

# LA JOYA DE CHAVÍN

En medio de un campo de Castilla, deformado y oxidado por décadas de abandono, sobrevivía el cuerpo retorcido de este De Dion Bouton carrozado en Galicia en 1924. Puede ser la única unidad verificada de la estirpe de automóviles salidos de la fábrica gallega.

Por **Oscar Ayerra**  
La Fundación Jorge Jove llevaba más de diez años en busca de alguna unidad original de la fábrica gallega de José Barro. En ese tiempo había rechazado 27 unidades De Dion Bouton que se creían originales de la empresa de Chavín pero que las indagaciones, una a una, iban descartando. Por fin, tantos años de decepciones tuvieron su recompensa. Un aviso daba la pista de lo que podría ser el santo grial gallego. Algunas características que a primera vista podrían ser identificativas de Chavín, como los guardabarros, diferentes a los construidos en Francia, o una carrocería con soluciones técnicas únicas, se tornaban en realidad cuando la matrícula, el número de motor y el número de chasis certificaban esta unidad como salida de la fábrica viveirense.  
El chasis y el motor de esta unidad habían llegado a Chavín desde París en septiembre de 1924, como lo demuestra los trámites de importación sellados en la frontera de Irún. Solo un mes

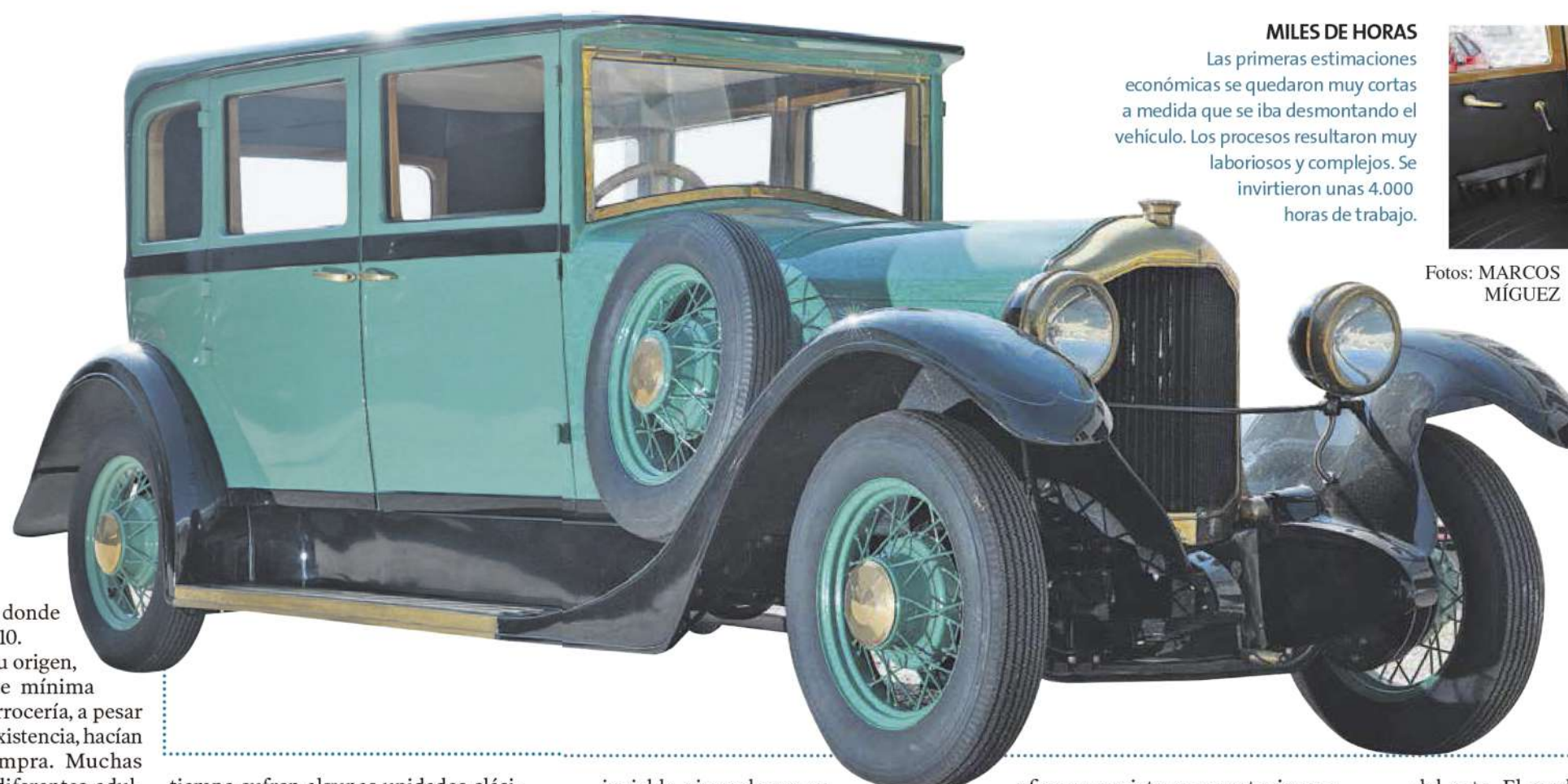
después, que es lo que generalmente se tardaba en construir a mano la carrocería en madera y acero, salía de Viveiro rumbo a Madrid, donde residía su primer propietario. Más tarde, la huella en la DGT nos lleva a su segundo propietario, ubicado en Extremadura, y de ahí, aunque se desconoce cuándo, pasa a su tercer propietario pero ya en

tierras toledanas, lugar donde es encontrado en el 2010. La confirmación de su origen, y también la aparente mínima manipulación de su carrocería, a pesar de sus casi 80 años de existencia, hacían recomendable su compra. Muchas veces ocurre que las diferentes adulteraciones y cambios que a lo largo del



**CASI 1.000 KILOS DE ÓXIDO**  
Así estaba cuando llegó al taller del museo en el 2010. La descomposición era total, algunas partes se deshacían con solo tocarlas.

**ARQUEOLOGÍA INDUSTRIAL**  
Con más de 80 años de existencia, el estado de esta unidad era deficiente. La estimación económica realizada en un primer momento fue multiplicándose a medida que se desmontaba cada pieza. En condiciones normales la restauración de este vehículo hubiera sido



Fotos: MARCOS MÍGUEZ

**MILES DE HORAS**  
Las primeras estimaciones económicas se quedaron muy cortas a medida que se iba desmontando el vehículo. Los procesos resultaron muy laboriosos y complejos. Se invirtieron unas 4.000 horas de trabajo.



**ARTESANOS DE RIBERA**  
Construido por expertos en estructuras navales en 1924. Obligó a una reconstrucción con los mismos procesos, únicos en su género en ensamblajes y acabados.



**MÍNIMO DETALLE**  
Todas y cada una de las piezas eran medidas, valoradas y reconstruidas bajo los más estrictos protocolos de originalidad y detalle.

tiempo sufren algunas unidades clásicas hacen que pierdan por completo su originalidad y que la restauración pueda ser imprecisa y por tanto de valor cuestionable. Aunque este no era el caso. Se ratificó que tanto el chasis como su propulsor eran los que salieron unidos desde París, algo que generó mayor alegría, dado que este detalle le otorga un valor intrínseco mayor.  
A partir de aquí empezaba un trabajo descomunal de recuperación.

inviabilidad, sin embargo su historicidad lo convierte en un patrimonio histórico único e irreplicable, por lo que su recuperación es una labor casi obligada.  
Una particularidad única de estos modelos carrozados en Chavín es su estructura de madera realizada por carpinteros de ribera. Expertos artesanos de embarcaciones aplicaban su conocimiento en estructuras marinas a carrocerías automotrices, lo que elevaba la calidad en cuanto a solidez y finura de acabados. Por tanto, la carrocería sería el elemento de especial interés en la recuperación como patrimonio histórico. Esto obliga a realizar un extenso dossier valorativo y fotográfico. Verificar cada corte, ensamble o articulación es esencial. El proceso por el que se optó es tan básico como complejo pero muy

eficaz: consiste en construir una plantilla por cada pieza desmontada, se comprueba *in situ*, se corrige si es necesario para luego pasar a la siguiente pieza a desmontar. Una vez realizadas todas las piezas, son ensambladas. Con este método, la similitud con las medidas originales es casi absoluta.

**CHAPA**  
Otra parte esencial en todo este proceso supone la vestimenta de chapa que recubre toda la estructura

del auto. El modelado del acero es encargado a personal especializado en procesos antiguos. Golpe a golpe y siempre de forma manual, se dibuja en tres dimensiones la forma final de cada pieza. Un proceso solo al alcance de malabaristas del martillo. Cortes, plegados, soldaduras y por supuesto miles de martillazos conforman el elenco de actores que el maestro utiliza y que son una réplica exacta de lo que sucedía en la fábrica de Chavín hace 90 años.

El chasis y el motor han sido reconstruidos en su totalidad. Cada pieza es verificada, medida y restaurada con los métodos actuales.  
Más de tres años han sido necesarios para recuperar las más de 3.000 piezas que componen este rompecabezas. Un proceso complejo en el que se ha construido casi el 99 % de la carrocería; en definitiva, un trabajo solo a la altura de expertos artesanos.  
Este De Dion-Barro pertenece a una de las mejores colecciones europeas de automóviles que, con algo de suerte, podremos disfrutar todos en breve, ya que será una de las piezas del futuro museo gallego de automoción de la Fundación Jorge Jove. Solo falta por determinar su sede física, aunque una cuestión si se sabe con seguridad: estará ubicada en Galicia.



**6 Restauración y construcción de puertas y demás revestimientos**

**Puertas**  
Una y otra vez se comprueban todas las medidas. Medir 5 veces para hacerlo una vez, esta es una buena receta para evitar problemas y que se eleva a la máxima potencia en este proceso

**7 Comienza el trabajo de chapa**

Se decidió realizar el trabajo de metal bajo las mismas directrices y procesos que se realizaron en Chavín hace casi 100 años. El resultado debería ser una réplica del de 1924

**Modelado**  
Debido al estado de la chapa, resultó imposible su recuperación. A partir de planchas de diferentes espesores comenzaba una labor de miles de martillazos conformando todo el revestimiento externo de metal

**8 Realización de parachoques, capós y material diverso**

**Modelado de chapa**  
Los guardabarros, el capó y otros elementos creados desde cero solo estaban al alcance de auténticos artistas del metal. Miles de martillazos precisos fueron conformando estas piezas, tal y como se hacía hace 100 años

**9 Recuperación del chasis**

La deformación del chasis obligó a utilizar métodos complejos para enderezar una estructura muy castigada

**Bastidor**  
La estructura que sostiene la carrocería y el motor presentaba una deformación extrema. Había sufrido roturas y arreglos de baja calidad. El primer trabajo consistió en devolverle las medidas primitivas

**10 Renovación de las diferentes partes mecánicas**

**Pintura**  
Para mantener su originalidad, dado que se desconocía la base de color primitiva, se utilizó una paleta de aquella época. La zona de las aletas y algunos detalles externos se confirmó que estaban pintados en negro

**11 Trabajo de pintura final**

El automóvil fue desmontado por completo para ser pintado pieza a pieza. Tras el secado se procedió a su montaje final

**Acabados**  
En el montaje de los últimos elementos como el salpicadero, guarnecidos de puertas, asientos, etc., se mantuvo una exigencia muy alta en cuanto a precisión histórica. Tras 4.000 horas de trabajo la unidad estaba terminada