

# Reliquias de la madre patria: Camiones españoles en Uruguay

Traction Avant (Texto) Alberto Kaselis y Jorge Mailhe (Fotos)



Este Barreiros "híbrido" resulta difícil de identificar, puede ser un Saeta, quizás de la gama grande -65 ó 75-, pero provisto de una calandra tipo Berliet.

La exportación de vehículos a motor, entre España e Iberoamérica, siempre fue intensa. Uruguay se convirtió en un destino clave, sobre todo para los camiones Barreiros y Pegaso. El anticuado parque móvil de Uruguay -18 años de media-, permite que sobrevivan aún ejemplares casi extinguidos en España desde hace bastante tiempo



Todo un Barreiros Super Azor Gran Ruta, de mediados de los sesenta, aparcado en una calle de Montevideo.

La industria española del camión comenzó su producción en serie aproximadamente a mediados de la década de los cincuenta, cuando ENASA cumplía su primer decenio de vida. Este momento coincidió con el inicio de la producción de los Pegaso Z-207 en la factoría de Barajas. Hasta entonces, la construcción de los veteranos "Mofletes" se había llevado a cabo a un ritmo casi artesanal. En 1956, Motor Ibérica lanzaba su primer Ebro; en 1958, Barreiros Diesel comenzaba su andadura como fabricante de camiones y a partir de 1961-62, aparecerían otras marcas, como Avia, Nazar y Sava. Poco a poco, España iba abasteciéndose de vehículos industriales,



Una curiosa tractora Barreiros, con la cabina de un Azor y más de 35 años a sus espaldas, que aún es utilizada a pleno rendimiento.



Un Avia 4000 (1967-1973) equipado con furgón isoterma e importado desde Uruguay, por una empresa pesquera.



ENASA exportó muchos Pegaso 1065 L -la versión de chasis largo-, pero en su versión provista de doble eje trasero. Este ejemplar se dedica aún al transporte de contenedores.

llegando a cubrir prácticamente la demanda existente. Entonces, pequeños conjuntos de camiones comienzan su periplo exterior, siendo embarcados en los puertos mediterráneos y cantábricos, con destino a la exportación. Además, varias naciones de Hispanoamérica fueron pioneras en recibir vehículos industriales provenientes de la metrópoli. ENASA y Barreiros Diesel escogieron países del cono sur, además de Perú y Colombia, como los primeros mercados a surtir.

El caso de Uruguay fue un claro ejemplo del comercio exterior español; incluso, se llegó a crear una filial -Barreiros Uruguay S.A.-, con sede en la Avenida Magallanes nº1682 de Montevideo. Esta sociedad importó un buen número de vehículos Barreiros, entre 1961 y mediados de la década de 1960. En la mayoría de los casos, se enviaron camiones medianos, como el Halcón, Azor y Condor en los primeros momentos y los Saeta y Super Azor, más adelante. También se enviaron autobuses y autocares. Buena parte de esos vehículos aún circulan por el país charrúa; incluso ruedan algunos supervivientes de los modelos más antiguos -Halcón y Condor-, camiones que resultan prácticamente imposibles de ver en España desde hace décadas.

ENASA fue la segunda empresa nacional que exportó vehículos pesados a Uruguay. El resto de marcas españolas han tenido una presencia menor y en algunas ocasiones, residual. Se dieron algunos casos en que los camiones enviados no llegaron a venderse a particulares, sino que su destino eran empresas específicas. Los Avia fueron a Uruguay de esta forma y alrededor de 50 unidades desembarcaron en Montevideo, ya en los años setenta, con el fin de abastecer las flotas de varias industrias pesqueras de la capital. También recalaron allí algunos Ebro, que igual que los Avia, estaban destinados a compañías predeterminadas. No obstante, en los últimos tiempos, se han dado otras vías de penetración, para los vehículos de transporte españoles, en aquel país. Una ha sido la exportación de camiones de segunda mano y la otra puerta de entrada se ha logrado gracias a donaciones de organismos públicos y privados.



Resultaba difícil ver un Pegaso 3060 en Uruguay, hasta que hace cuatro o cinco años, llegaron algunos de segunda mano. Esta bien conservada hormigonera cumple su tarea en la ciudad de Carmelo, a 200 km de Montevideo.



Esta unidad de atención ambulatoria, instalada en un furgón Pegaso 5061, fue donada por el Ayuntamiento de Barcelona hace ya tiempo. Actualmente se encuentra abandonada en unos talleres de obras públicas.



Los Ebro son muy escasos en Uruguay. Este P-137 Plataforma de finales de los setenta se conserva aún en perfecto orden de marcha.



Este Pegaso 1090 Comet se carrozó como cisterna, con equipo de absorción de lodos. Realiza regularmente su servicio en Rincón de la Bolsa, una localidad sin saneamiento.



En los últimos tiempos, algunas IPV licencias -de reciente construcción- y con carrocerías específicas -sondeos, grúas, etc.- trabajan en Uruguay.