

EL GRIAL GALLEGO DE LA AUTOMOCIÓN

En Chavín, a 6 kilómetros de Viveiro, un empresario gallego creaba, en 1905, la primera fábrica de automóviles de la comunidad. Construía carrocerías que luego montaba sobre chasis que importaba de Francia. En el 2010, y después de casi dos décadas de búsqueda, la Fundación Jorge Jove lograba encontrar una unidad de aquella fábrica. En un estado lamentable y semiabandonada, fue sometida a un largo proceso de reconstrucción artesanal, convirtiéndose en la joya del patrimonio gallego de la automoción.



LA FACTORÍA DE JOSÉ BARRO

Este empresario de Vilalalle (Mondoñedo) y apasionado de todo lo que llevase algún tipo de motor, propulsor o turbina llega a Chavín en 1895 con solo 22 años, y comienza su andadura empresarial con la construcción de una pequeña central eléctrica. Paralelamente adquiere un viejo taller de telares que poco a poco reconvierte en una de las factorías automotrices más avanzadas de su tiempo.

EL PRIMER AUTOMÓVIL

En 1904 José Barro viaja hasta París decidido a comprar dos ómnibus con la idea de montar un servicio de transportes entre Viveiro y Bahamonde. Sin embargo, vuelve con una licencia en exclusiva para la venta de vehículos, buses y camiones de la marca De Dion Bouton para Galicia y Asturias.

Un año después comienzan a llegar de París los primeros chasis De Dion Bouton, famosos por su fiabilidad y dureza. Barro, además de la venta, ofrece servicios de reparación de todo tipo de vehículos. Autos de Valladolid, León o incluso Madrid comenzaban a estar entre sus clientes.

CARROCEÍAS VIVEIRENSES

Durante la Primera Guerra Mundial el fabricante francés no puede suministrar las piezas necesarias a la factoría de Chavín, por lo que el empresario se ve obligado a carrozar y construir piezas. Se convierte de este modo en una factoría de construcción de carrocerías y montaje de vehículos, autobuses y camiones hasta el final de sus días.

Ya en los años 30 esta empresa ocupa uno de los puestos más altos en el ranking nacional en cuanto a la producción de material automotriz, con señas de identidad como la solidez y el acabado en sus autobuses y camiones.

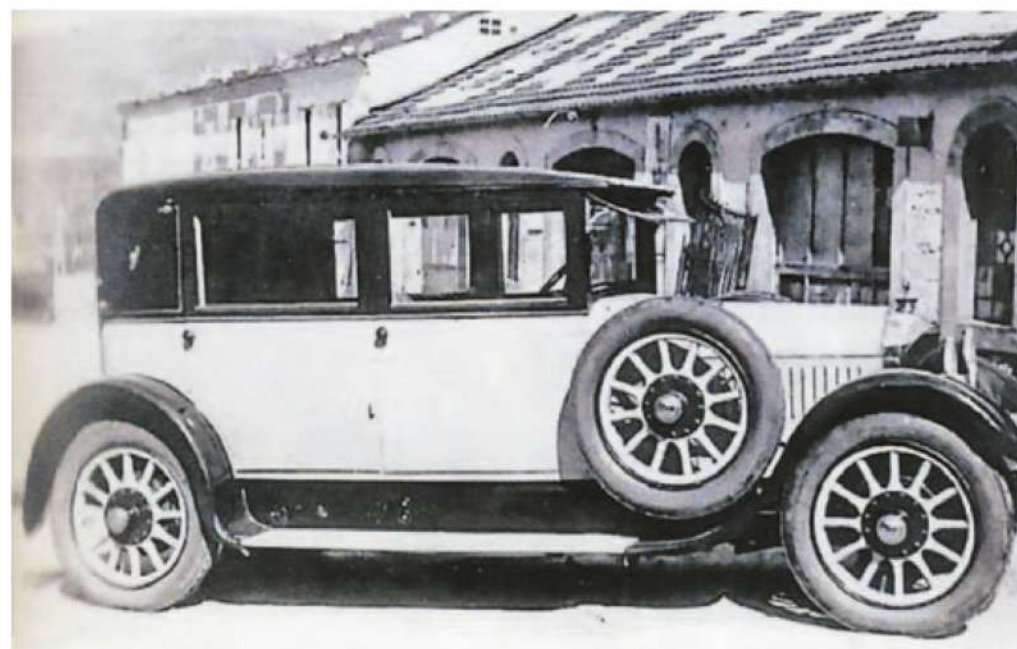
Durante la Guerra Civil construye material militar, retomando sus anteriores funciones al finalizar la contienda hasta su muerte en 1943.

Sus herederos dividen la empresa en dos líneas de negocio y la mantienen hasta que la crisis económica de finales de los 70 les obliga a cerrar definitivamente en el año 1981.



Chavín (Viveiro)

La fábrica de José Barro comenzó su andadura en 1895 y cerró sus puertas en 1981



LA FÁBRICA GALLEGA

Surgida en 1895 de unos viejos talleres textiles, a principios del siglo XX era una referencia nacional en la construcción de carrocerías realizadas por artesanos de ribera. A la izquierda, sedán de Dion Bouton delante de la fábrica en 1925.

Por Óscar Ayerra

No sabemos qué se le pudo pasar por la cabeza a José Barro cuando decidió crear una fábrica de montaje de vehículos a principios del siglo XX. Teniendo en cuenta el aislamiento geográfico gallego, lejos de grandes ciudades y centros logísticos, y en una Galicia rural basada en la agricultura y ganadería y castigada por una emigración forzosa; es difícil entender cómo le cuadraron los números para emprender esta cruzada. Posiblemente una corriente de entusiasmo por el vehículo de motor que inundaba toda Europa pudo tener parte de culpa.

En 1900, en España solo existía un vehículo por cada 200.000 españoles, una cifra ridícula si la comparamos con los 120.000 vehículos que circulan hoy con los mismos habitantes. Hay que recordar que hace 120 años la automoción en España estaba naciendo, a diferencia de otros países que ya nos llevaban algunos años de ventaja. Por ejemplo, en Francia, a principios de siglo XX, en áreas cercanas a París ya existía un vehículo por cada 500 habitantes. No olvidemos que el país vecino fue un pionero en cuanto a la fabricación de automóviles.

A partir de 1900, la fiebre de la construcción de vehículos a motor ya era imparable. En esos primeros años de siglo, solo en Francia existían más de 250 constructores. Este entusiasmo, en muchas ocasiones no estaba ligado a una capacidad productiva eficiente, por lo que muchos de estos fabricantes apenas llegaban a construir media docena de unidades. Otros, sin embargo,

como Panhard, Delahaye, Daimler o De Dion Bouton, se estaban consolidando como marcas de referencia con miles de unidades contruidas en aquellos momentos.

PROCESOS CONSTRUCTIVOS

Una característica común de todos estos fabricantes era su proceso manual de construcción. Por un lado se hacían el motor y el chasis y por otro la carrocería, que solía encargarse a empresas específicas carroceras. Estos artesanos construían estructuras de madera adaptadas a los gustos de cada comprador.

La excepción a esta forma de trabajar fue la cadena de montaje que Henry Ford puso en práctica en 1908, y al que los grandes fabrican-

tes le seguirían años más tarde.

Entre todas las marcas existentes a finales del XIX sobresale De Dion Bouton, un fabricante surgido en 1882, y que se convierte en referente mundial, gracias, en parte a la construcción de unos motores robustos, fiables y de excelente rendimiento. En solo unos años es el principal proveedor de motores a más de 50 marcas europeas, entre ellas la de nuestro empresario gallego

en Chavín. Solo en 1905, esta fábrica francesa empleaba a más de 3.000 trabajadores y construía no solo motores y chasis, sino también carrocerías.

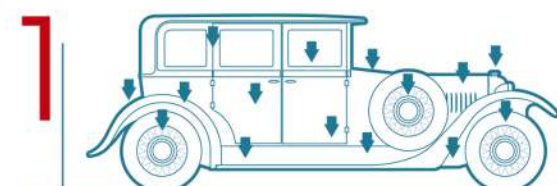
PIONEROS ESPAÑOLES

En España, esta fiebre por la construcción de automóviles aparece, en parte, gracias a las grandes exposiciones de automóviles europeas. Eran escapartes para expandir ideas y automóviles. Constructores como La Cuadra, Elizalde, Abadal o Hispano-Suiza son algunos ejemplos de aquellos pioneros. Aunque solo esta última,

nacida en 1904, se convertiría en referencia mundial como fabricante de vehículos fiables y de un rendimiento extraordinario.



PASO A PASO UNA RESTAURACIÓN COMPLEJA



1 Investigación y valoración de daños. Informe de reparación y presupuestos

Antes de afrontar la restauración, se realizó una labor de investigación profunda del vehículo además de recabar toda tipo de información referente a todos sus elementos

Se elaboró un presupuesto aproximado de su restauración. En este caso, su valor histórico, artístico y social así lo aconsejaban por el alto desembolso económico



2 ESTRUCTURA DE MADERA

Por sus características únicas al ser fabricada solo en Galicia, la carrocería se valoró como de especial interés, por lo que se afrontó el desmontaje de forma que se intentaría conservar las soluciones constructivas de su momento de forma precisa y minuciosa



Una característica especial que definía a Chavín era la construcción con carpintería de ribera, artesanos que trasladaron sus técnicas marinas al automóvil. Destacaba por la solidez y fiabilidad de la estructura



3 DESMONTAJE

Para mantener los métodos antiguos, se utilizó un sistema lento pero muy fiable para recrear una nueva armadura gemela de la original. El procedimiento consistía en el estudio de cada pieza desmontada y la creación de plantillas de cada una de ellas



4 Pieza a pieza

Se verificaba, con cada nueva pieza construida, su encaje en la estructura. Una y otra vez se buscaba el encaje perfecto con las medidas adecuadas, luego se retiraba y se procedía de nuevo con la siguiente pieza a desmontar



5 Montaje

Se comenzó con el montaje de todas las piezas creadas anteriormente. Las piezas más complejas eran los largueros ya que soportan toda la carrocería

