente ajenos al tema básico. A mi entender, son necesarios para completar la buena información del lector sobre temas relacionados con el mundo de la automoción. Así «La prehistoria del automóvil», donde en plan jocoso el autor describe cómo hemos llegado desde los primitivos neandertales, con los pies hechos unos zorros por caminar descalzos, hasta el veloz Porsche de nuestros días. Otro capítulo se refiere a la industria pesada en la España del siglo XIX para ver como los pioneros de entonces participaban en las mejoras de los grandes procedimientos metalúrgicos europeos. Los aceros Bessemer para la industria, las locomotoras de vapor en competencia con las firmas europeas, los motores para la industria naval, los trenes de laminación para la chapa de acero, las máquinas herramientas, etc., y todo sobre una tierra yerma agotada por siglos de abandono. La obra de aquellos hombres iba a ser el mejor legado de casi todo lo que hoy tenemos, es decir, la herencia necesaria para poder hacer las cosas sin tener que partir casi de cero.

Nota importante

Este libro en ningún caso es una biografía de Eduardo Barreiros. A lo largo de más de veinte años se han escrito varias sobre su «epopeya». Ha sido la obra de excelentes historiadores difícilmente mejorable, así que no es cuestión de repetir lo ya escrito. Ahora bien, en el 2019 se ha cumplido el centenario de su nacimiento y me gustaría reflejar en un libro distinto la gran cantidad de información que se produjo sobre su persona y sus empresas, no solo sobre su andadura pública, sino sobre otra más íntima reservada a sus colaboradores más cercanos. Entre ellos está Mario Gamarra, autor de este libro, a quien llamaban en broma «el sobrino de don Eduardo». Ingeniero y Director de una división de la empresa, guardó a buen recaudo, lejos de la hispánica manía de tirar todo a la basura, información gráfica poco conocida, fotografías, artículos, anécdotas y otros datos de interés que el paso del tiempo suele convertir en auténticos tesoros. Su cuidadosa selección ha producido este libro: *Barreiros*, es decir:

«La historia de la obra de un creativo superdotado que a lo largo de su andadura vital desafió los dictados del Destino, retorciéndolos a su conveniencia con la ayuda de la diosa Fortuna».

Ordenación del libro

Está dividido en dos partes: La primera referida a la *Automoción en España en el siglo XIX*, con un prólogo de varias hojas de estilo jocosamente titulado «La prehistoria del automóvil». Esta primera parte se refiere al nacimiento de la industria pesada en el siglo citado, sin cuyo

concurso la industria del siglo XX hubiera nacido falta de una industria primaria fundamental para el desarrollo de la automoción. Eso sin citar la influencia sobre la industria auxiliar, casi inexistente.

La segunda parte titulada *Barreiros* está dividida en capítulos referidos a las distintas actividades de la empresa, en los que para comodidad del lector se repite algún preámbulo.

De la lectura de esta segunda parte no es difícil llegar a la conclusión de que la aventura de don Eduardo y de alguno de sus creativos, sin que ellos se dieran cuenta, fue la siembra de una semilla que produjo componentes que sobrevivieron cerca de cinco décadas partiendo de motores, cabinas, etc. Estas últimas lucieron sus líneas desde 1969 hasta 1986 en marcas como Barreiros, Dodge, Fargo, Renault y hasta los camiones turcos KMC fabricados en Chipre. Alrededor de esta circunstancia nació una industria fundamental para el sector del automóvil en España.

No debe extrañar al lector la falta de precisión en cifras o fechas, dado que según las fuentes existen diferencias considerables en las biografías. El autor ha optado por las que considera más veraces. La historia de Barreiros está influida por el gran desorden que caracterizó la empresa durante sus principios y la poca fiabilidad de los archivos.

Capítulo I

La prehistoria del automóvil

He creído oportuno complementar el prólogo de este libro sobre la automoción con un artículo jocosos pero real como la vida misma. Se hizo a petición de los miembros de la Asociación Británica de la Prensa del Motor en su visita a Barreiros Diésel el 20 de septiembre de 1973. El artículo fue publicado en Inglaterra en inglés y en España en una revista del motor de la época.

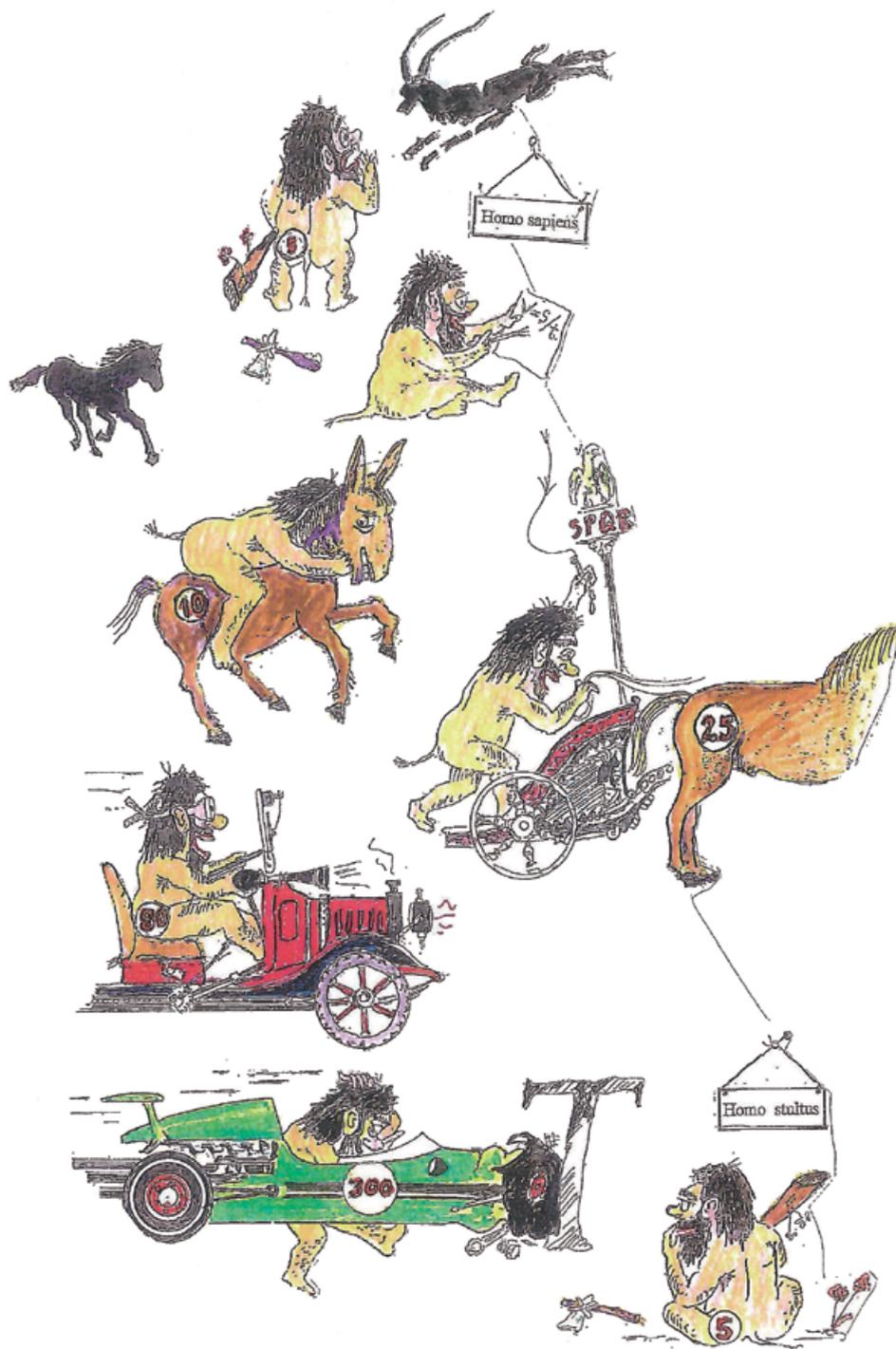
El dibujo de la portada esboza en un ejercicio en clave de humor y de ciencia ficción el nacimiento del transporte y, en especial, el de su mejor exponente: el automóvil.

A la vista de la importancia de este artillero mecánico que se ha convertido en poco

más de cien años en un elemento casi vital para el hombre, hay que pensar que hoy bien se podría definir como el tótem de nuestra especie. Como tal, incluimos en la primera parte de este libro dedicado al mundo de la automoción una sencilla alegoría que va desde la prehistoria hasta nuestros días. Todo ello está marcado con unas pinceladas de humor no exentas de cierto realismo subliminal, fácil de captar por el lector avisado.

*Quiso correr más que el viento
y no tenía un Pegaso
solo sabía ir al paso,
es que era un tío muy lento.*





EL TOTEM DEL SIGLO XX

El coche y el Homo stultus

Al automóvil ya le llaman coche,
ese mágico invento que nos tienta.
¿Que no te hace ni caso la parienta?
Pues mételo en tu cama por la noche.

Si un todoterreno te has comprado
y el gasto te ha dejado sin hacienda
y te quedas sin cena y sin merienda,
¡no la pagues embistiendo al de tu lado!

No le des un bocinazo, ¡no seas chulo!
¡No sabe usted con quién está tratando!
Con esa frase usted la está cagando.

Su respuesta es muy frecuente (la de un mulo).
Si es que somos de boina y cachirulo.
Pronto terminaremos rebuznando.

La ciencia ficción

Ir más deprisa, volar y convertir en realidad los anteproyectos de la imaginación, compensando las limitaciones físicas e imitando a los animales mejor dotados ha sido, sin lugar a dudas, una de las grandes aspiraciones del hombre desde que la ambición tomó carta de naturaleza en su espíritu.

Una vez que el *homo faber* superó los primeros estadios de la evolución, y tras miles de años de paciente creación, resolvió las formas de una civilización rudimentaria que le permitiera acomodarse al hostil medio y subsistir. Fue cuando, consciente de su categoría de graduado entre los primates, colgó de las paredes de su cueva su primer bien ganado diploma de *Homo sapiens* que le facultaría en adelante para cualquier tipo de empresa.

Desde ese momento, su cerebro ahora más desarrollado empieza a comparar y observa a su alrededor la rápida carrera de otros animales, a los que en rito mágico de caza y fecundidad representa en las cuevas de la Dordogne y de Cantabria o en los abrigos levantinos. Ya no es suficiente para el guerrero de la Valltorta la flecha que compensa la diferencia de velocidad entre cazador y pieza. Comprende que es él quien deberá correr más. Una simple ojeada a sus cortas piernas le da clara idea de sus limitaciones. Entonces, haciendo uso de su título, piensa que deberá de ingeniar algo que le permita compensar su deficiencia. Algo que, ajeno a su anatomía, le dé la fórmula de la emulación. Tiene un único camino: valerse de esos animales más rápidos que él y pasando del pensamiento a la acción, haciendo sus primeras armas como jinete y dando con ello el primer gran paso con el que iba a comenzar la historia del transporte. Convertirse en jinete

no debió de ser tarea fácil. Probablemente sus primeras carreras las debió de hacer a lomos de asnos, onagros u otros animales más o menos dóciles, cuya poca velocidad los hacían más asequibles a la captura y doma. Sin embargo, pronto la ambición le impulsó a cambiar de cabalgadura. Se había dado cuenta de que existía otro animal más rápido y de mejor *performance* que el asno, y en rápido cambio se apropió del vehículo por excelencia: el caballo. Con este nuevo instrumento de competición, la automoción dio a luz a la velocidad, su primera secuela. Esta pronto entraría a formar parte de la vida del ser humano, sin abandonarle ya hasta nuestros días.

Hay un largo entreacto durante el cual, a pesar del prodigioso salto que le iba a permitir independizarse de sus piernas, el subconsciente le pedía más. Así, empezó a mitificar los sueños de velocidad, dotando a dioses y héroes de animales e ingenios fantásticos como elementos de superación. Belerofonte domestica a Pegaso, Dédalo e Ícaro le quitan la primacía del primer vuelo a los hermanos Wright, los centauros galopan por el Ática en perfecta simbiosis hombre-caballo. Y ya, en el colmo de los avances técnicos, el barón de Munchausen de nuestros cuentos infantiles se adelanta a los primeros astronautas surcando la estratosfera a lomos de un proyectil gigantesco. La realidad iba a ser muy distinta y, durante muchos siglos, el caballo y la rueda iban a ser los únicos protagonistas que conocería la historia del transporte.

La gran mutación

Ha de llegar el siglo XIX para que se produzca una gran mutación. La inmensa acumulación de descubrimientos e inventos del hom-

bre se combinan. Los progresos de la química y la metalurgia, la ya conocida fuerza expansiva del vapor y un cúmulo de avances tecnológicos producto de la naciente revolución industrial dieron origen a un nuevo artificio mecánico: el motor. El hombre, partiendo del vapor y del petróleo como fuentes de energía, iba a disponer de un nuevo corazón mecánico que le permitiría independizarse de los animales. Al caballo se le agradecieron los servicios prestados y, como única mención honorífica por unos miles de años de trabajo, se le permitió poner su nombre en la tarjeta de visita con la que iba a anunciar su poder el nuevo intruso: el caballo de vapor. De esta forma comienza la auténtica historia del automóvil.

Bien es cierto que a principios del siglo XIX se iniciaron los primeros intentos de usar el vapor para mover grandes armatostes, a los que el hombre de hoy difícilmente podría asociar con la idea de automóvil. El Carro de Cugnot era poco más que una locomotora a la que le habían quitado los raíles. A pesar de todo, el vapor se resistió y a finales de siglo se construyeron vehículos bastante más reducidos que el carro citado y que utilizaban este sistema de propulsión. Sin embargo, el vapor como fuente de energía aplicada a la automoción tenía muy poco porvenir. Las grandes dimensiones de la máquina, la peligrosidad de su caldera y las muchas dificultades técnicas que acompañaban a este tipo de motores hicieron que fuese abandonado muy pronto y dejaron paso al motor de combustión interna, el gran revolucionario. Con este nuevo motor, el automóvil entró de lleno en la historia. En 1886, Carl Benz construyó un triciclo movido por un pequeño motor de explosión, que fue realmente el pri-

mer automóvil práctico. A partir de ese momento, se inició una carrera vertiginosa para mejorar el nuevo invento. Así, en poco más de treinta años, pasó de ser el juguete de una élite compuesta por deportistas, aristócratas y millonarios a instrumento de masas, alrededor del cual los países más avanzados iban a montar una nueva civilización que empezó a moverse sobre y para el automóvil.

Este invento se había convertido en una parte más de la anatomía humana e iba a ser su segundo par de piernas del que ya no sabría prescindir. Pasados unos cuantos años más, otro invento prodigioso entraría a formar parte de su anatomía. Un cacharro de color negro y de pequeño tamaño con el que pronto los niños saldrían del claustro materno a la vez que la placenta. Su nombre es teléfono móvil, y el niño lo llevaría pegado al culo y más tarde a la oreja durante el resto de su existencia.

El coche

La forma en que ha evolucionado el automóvil en los pocos años transcurridos es un tema que por estar a la vuelta de la esquina de cualquier libro o enciclopedia no tiene cabida en este trabajo. Sin embargo, es interesante un breve recordatorio de esos primeros grandes pasos que han ido resolviendo los problemas íntimos del nuevo invento y que han echado los cimientos de una industria gigantesca.

Camille Jenatzy a principios del siglo XX desafió a la medicina que dudaba de la capacidad del organismo humano para resistir las grandes velocidades. A bordo de su «Jamais Contente» sobrepasó los 100 km/h. El trici-

clo de Benz perdió rápidamente sus ruedas de landó, dando paso a los neumáticos de goma de Dunlop y a toda una gran industria que se montaría alrededor del caucho. Una nueva técnica del cristal nace sobre algo tan simple como es un parabrisas. Pronto al cristal le sale un pariente que, con el tiempo, le hace la competencia y sirve para fabricar casi de todo: los plásticos. El empleo masivo del acero y del aluminio con sus innúmeras aleaciones se aplican en la fabricación de carrocerías y componentes de todo tipo y transforman la industria siderometalúrgica. Y así, poco menos que cada década, nuevos inventos mejoran la salud y la vida de los humanos como jamás hubiera podido imaginar Julio Verne o el más futurista de los novelistas de ciencia ficción.

Siguiendo con el tema, el transporte por carretera, hoy tan discutido, ha arrebatado un sabroso bocado al ferrocarril, poco flexible por su misma esencia. Nacen las grandes obras públicas que poco a poco van cambiando el paisaje con el consiguiente enfado de los ecologistas. Hasta aquí todo es idílico. Sin embargo, cuando unos pocos pesimistas descolgados del hombre-masa de Ortega y Gasset empiezan a considerar la carrera vertiginosa hacia no se sabe dónde y reflexionan sobre un tema lleno de técnica que, a la vista del agotamiento de los recursos del planeta, empieza a manifestarse con negras incógnitas, es normal el sentir un escalofrío justificado. Volviendo al tema del artículo, se hacen una pregunta: ¿podrá el hombre mantener durante mucho tiempo el automóvil como instrumento de transporte? Ya empiezan a aparecer los primeros problemas de índole bien diferente a los que aquejaron a los pioneros del invento. Las superproducciones, la saturación de los mercados y del

tráfico y la contaminación de la atmósfera, que ya muestra su siniestro manto sobre las grandes ciudades. El petróleo, principio y fin probable del gran invento, no es eterno, y deberá de dar paso a nuevas fuentes de energía. Cuál y cómo será el nuevo sistema de automoción del futuro es muy difícil saberlo. Aquí sí que podemos decir que todo ello entra en el terreno de la ciencia ficción. Los países más avanzados investigan sobre posibles fuentes de energía. Desde el ingenuo motor de agua hasta la energía nuclear, pasando por los biocombustibles y la fotovoltaica.

Quizá sea la energía nuclear, hoy tan de moda, la solución final. Pero ¿quién sería el genio del control de costos capaz de poner al alcance del usuario utilitarios movidos por este sistema y de cómoda adquisición a plazos? ¿Cuál sería el resultado de evitar el riesgo nuclear de un sistema tan peligroso? Pasaríamos de Escila a Caribdis. Sería muy triste que nuevos seres parecidos a los que vemos en las películas de extraterrestres tuvieran que colgar en otra cueva, a modo de esquila, un último letrero que pusiera *Homo stultus*: un ser humano incapaz de ser útil sin la tecnología.

La industria pesada en España en el siglo XIX

Breve reseña histórica

La industrialización en España comienza con considerable retraso a partir de la gran Revolución Industrial de los siglos XVIII y XIX, capitaneada principalmente por Inglaterra y Francia. El avance de las ciencias y la tecnología dan paso a uno de los grandes inventos

del siglo XVIII, la aplicación de la fuerza expansiva del vapor por James Watt a la primera máquina de este nombre en 1769. Los inventos y su perfeccionamiento a partir de la obra de Watt se suceden a una velocidad pasmosa. Poco tiempo después, el invento de la locomotora (George Stephenson) se aplicó por primera vez en España en el ferrocarril: Barcelona-Mataró (1843). Las concesiones para el tendido de nuevas líneas crecieron rápidamente y, junto con ello, el nacimiento de otras industrias subsidiarias: fundición, fabricación de raíles, forja, laminación de chapa, etc.

La primera máquina de vapor que funcionó en España se montó en el año 1832 en una fábrica de tejidos propiedad del señor Bonaplata. Al poco tiempo, una revuelta popular y el consiguiente incendio redujeron a cenizas la citada fábrica.

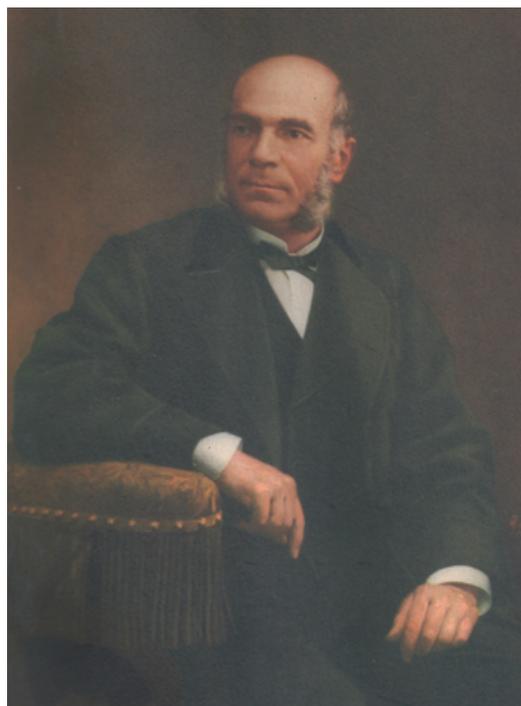
Tres años después, en 1838, con los restos de la maquinaria del señor Bonaplata y otro empresario, el señor Esparó, se organizaron unos talleres de reparación y construcción.

En la misma época, en un convento en ruinas situado en la Rambla se montó un pequeño taller de fundición de hierro y reparación y construcción de maquinaria, tornos, etc., bajo la razón social «Sociedad Anónima La Barcelonesa». Eran los primeros balbuceos de una industria naciente.

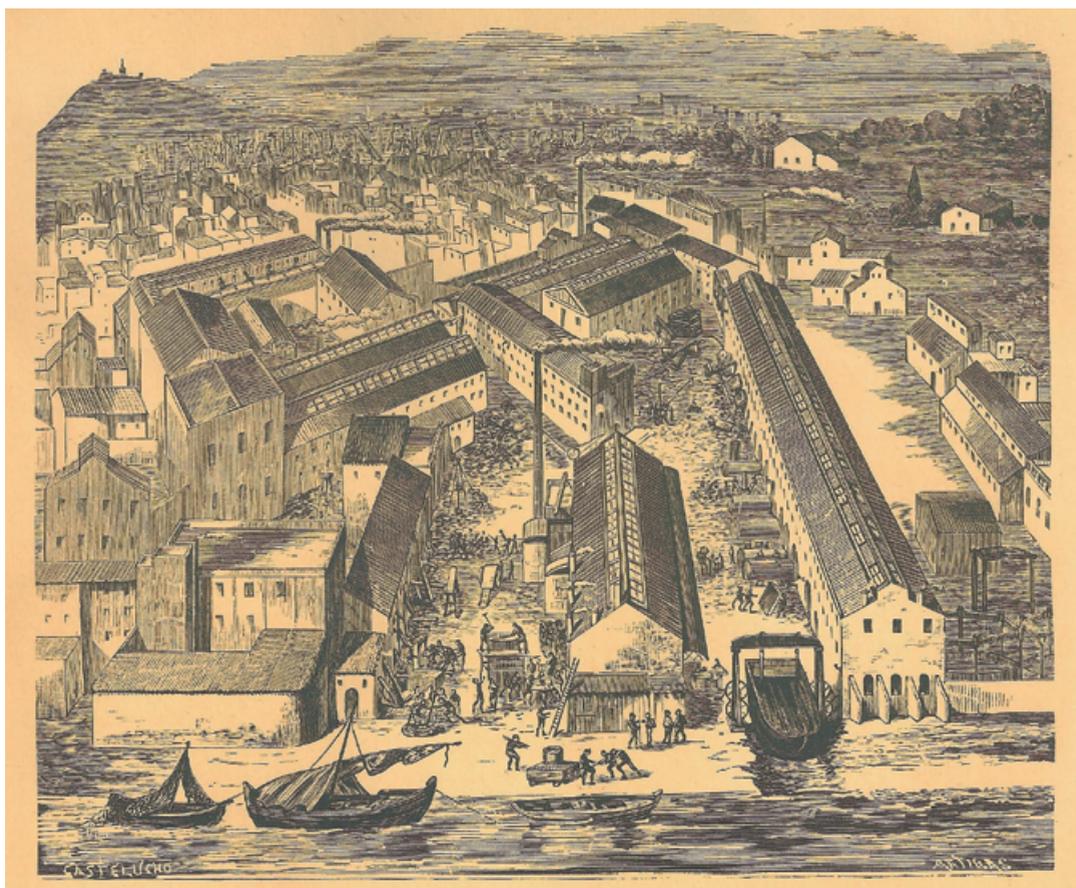
Las dificultades que tuvieron que vencer aquellos pioneros fueron durísimas. En aquella época no había mano de obra cualificada, ni técnicos, ni cosa parecida. No había fundidores, forjadores, torneros, modelistas, y tampoco había una ingeniería preparada, teniendo que recurrir constantemente a la ayuda extranjera experimentada. El atraso español era patente.

A pesar de todo, la industria de Cataluña prosperó junto con otras empresas catalanas de tal forma que, a mediados del siglo XIX, algunos empresarios decidieron aunar fuerzas y formaron una nueva sociedad que se llamó La Maquinista Terrestre y Marítima. Esta nueva firma dio un salto colosal para la época y emprendió la construcción a gran escala de motores para la industria naval, así como locomotoras, puentes y elementos industriales de todo tipo. La firma, con mercados en toda Europa, desapareció a raíz de la II Guerra Mundial en 1944 por la falta de mercado y proveedores.

La Maquinista Terrestre y Marítima fue una de las pioneras de la industrialización española y, junto con otras grandes empresas nacidas en los mismos años en el Norte de la



Don Nicolás Tous i Mirapeix. 1856-1892. Fundador y director de la MTM.



Los primitivos talleres de La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona en la Barceloneta. Grabado de la época, hacia 1870.

península (como Duro Felguera, las industrias del País Vasco, sus Altos Hornos, la industria de armamento en Asturias, la industria ligera en Eibar, etc.) pusieron los cimientos de la industria española actual. Sin su obra y la de unos pocos empresarios, España difícilmente hubiera podido desarrollarse a lo largo del siglo xx, ni mucho menos el haber llegado a ocupar a finales del citado siglo una posición importante en la industria internacional de la automoción.

La Hispano-Suiza de primeros del siglo xx, y más tarde ENASA, SEAT, FASA,

etc., y no digamos Barreiros Diésel, no hubieran podido desarrollarse sin la magnífica herencia recibida de los pioneros del XIX.

Al mismo tiempo, creo que ha sido muy interesante sacar a la luz a la par que esta reseña histórica otra reseña (a la que sin duda habría que llamar prehistórica) en la que se cuenta al lector otra aventura, la mayor del hombre sin la cual todo lo anterior no hubiera tenido lugar, y me refiero al primer capítulo de este libro dedicado a la prehistoria del automóvil.

La maquinista terrestre y marítima

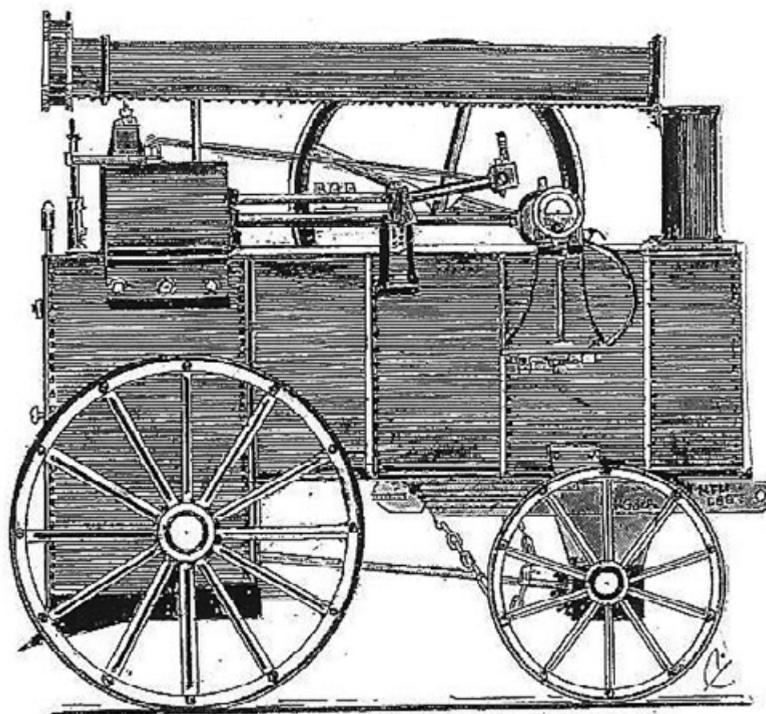
El locomóvil

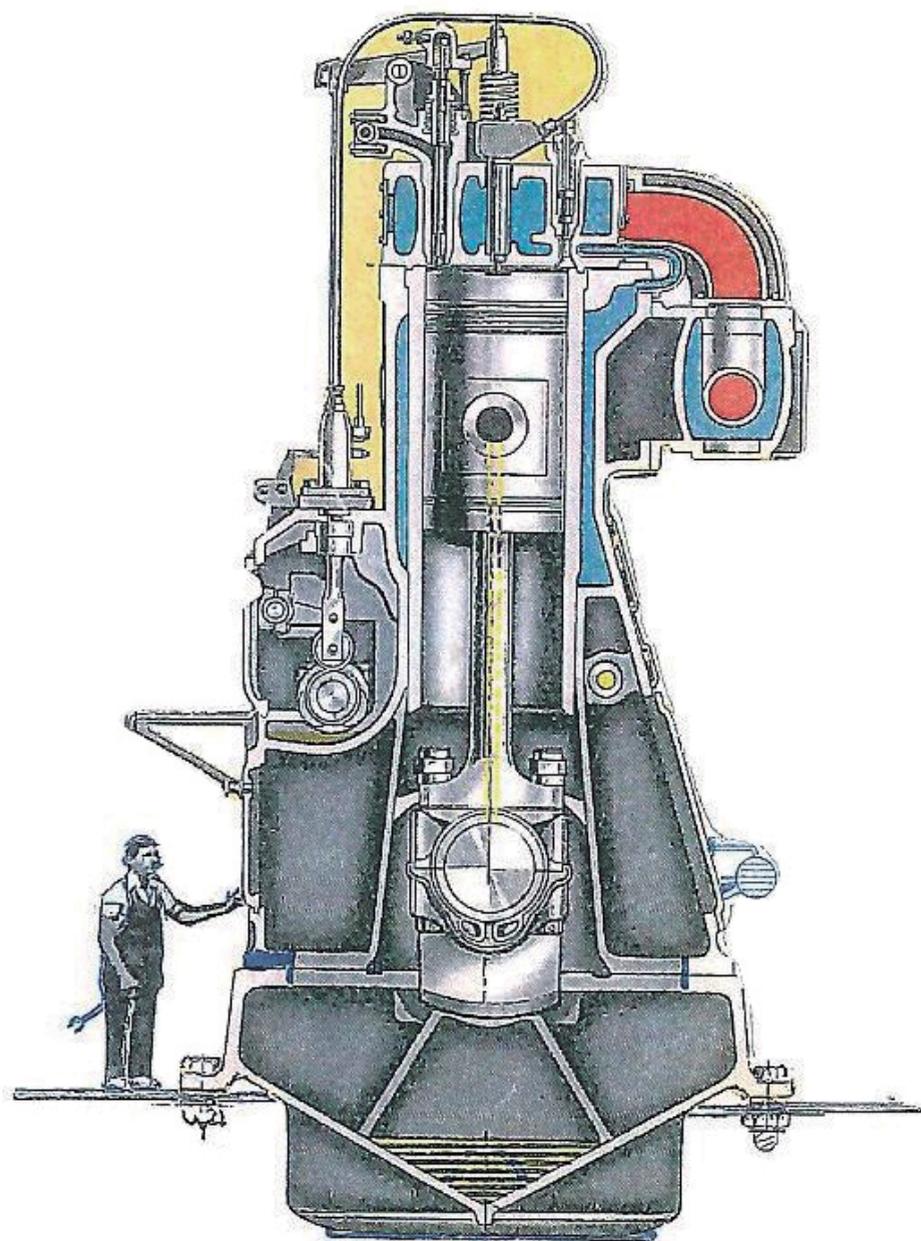
Fue uno de los primeros vehículos españoles construido por La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona hacia 1887. El dibujo es una laboriosa reconstrucción a plumilla por M. Gamarra a partir de una fotografía de la época muy deteriorada.

La orientación de fotos y datos sobre esta empresa ha sido obtenida de un libro con historia. Se trata del facsímil n.º F.N 60, editado por Seix Barral en 1944. El libro a todo color es una maravilla, fue una

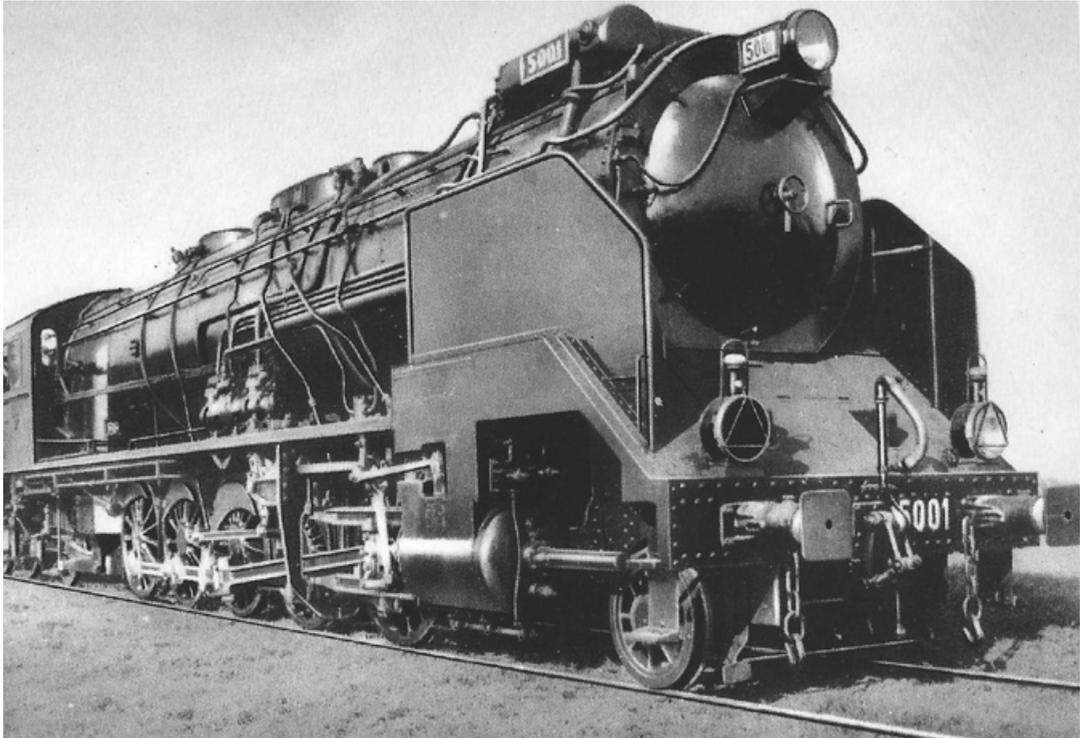
tirada especial que no estuvo nunca en las librerías.

Siendo el autor un estudiante de bachiller allá por los años cuarenta, el libro fue un regalo de don Agapito del Valle, presidente de la Diputación de Logroño, en reconocimiento de un favor vital a su hijo José María. El autor conserva este ejemplar como un auténtico tesoro. La Maquinista cerró sus instalaciones poco antes de terminar la II Guerra Mundial. Fue la empresa más importante de España, con presencia en toda Europa. En el libro del autor de *Barreiros* figuran copias de los productos de esta empresa.

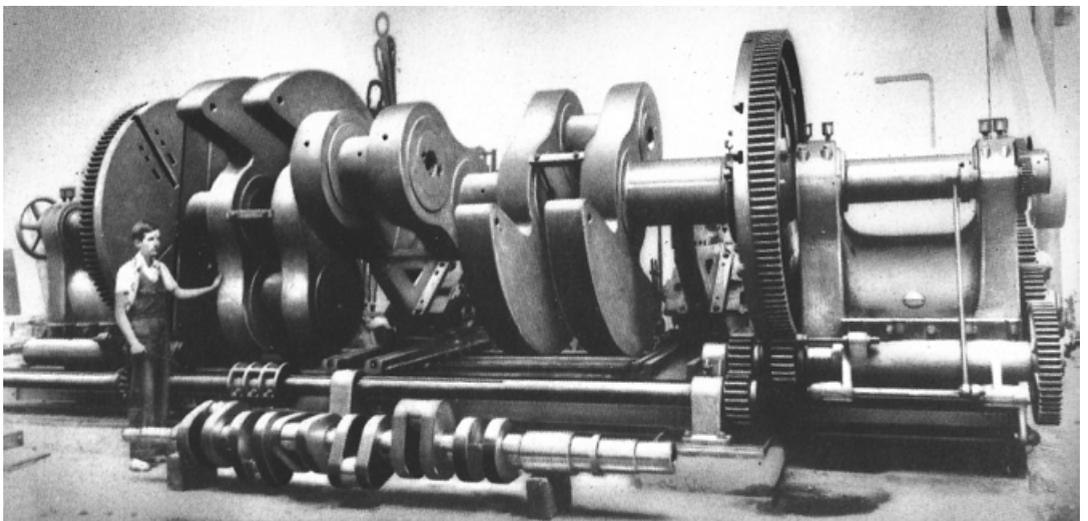




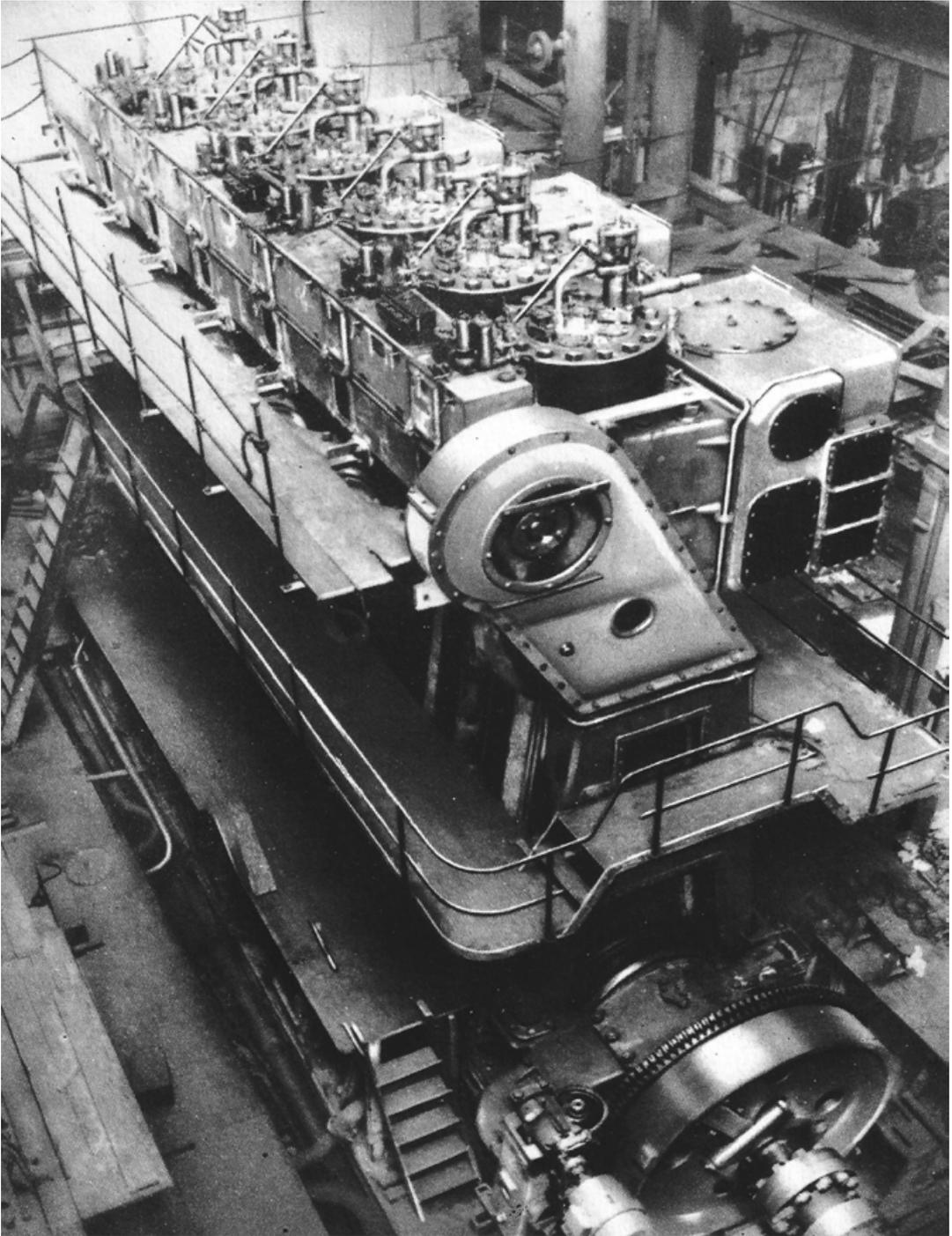
Sección transversal de un motor marino Krupp 8,42. Se ven los circuitos de refrigeración y engrase a presión forzada. Barrido de aire y refrigeración.



Locomotora Santa Fe. Serie 5001 y 5002, de 1942, para la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

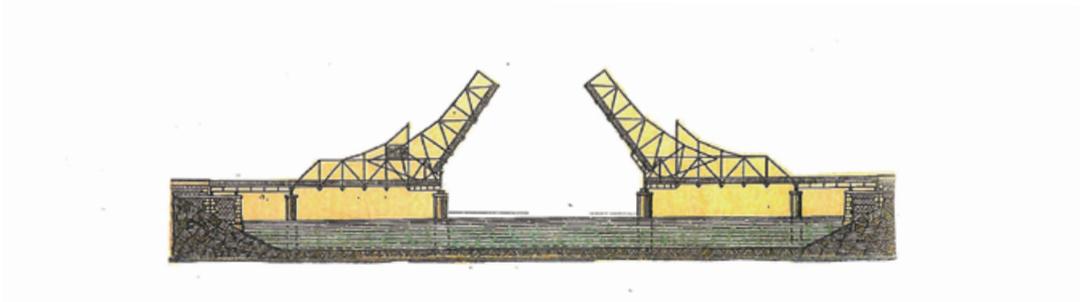


Un cigüeñal gigantesco del motor de babor de la motonave Campante de 10.000 T.M. de carga para la compañía CAMPSA, la pareja de motores desarrollaba 9.600 caballos. Véase el tamaño en comparación con el operario. MTM.

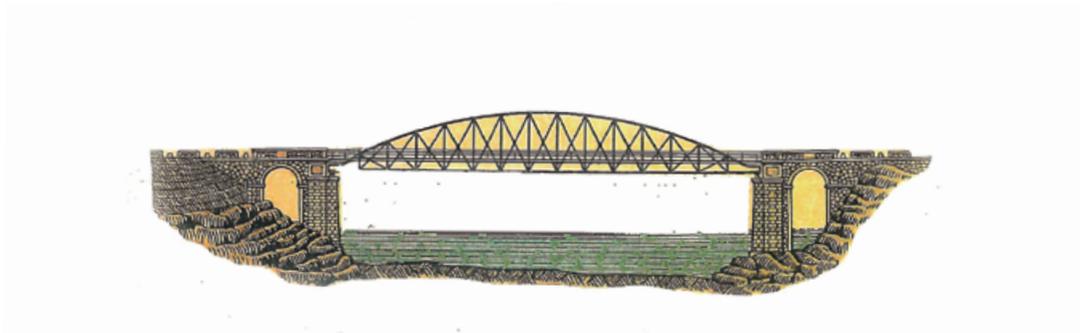


Un motor marino para una motonave de 10.000 toneladas. Las enormes dimensiones de esta máquina eran equivalentes a una casa de unos tres pisos. Obsérvense las escaleras de acceso a cada sección mecánica.

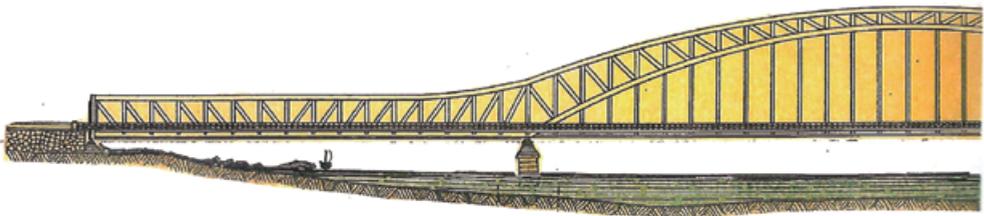
Puentes de hierro



Alfonso XIII. Sevilla



Llobregat



Ebro. Zaragoza -1/2

Duro Felguera. La gran industria siderúrgica española. La Felguera 1860

Pedro Duro Benito nació el cinco de diciembre de 1810 en Brieva de Cameros, un pueblo diminuto de la sierra entre Anguiano y Ortigosa, casi al pie de la mole del pico de San Lorenzo. El pueblo está muy cerca del Monasterio de Valvanera, patrona de La Rioja.

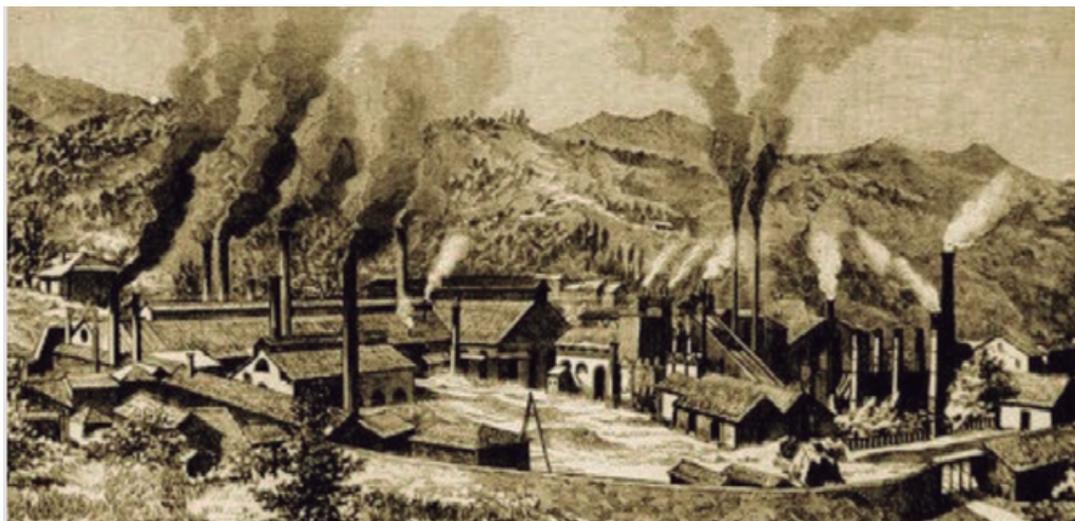
Brieva ha sido tradicionalmente un pueblo ganadero con cría de ganado lanar y vacuno en trashumancia. Tiene una orografía violenta, si cabe decirlo. Está en un agujero entre montes de fuerte pendiente y una roca enorme, El Corco, llena de fósiles marinos. Pedro seguramente debió de corretear por sus caminos, subiendo por la empinada cuesta desde Barruso hasta el puentecillo sobre el riachuelo que los del pueblo llaman «El Beninche», y pescaría succulentas truchas en el recién nacido río Brieva. A mediados del siglo XIX, debió ser una zona de acceso difícil, conectada con Anguiano por camino sometido a grandes nevadas que aún hoy en día deja al pueblo incomunicado durante varios meses.

Pedro, siendo todavía un niño de trece años, marcha en busca de mejor fortuna a Madrid, donde trabajó como aprendiz en una empresa familiar, La Camerana, empresa de tejidos y mantas que hoy todavía subsiste. Como todos los superdotados, estudiaba a la par que trabajaba. Muy pronto descolló en su trabajo y, a los veintidós años, pasó a trabajar con Vicente Bayo, primo suyo que le hizo partícipe de sus negocios bancarios. En poco tiempo pasó a ser recaudador de contribuciones en Madrid. En el verano de 1850 contrajo matrimonio con Dolores Ortiz Ruiz y en 1852 nació su



Don Pedro Duro Benito (Brieva de Cameros, 1810; La Felguera 1886). Marqués de la Felguera, Caballero de la Legión de Honor, etc. Uno de los grandes empresarios españoles de todos los tiempos.

única hija, Pilar. Al poco tiempo murió su esposa como resultado del parto, dejándole una niña de un mes. Pedro continuó prosperando en el mundo de las finanzas, siendo nombrado Consejero del Banco de San Carlos, fundado por Carlos III y antecesor del futuro Banco de España (1856). Pedro es nombrado también accionista y directivo de la Sociedad Española Mercantil e Industrial. En 1857 es elegido diputado en Cortes por el distrito riojano de Torrecilla de Cameros. En aquel mismo año se estableció en La Felguera, zona conocida anteriormente como Turiellos. La Felguera era un pueblo del concejo asturiano de Langreo, que du-

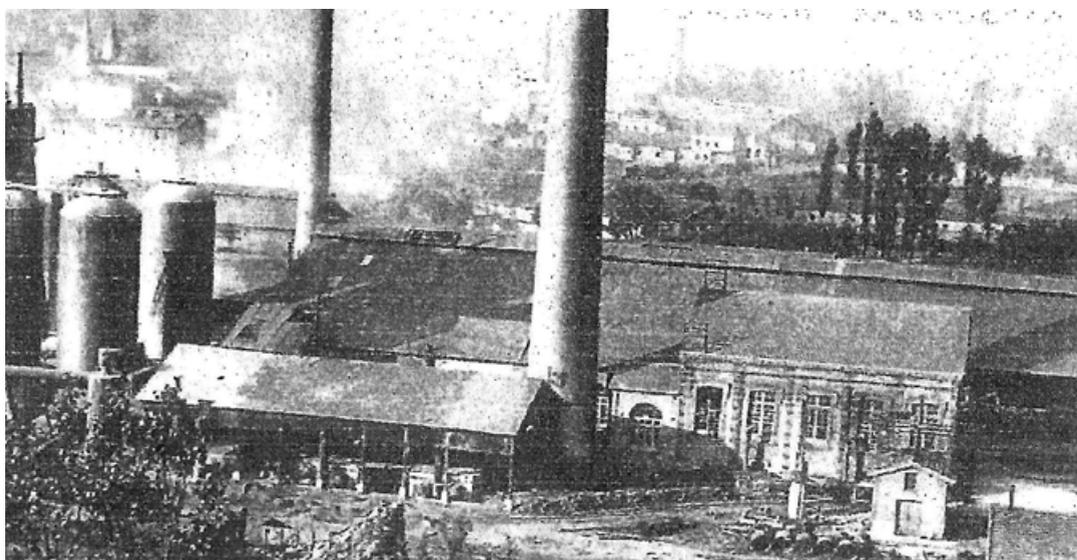


La fábrica de La Felguera, según un grabado de J. Cuevas en 1878.

rante más de un siglo (1860 hasta 1970) fue la joya de la corona de la economía española. La Felguera, que tomó oficialmente ese nombre en 1902, se haría famosa por haber sido el lugar en el que había nacido la em-

presa siderúrgica más importante de España y una de las primeras de Europa.

Por aquel entonces nació lo que se dice propiamente la compañía Duro Felguera, aunando los nombres de su fundador don



Vista del taller de fundición de Duro Felguera en la Felguera Sur a orillas del Nalón a principios del siglo xx.

Pedro Duro y el lugar de su establecimiento. En 1875, el complejo que se ocupaba de la siderurgia y el carbón era el tercero en producción de hierro a nivel nacional. Durante todo el siglo xx, Duro Felguera fue la mayor empresa siderúrgica carbonera de España y una de las primeras del mundo. Pedro Duro dejó varios tratados escritos sobre las posibilidades de la industria en el país.

Pedro Duro recibió los mayores honores que cabían a un genio de las finanzas y de la empresa. En 1870 fue condecorado con la Gran Cruz de Isabel la Católica; en octubre de 1878 fue condecorado por el gobierno francés como Caballero de la Legión de Honor; en 1924 el Rey don Alfonso XIII concedió a Doña María Dolores Fernández Duro y Bayo, su nieta, el título de marquesa de La Felguera a petición popular.

Pedro Duro murió el 11 de marzo de 1886 a los setenta y cinco años. La empresa sigue hoy funcionando en Gijón, siendo una de las pocas que ha sobrevivido a su época en España.

La figura de Pedro Duro fue situada a la altura de los grandes capitanes de la siderurgia europea, comparable a las grandes inglesas o alemanas.

Como curiosidad, entre sus descendientes figuró a finales del siglo xix y principios del xx su nieto Jesús Fernández Duro, uno de los primeros aeronautas españoles apasionado por la aerostación y por los automóviles. Unos y otros fueron el *leit motiv* de su vida. Falleció de tifoideas el 9 de agosto de 1906 en San Juan de la Luz, Francia, a los 28 años de edad. Tomo prestado de su biógrafo y magnífico escritor asturiano, mi buen amigo José David Vigil Escalera Balbona, una canción que retrata la vida del aeronauta.

*Un águila subió al cielo
a denunciarle al Señor
que un hijo de La Felguera
en los aires la humilló.*



Monumento a don Pedro Duro, el ilustre riojano, fundador de la gran industria asturiana. Obra del famoso escultor del siglo xix Jerónimo Suñol.



Una tuneladora gigantesca, moderno sustituto del pico y la dinamita, construida por la empresa Duro Felguera.

Capítulo II

La automoción en España. El siglo xx.
Barreiros, Birkigt y Ricart