

Dos amigos de José Barro

○ **Ángel Durán Villarnovo** y **Antonio Noriega Varela**. El médico y el poeta. El prestigioso ginecólogo y el vate virgiliano. Perteneían a dos mundos enfrentados: la Galicia que pugnaba por incorporarse al tren del progreso y la Galicia refractaria a la innovación. Solo un nexo los unía: su amistad con José Barro González, el motor del complejo fabril de Chavín, el emprendedor que encendió la luz en Viveiro y, en palabras de su biógrafo Carlos Nuevo Cal, «un precursor da industria da automoción en Galicia».

○ Fernando Salgado

El ortegano Ángel Durán y el mindoniense José Barro compartían aficiones y visión de futuro. En sus primeros años de ejercicio profesional, cuando el siglo XIX aún no había consumido sus dos últimas décadas, el médico Durán visitaba a sus pacientes montado en un bicicleta, probablemente el primero que circuló por Galicia. La estampa de aquel joven, encaramado en la gigantesca rueda delantera del artificio, haciendo equilibrios por los caminos de su Ortiuguera natal o las calles coruñesas, constituía todo un espectáculo en la época. Por eso no sorprende que el vehículo acabase en manos de un acróbata de circo.

Algún tiempo después, José Barro, catorce años más joven que el médico, recorría habitualmente en velocípedo, máquina ya más próxima a la moderna bicicleta, el trayecto entre su parroquia de Viloielle, en Mondoñedo, y Viveiro. Tal vez en uno de esos viajes supo, como apunta Nuevo Cal, que estaba en venta la antigua fábrica de lienzos, velas y lonas fundada por el catalán Jaime Bassols en Chavín. No desaprovechó la oportunidad. Con un préstamo para la entrada y pagos aplazados, Barro adquirió las ruinosas instalaciones, que incluían una represa en el río Landro, una canal de 1.050 metros de longitud y una turbina hidráulica. Todo por 35.000 pesetas. Así comenzó la gestión del complejo industrial de Chavín.

ELECTRICIDAD Y AUTOMÓVIL

Además de su compartida afición al ciclismo, las antenas de ambos personajes sintonizaban la misma frecuencia. Los dos velaron sus armas empresariales en la industria textil, uno de los vectores de la primera revolución industrial. Barro, en los antiguos telares de Bassols. El médico Durán, tras un fallido intento de fundar una fábrica de loza, en un taller de tejidos de punto emplazado en el Camino Nuevo —hoy, Juan Flórez— de A Coruña. Atentos, sin embargo, a la oleada de innovaciones tecnológicas que bañan la segunda mitad del siglo XIX, muy pronto dirigen sus miradas hacia dos industrias que simbolizan la llamada segunda revolución industrial: la electricidad y el automóvil.

Los dos fueron pioneros en la introducción del automóvil en Galicia. El primer coche que deslumbró a la sociedad coruñesa, un Benz Viktoria, pertenecía a Ángel



A la izquierda, José Barro González, el emprendedor mindoniense que creó el complejo industrial de Chavín-Viveiro. A la derecha, uno de sus socios, el médico ortegano Ángel Durán, y el poeta Antonio Noriega Varela | ARCHIVO

Durán. Recibido en 1898, era el primer vehículo de la marca Daimler-Benz que circulaba por España. Cinco años después, el médico-empresario adquiere en París el primer Renault Tonneau que salía de la factoría francesa. Simultáneamente, Barro González compra un flamante De Dion Bouton y establece una estrecha relación con la firma gala. Poco tiempo después será el representante para Galicia y Asturias de las casas francesas Dion-Bouton y Torrilhon. Comienza a despuntar, sobre la plataforma de ambas marcas, la industria carrocería de Chavín.

Los intereses gemelos de ambos personajes propiciaron el encuentro. Y este se produjo en el triple ámbito del textil, la automoción y la electricidad. Durán traslada su fábrica coruñesa a Chavín y, tras la fusión con los talleres de Barro, nace la Sección de Tejidos A. Durán y Compañía, que, según Nuevo Cal, confeccionaba camisetas, pantalones, medias y calcetines en algodón, lana y seda. Los dos socios participan igualmente en la implantación de las primeras líneas de ómnibus regulares entre la costa y el interior de la provincia lucense.

Pero su proyecto común más ambicioso gira en torno a la electricidad: junto con el banquero local Domingo Franco, suegro de Barro, constituyen en 1897 la sociedad comanditaria Barro y Compañía. Será esta la empresa que, además de suministrar energía al complejo de Chavín y a las minas de A Silvarosa, llevará la luz eléctrica a Viveiro. La compañía se disolverá diez años después, pero la colaboración de Durán y Barro proseguirá hasta los años de la primera guerra mundial. Después, el águila de Mondoñedo emprendió altos vuelos en solitario.

NORIEGA VARELA

Si la amistad del médico y del industrial puede explicarse en clave de inquietudes e intereses compartidos, la naturaleza de los lazos afectivos que unieron a José Barro y a Noriega Varela semeja inescrutable. Insondables misterios de las relaciones humanas. Representaban los extremos: la tradición y el industrialismo, el costumbrismo bucólico y la mecanización acelerada, el inmovilismo y la innovación. El empresario y el poeta «sempre se comunicaban irónicamente»,



APUNTES
Juan Carlos Martínez

Fuera del asfalto

La crisis no nos deja levantar cabeza, y menos en estos días en que nos llegan los fríos glaciales de la depresión siberiana, que debe de ser de un tamaño como para dejar en melancolía ligera la habitual depresión gallega. Sin embargo, seguimos siendo una potencia, y no solo en consumo de pulpo.

Galicia es una potencia, por ejemplo, en red viaria. De los 664.000 kilómetros de carreteras, pistas y caminos de España, el 12 % son gallegos, o sea, el doble de lo que nos correspondería por población. Ya es sabido que esta peculiaridad se debe a la dispersión de la población y que genera costes extras, pero, puestos a ser líderes...

También hemos sido líderes en cuanto al consumo de asfalto per cápita (sin que esto quiera decir que nos lo comiéramos); ahora dejaremos esos datos en reposo, porque la crisis afecta de una manera radical a las máquinas de asfaltado, tan queridas por nuestros alcaldes. Pero queda la obra hecha. En el conjunto de España, un 54 % de las vías no están pavimentadas. En Galicia, solo un 34 % de las carreteras de los municipios son de tierra. Esto es un signo de progreso, seguramente, pero también es efecto de que nuestras muchas carreteras y carreterías se han construido sobre los antiguos caminos. Y las consecuencias no son tan positivas: nuestros caminantes comparten vías con los rápidos coches —de ahí el alto índice de atropellos— y apenas nos quedan ya corrodoiras.

Por suerte, tenemos gente preocupada por estas vías primitivas. Numerosos ayuntamientos (por desgracia, solo los que cuentan con financiación abundante) están creando rutas de senderismo. La Asociación Castañero y Nugal acaba de saltar a la actualidad porque su trabajo de recuperación de un precioso camino fluvial en Becerreá opta a los premios Europa Nostra 2013. Si parte de nuestro futuro va a depender de la riqueza paisajística, deberíamos ir cambiando la pasión por asfaltarlo todo y dar nueva vida a los senderos y a los caminos fondos, esos que se hunden al paso y te sujetan los pies, como si la tierra quisiera decirte que le perteneces.

señala Néstor Timiraos. Quizá esa sorna amistosa funcionaba como el lubricante que permite encajar dos piezas dispares o de distinta textura.

Un buen día de 1933, José Barro puso a prueba la amistad que lo unía al poeta. El empresario había ideado un ingenio mecánico, especie de molino de quince metros de altura, para extraer arena del mar. Tan orgulloso estaba del invento que requirió la pluma amiga para inmortalizar el engendro en sentidos versos. Vencida la resistencia inicial del escritor, allí nacieron las once quintillas de «Aquel caldeiro...», cuya primera estrofa reza:

*¡Esforzado mariñeiro,
si ben che aprace o donaire,
desde a ponte de Viveiro
repara naquel caldeiro
que vai e ven polo aire!*

Esos versos no pasarán a ninguna antología. Ya lo anticipó Iglésia Alvaríño, presente cuando el autor los declamó ante el empresario amigo: «Noriega recitó un poema muy flojo dedicado a Chavín y Viveiro, en el que se cantaba la industria Barro». Su interés es de otra índole: debe ser la única concesión a la industria que hizo el autor de *Do Ermo* en toda su vida.