



Muchos pueblos del Tercer Mundo han visto su camino hacia la libertad obstaculizado por las armas con que los traficantes se enriquecen. En la foto, militantes sandinistas, en Nicaragua, celebran su victoria final.

**E**l estampido de los disparos fue el principio y el fin de la historia. Primero, los disparos en aquellas inefables cacerías al alimón del dictador; al final, las metralletas, los obuses, las granadas que se utilizan, que estallan, en Nicaragua; en Chile, en Sudáfrica. Los Barreiros, buenos amigos en otros tiempos de Franco; compañeros de aquellas tristes juergas crueles que fueron las cacerías, han sido acusados, ahora, por el Comité de Sanciones del Consejo de Seguridad de la ONU de estar enviando armas a Sudáfrica, en contra de los acuerdos de las Naciones Unidas.

Al parecer, España fue el primer país que reconoció diplomáticamente a la Junta

Sandinista de Nicaragua; sin menoscabo de que, pocos meses antes, Ernesto Cardenal manifestara en público que las tropas de Somoza estaban matando patriotas con balas españolas. Y el Gobierno UCD puede tener tardías inclinaciones favorables al Polisario, sin que esto haga olvidar totalmente que muchos de los fusiles marroquíes y mauritanos que masacran saharauis, provienen de fábricas españolas o han llegado a través de intermediarios españoles. No hace mucho, un miembro del Sindicato Libre de la Marina Mercante, podía afirmar que "nuestros pesqueros son hoy ametrallados desde patrulleras construidas en España, artilladas con armamento español y tripuladas por

## Traficantes de armas

# LA ONU ACUSA A BARREIROS

**RAMIRO CRISTOBAL**

miembros de las Fuerzas Armadas de otros países que han aprendido su manejo en el Estado español". De todo ello saben mucho y ocultan la mayoría los traficantes de armas.

### Los Barreiros, como ejemplo

Los Barreiros son una empresa familiar. En este país el capitalismo tiene una decidida vocación hogareña: los lazos del clan son más fuertes que los de los simples accionistas. Como los Ruiz-Mateos, los Banús o los Olarra, por poner algunos ejemplos, los hermanos Barreiros—Eduardo, Valeriano, Graciliano y Celso—comenzaron en un modesto negocio provinciano, creado por el padre: una línea de autobuses

en Galicia. Tras la guerra civil, ayudó mucho, sin duda, la amistad con el dictador y su respetable familia. Son conocidas las magníficas relaciones de Eduardo Barreiros con el marqués de Villaverde. Con este importante bagaje se crea en la carretera de Andalucía la factoría en la que comienzan a fabricarse camiones y tractores. Después llegará el Simca 1000. Hasta que, al final, la Chrysler se haga cargo del tinglado.

La prensa más o menos especializada de la época—principio de los setenta—presenta la "caída" de Barreiros como el desfallecimiento de un patriota de la industria. Se hace patente, aún, el gran peso del sector del capitalismo proteccionista que tiene uno de sus primeros tropiezos serios ante las multinacionales.

Eduardo Barreiros recibe uno de los muchos homenajes que se le tributa



Sin embargo, los Barreiros no se arruinan. Hay un período de desconcierto en el que se rumorea que se dedicaron a actividades agropecuarias allá en su Galicia natal. Hay un rápido desmentido del clan, que, de forma silenciosa, se disponen a volver al ruedo, porque los buenos amigos no les han abandonado. Sus actividades se multiplican. Para empezar quedan como concesionarios de la Chrysler y, en la actualidad, el grupo Barreiros Hermanos, S. A., comprende cuarenta y seis sociedades, una de las cuales es INVANSA (Barreiros Hermanos Internacional, S. A.), que es la que ha sido puesta en entredicho por la ONU.

La maraña de actividades de los Barreiros es muy amplia. Está, por ejemplo, CIEISA, origen de diversas empresas pesqueras y congeladoras: PESCONSA (40 por ciento grupo Barreiros y 60 por 100 Sovhispan), INTERPESA (Internacional de Pesca, S. A.), etc., muchas de ellas legalizadas en las notarías de Blas Piñar y Arias Navarro. Según un periodista español, los Barreiros fueron introducidos al negocio de la

pesca por Miguel Juste Iribarren, abogado del Estado, franquista y al que Muñoz Grandes definió como el hombre de las tres "j": japoneses, jesuitas y judíos.

Pero la de mayor actualidad y, probablemente beneficios, es INBASA, con domicilio en la madrileña calle de Alcalá, en el 30. Con motivo del "affaire" del Allul, un funcionario belga de la Fabrique National d'Armes de Guerre, de Herstal (Bélgica), manifestaba que la casa Barreiros es bastante conocida en los círculos de fabricación y venta de armas. En Orense existe una planta de forja en la que se fabrican proyectiles de artillería para Ejército y Marina. INBASA fue creada el 8 de octubre de 1965 y tiene como objeto social "el fomento de la industria y el comercio en general, así como promover y desarrollar cualquier otra clase de negocios". Su presidente es Valeriano Barreiros, sus dos vicepresidentes, Graciliano y Celso, y sus consejeros, Ignacio de Liniers y Pidal y José Fernández de la Quintana.

Probablemente fuera el caso del Allul, ocurrido el 24 de septiembre del año pa-

sado, el que sacara a la luz las actividades de los Barreiros, a través de INBASA. Como se recordará (ver en TRIUNFO, núm. 819, 7-X-1978, "Fusiles en el Allul", de Fernando González), en esta fecha unos funcionarios de aduanas ingleses del puerto de Strood descubrieron en el buque español de tal nombre un cargamento de 2.830 fusiles "Armalite", de segunda mano, procedentes de Bélgica y con destino a Bilbao. La empresa propietaria del buque era García Muñiaur, de Bilbao; la entidad compradora INBASA, de Madrid. Al parecer, las armas que iban en "containers" bajo la denominación de "General items" (carga general), contaban con todos los sellos y requisitos legales para ser embarcadas; al menos así lo manifestaron los proveedores belgas. Lo curioso del caso es que tras su salida de Strood, el Allul ponía proa a su lugar de salida, Zeebrugge, y dejaba allí las armas. Las hipótesis fueron muchas y nunca se descubrió cuál era el destino de los "Armalite". Al capitán del Allul, Luis Almudévar, se le dieron seis meses de vacaciones para reponerse del susto.

No fue la última vez que se oyó el nombre de Barreiros en este y otros países. Así, por ejemplo, en el programa "Panorama", de la BBC inglesa, se puso de manifiesto en noviembre pasado que España formaba parte de la cadena del tráfico internacional de armas, para abastecer a Sudáfrica y burlar el embargo de la ONU. Varios periodistas de este espacio habían seguido la pista a las armas del Allul que aún se encontraban en Bélgica para ser enviadas. Ese mismo mes, en un programa televisado por la norteamericana cadena Public Broadcasting Service (PBS), se acusaba de nuevo a los Barreiros de estar involucrados en un nuevo envío de armas a Sudáfrica por cuenta de una compañía de Canadá y los Estados Unidos, la Space Research Corporation. Lo que empezó con disparos terminaba con explosivos.

## No sólo los Barreiros

Los expertos no acaban de estar de acuerdo. Hay quien dice que España es el quinto país del mundo en exportación de armas; para otros

on en la época dorada del franquismo (izquierda). Los señores de Barreiros, con doña Carmen Franco Polo, hoy duquesa de Franco (derecha).



## LA O. N. U. ACUSA A BARREIROS

ocupa un más modesto décimo lugar. Con todo, es evidente que este país está muy bien colocado en el triste ranking de exportar muerte. Y, lo que es más, casi siempre con destino a las peores tiranías del mundo. Nicaragua, Guatemala, Marruecos, el Irán del Sha, Rhodesia y Sudáfrica se cuentan entre nuestros mejores clientes. El caso de los Barreiros, hasta ahora el más escandaloso, ha levantado una compleja trama de empresas, personas y entidades relacionadas con el tema. Veamos algunas.

Para empezar, la propia empresa García Muñiaur, propietaria del *Allu* y de otros barcos —el *Alfer*, el *Alraigo*, el *Puerto de Amberes*...— especializados en el transporte (con todas las bendiciones legales, desde luego) de armas con destino a Sudáfrica, donde, por ejemplo, el *Alraigo* dejó un total de sesenta "containers" en tres viajes a fines del año pasado. Esta empresa tiene cinco barcos en construcción, algunos de los cuales es posible que ya estén en funcionamiento. De vez en cuando suele operar en colaboración con buques de otras navieras, como *Asón*, *Sociedad Anónima*, *Trafume Lines* y *Miño*, S. A., a las que *Alonso Barcón*, miembro del Sindicato Libre de la Marina Mercante, considera que "cumplen la imprescindible función de transporte de muy buen grado". Este mismo especialista cree que el tráfico de armas lleva funcionando en España al menos quince años y que uno de sus barcos pioneros fue el *Alonso de Ojeda*, de la *Nacional Elcano*, perteneciente al INI.

Tampoco hay que extrañarse de que las empresas públicas estén en el asunto. Ahí está, por ejemplo, la empresa *DEFEX*, S. A., principal exportadora de armas de España, creada en 1972, con 51 por 100 de capital del INI y 49 por 100 privado. Digamos, para empezar, que entre las empresas públicas participantes, la *Bazán* fue acusada,

hace unos meses también, de burlar el bloqueo de la ONU a Sudáfrica. El resto, *Santa Bárbara*, *Nacional de Optica*, *Experiencias Industriales* y *CASA* (Construcciones Aeronáuticas) han sido, a veces, citadas como productoras de material bélico utilizado en Nicaragua. Situada en la calle Orense, 68, de Madrid, tiene como director al general de División *Gaspar Salcedo Ortiz* y se calcula que canaliza un importantísimo porcentaje del total de esos 12.000 millones de pesetas oficiales que exportó España en 1977. Otras fuentes privadas señalan cantidades mucho mayores.



El carguero "Allu", atracado en el puerto de Bilbao.

En cuanto al control de las exportaciones corre a cargo de la llamada Junta de Exportación de Armamentos, dirigida por un consejo permanente, formado por el subdirector general de Exportaciones Industriales y un funcionario del Ministerio de Asuntos Exteriores y otro del de Defensa. La Junta se reúne cada quince días y no depende más que del Gobierno, estando exenta de cualquier tipo de control parlamentario. El carácter incontrolado de esta Junta fue puesto de relieve con motivo de otro caso famoso: el envío de un cargamento con material militar que fue cargado en el puerto de Valencia por el bu-

que *danés Arroi*, con destino a Chile. El caso fue denunciado en octubre de 1978 por una delegación del Frente Sandinista de Liberación que se encontraba en Zaragoza, ya que fue desde el polvorín militar de Cadrete (Zaragoza) desde donde la empresa *Instal Aza*, S. A., hizo el traslado hasta Valencia.

Por cierto, que era otro barco *danés*, el *Pep Orient*, el que cargaba en diciembre pasado mil toneladas de armas y explosivos en el puerto de Motril con destino a Argentina. Una aparatosa operación de transporte (40 "trailers" con matrícula de Bilbao, escoltados por la Guardia Civil)

hizo dudar de que el destinatario oficial, Arabia Saudita, fuera cierto. Como dato curioso queda la destitución y sustitución de la oficialidad del buque en una noche. Parece que no todos estaban de acuerdo con el destino real de las armas.

### Luz y taquígrafos

Sólo un control parlamentario sobre la exportación de armas, pedido en varias ocasiones por la oposición, puede arrojar alguna luz sobre una de las industrias más oscuras de nuestro tiempo. Comercio que, dicho sea de paso, suele reunir abundantes cir-

cunstancias, tanto puramente mercantiles como políticas. Es claro que casi solamente están en condiciones de pagar las armas las tiranías que necesitan la fuerza para mantenerse. Y, viceversa, favorecen el tráfico hacia estos lugares aquellas personas o grupos que no sólo ganan con ello, sino que simpatizan con el régimen destinatario. Así se sabe que, en determinados casos, fuerzas de ultraderecha han contribuido a mantener el secreto y la seguridad de los envíos al Cono Sur de América Latina.

La industria de las armas y concretamente su faceta exportadora, no es, pues, como algunos órganos de prensa intentan hacer creer, una industria más y una operación comercial más en la que la oferta y la demanda del mercado rigen los cauces. Lo cierto es que más que ninguna otra lleva consigo un explosivo potencial político y diplomático que un Estado democrático debe controlar. De nada valen las buenas palabras de los embajadores españoles si el Polisario captura al Ejército de Marruecos "Land Rover" fabricados por Santana. Y de nada la doctrina Estrada, si la Guardia Nacional de Anastasio Somoza va armada con *Cetmes*. Si alguna vez Rhodesia y Sudáfrica tienen al fin un Gobierno auténticamente representativo de la mayoría negra, se acordarán de Barreiros Hermanos y la Empresa Nacional *Bazán* de España. Eran los que según la ONU armaban a los muchachos de *Ian Smith* y *Pieter Botha*. Entonces tampoco valdrán los discursos sobre la vocación africana de España.

Todo esto si se quiere tener un futuro medianamente decente y progresista. Si se desea seguir de lacayos del imperialismo y favoreciendo las ganancias de unos cuantos traficantes de medio pelo, podemos continuar como hasta ahora. Al fin y al cabo, así nos consideran en el mundo. Es una imagen lograda a pulso.

■ R. C.