

# EMPRESARIOS

## DE GALICIA

# JOSÉ BARRO GONZÁLEZ

1873-1943



## UN PRECURSOR DA INDUSTRIA DA AUTOMOCIÓN EN GALICIA

**Carlos Nuevo Cal**

Profesor do CEIP A Basteira de Espasante

Cronista oficial de Viveiro

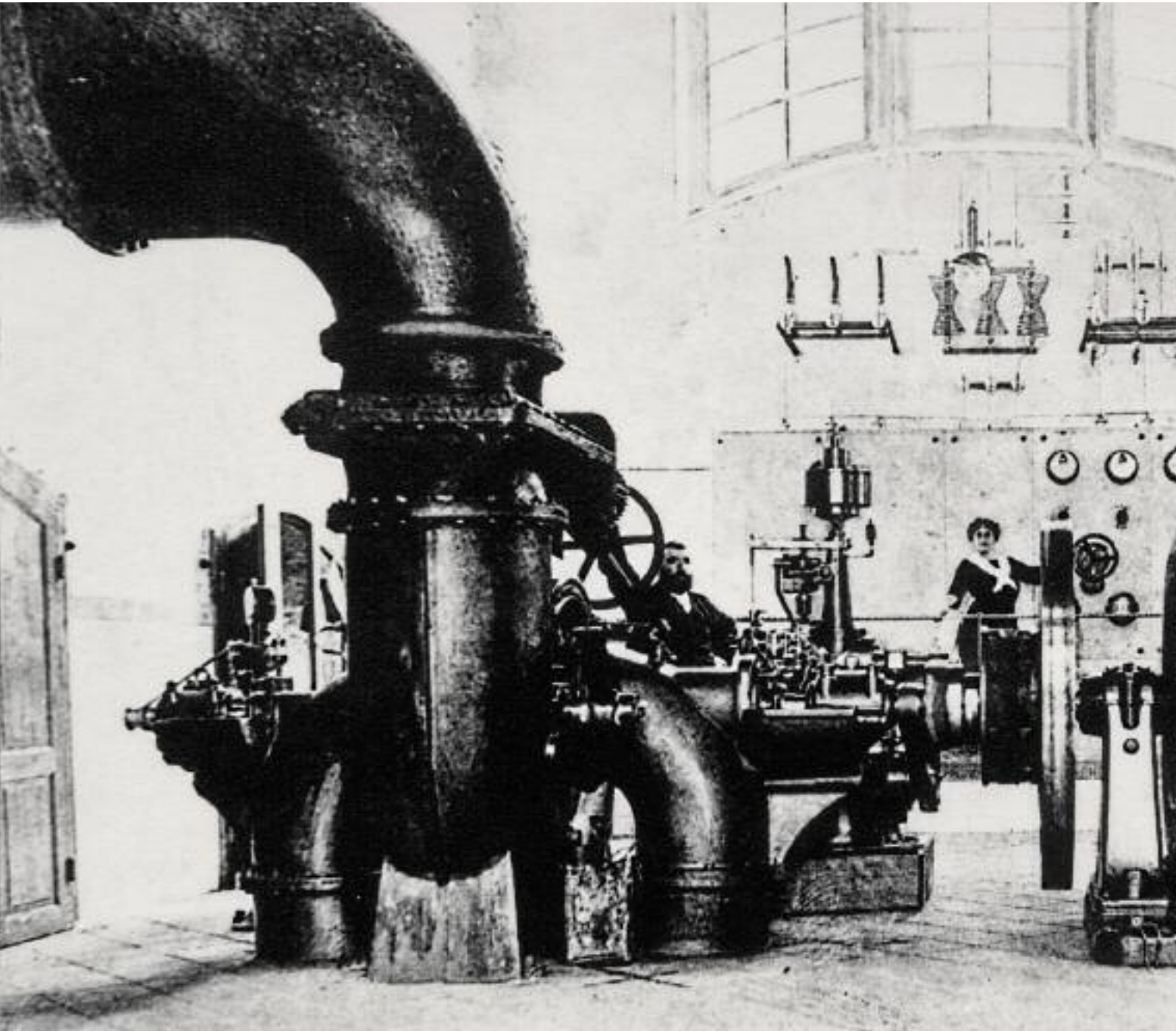


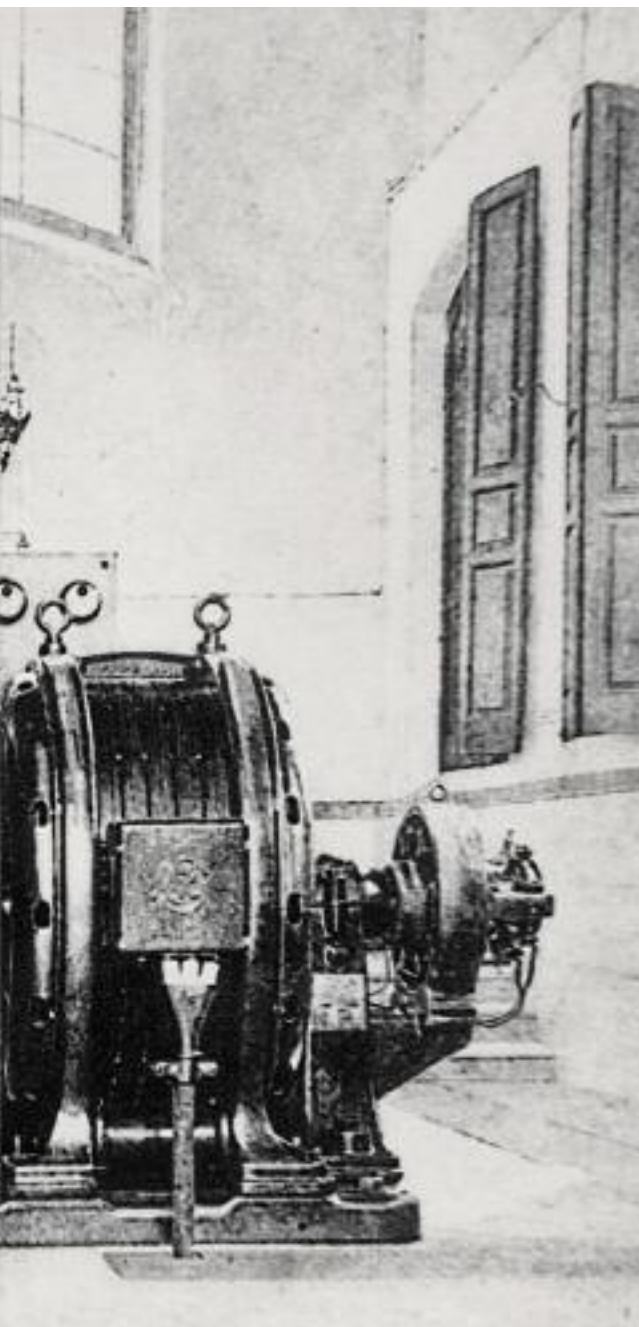
Retrato ao óleo de  
José Barro González, obra  
do seu irmán, Ramón

Se ben no norte lugués permanece aínda viva a memoria dos inicios industrializadores dos tempos da ilustración, a través da figura senlleira do marqués de Sargadelos, Antonio Raimundo Ibáñez, non resulta menos curioso comprobar como popularmente tamén segue perdurando no tempo o recordo emocionado doutro dos grandes adiantados da industrialización da Mariña. Falamos de José Barro González, o impulsor do complexo industrial de Chavín-Viveiro, que se desenvolveu desde 1896 a 1943, data do seu pasamento. Posteriormente, a empresa José Barro Fábrica de Chavín continuaría coa súa produción divida en tres novas sociedades, rexidas polos seus herdeiros, ata a súa desaparición definitiva, en decembro de 1981.

José Manuel Barro González —este é o seu nome completo— naceu o 13 de febreiro de 1873, en Vilar de Santa María de Viloalle, en Mondoñedo. Era o cuarto fillo dos dezaseis que tiveron o matrimonio composto por Vicente Barro e Antonia González. O seu pai, ademais de dedicarse aos labores propios do campo, complementaba a súa economía cun pequeno curtidoiro e, ocasionalmente, exercía o oficio de ferrador.

Nese ambiente foi medrando o noso protagonista, alternando os traballos familiares coa asistencia á escola e coas clases particulares que recibía do mestre de Viloalle. Unha vez rematado o período escolar, José Barro aprendería algo de mecánica de reloxaaría da man do seu tío Antonio





Barro, establecido en Ferrol. A afección polos reloxos tamén a tiña o irmán de José, Francisco, quen emigraría a Chile. Ademais do tío Antonio, en José Barro tamén influirían moito outros dous tíos: o tío Andrés, grande afeccionado á escultura e crego que exercía o seu labor pastoral nas terras do Condado, en Ortigueira, e o tío padriño Juan María, quen, anos despois, lle prestou o diñeiro inicial para mercar a fábrica de Chavín.

### Unha antiga fábrica por 35.000 pesetas

José Barro era nestes anos xuvenís un grande afeccionado ao ciclismo e era habitual que viñese en bicicleta desde Mondoñedo a Viveiro; dáse nesta altura a creación dun club de velocípedes na cidade do Landro. Se cadra nunha destas visitas soubo que había unha poxa e venda da antiga fábrica de lenzos, velames e lonas de Bassols y Compañía, fundada na primeira metade do século XIX e situada na parroquia viveiresa de Chavín. A factoría dispoñía dunha turbina hidráulica con forza de 25 cabalos, sistema Fournieron, ademais dos teares para tecer liño e dunha canle de auga de 1050 metros, cunha presa ruínosa. A infraestrutura que lle ofrecía esa antiga fábrica era axeitada para a montaxe dunha central eléctrica, semellante a que el tanto coñecía en Mondoñedo, a Sociedade Electricista Mindoniense, S.A., fundada na cidade episcopal uns anos antes, que foi unha das pioneiras de España. Logo de varios intentos de compra, José Barro mercou a fábrica de Chavín por 35.000 pesetas, das que entregou 5000 en efectivo e comprometése a pagar as outras 30.000 no prazo de 30 meses.

Axiña José Barro comezou os traballos que conducirían á produción de enerxía eléctrica; aproveitaría o

Interior da Central Eléctrica de Chavín, inaugurada en 1910

auxe da década final do século XIX en terras viveiresas, cando unha serie de acontecementos facían de Viveiro un dos focos industriais máis importantes da provincia de Lugo.

Ademais dunha notábel industria salgadeira, que abastecía os principais mercados do levante español, principiáran os traballos para a explotación das minas da Silvarosa e para a construción dun tren aéreo para o transporte do mineral, por parte da empresa de capital alemán The Vivero Ore C<sup>a</sup> Ltda. Precisamente coa idea de subministrarlle luz a Viveiro e ás minas, Barro comezará a pensar na creación do inicial complexo de Chavín, que iría ampliando o seu raio de acción a diversas industrias complementarias que empregarían enerxía hidráulica ou mesmo eléctrica. Deste xeito, instalaranse tres muíños fariñeiros e unha serra alternativa con estadas para rollas, doelas, barroteiro e casca de piñeiro, utilizada, esta última, para encascar as redes de algodón. Paralelamente, Barro negociou a constitución dunha sociedade comanditaria, Barro y Compañía, constituída en 1897 polos socios José Barro, Domingo Franco e Ángel Durán; o capital social era de 105.000 pesetas e Barro foi elixido socio xerente.

A sociedade, para a que se fixara unha duración de dez anos, chegou ata 1907, cando se dissolveu, debido ás diverxencias xurdidas entre José Barro e o seu sogro, o banqueiro e ferraxeiro local Domingo Franco, por mor do falecemento no parto da filla deste último e esposa de Barro, Basilia Franco, acontecido en 1899. Logo da morte de Domingo Franco, a principios de setembro de 1908, as relacións entre José Barro e o seu cuñado, o tamén banqueiro Jesús Franco, aínda se deteriorarían moito máis; así este último negouse a tramitar calquera cheque ou pago da fábrica, feitos que supuxeron a interposición de diversas querelas, así coma un longuísimoo preito pola testamentaria.

### **Do sector téxtil ao automobilístico**

No entanto, as relacións económicas entre Barro e o outro socio, Ángel Durán, ían continuar en cuestións de industria téxtil; constitúese unha nova sociedade colectiva, á que se sumou como novo socio José Calviño Gantés. Creada en maio de 1903, esta empresa reafirmaríase dous anos máis tarde, e queda como socio xerente e administrador da

industria de xénero de punto o referido José Calviño Gantés, a quen se uniría tres anos máis tarde, tamén na xerencia, o novo socio Manuel Pérez Escudero.

Xunto coa fábrica de electricidade, que comezou a proporcionarlle enerxía eléctrica a Viveiro en novembro de 1896, o socio comanditario

Ángel Duran trasladará, por mor dun conflito laboral, a súa fábrica de tecidos da Coruña a Chavín. Naceu entón a Sección de Tejidos A. Duran y Compañía, que elaboraba camisetas, pantalóns, medias e calcetíns en algodón, fío de Escocia, la e seda, destinados principalmente á exportación, aínda que dispoñían dun local de venda ao detalle en Viveiro e colocaban diversos produtos en cidades españolas como Madrid, Barcelona, Sevilla ou Málaga.

En canto á actividade automobilística, xorde como idea case parella á produción de xéneros téxtiles. Así, no mes de xullo de 1899, Barro suxírelle ao seu

socio coruñés Durán a comenencia de implantar unha liña regular de automóviles de Baamonde a Ribadeo, por Mondoñedo, e de Ferrol a Ribadeo, por Ortigueira e Viveiro. O motivo fundamental desta idea era o intento de crear un nó de comunicacións co interior, capaz de vertebrar o norte lugués coa liña ferroviaria da Coruña a Madrid, que tiña o seu apeadeiro máis próximo en Baamonde, a 84 km de Chavín. Aínda que fracasou a idea inicial de montar a liña de automóviles de Ferrol a Viveiro, que sería explotada pola empresa El Oriente, Barro poñerá en contacto coa casa de automóviles francesa de Dion-Bouton e, xa en 1904, dispoñerá dun automóbil movido por motor de explosión da marca De Dion Bouton, co que percorreu Galicia.

A partir de setembro de 1907, a sección de serraría vai deixar de traballar, tanto no referente á feitura de doelas e fondos, coma á madeira de piñeiro do país de todos os grosores e de todas as dimensións, especialmente en táboa cepillada e agargalada mecanicamente. En marzo de



Modelo De Dion-Boutón,  
estacionado diante do  
primitivo taller de  
Barro-Chavín

1909 sabemos que Barro tamén se desfixera dos muíños. Máis dificultades atopou, en troques, coa serra alternativa, pois se ben a de cinta a vendeu axiña, a alternativa produciulle moitos trastornos ao ocuparlle un local que quería destinar para taller dedicado á montaxe de automóbiles. Outro tanto pasaría coa elaboración de xéneros, de xeito que o 14 de setembro de 1910, Barro González pedíalle a liquidación de contas a Ángel Duran, alegando que xa lle custara «unha porción de cartos e non estou disposto a seguir pagando máis». Finalmente, aínda se constituiría, en febreiro de 1911, unha nova sociedade denominada Cortiñas y Calviño, na que participaron os socios Carlos Cortiñas Riego e José Calviño Gantés, que se liquidou definitivamente a principios de 1913.

Ao mesmo tempo que se eliminaban os anteditos sectores, apostábase fortemente polo incremento da produción eléctrica e do sector automobilístico. Así, conforme medraba o volume da fábrica, cada vez facíase máis necesario aumentar a produción de enerxía eléctrica. Por este motivo comezou a partir de 1907 a construción dun salto de auga, despois de dinamitar e facer rodar monte abaixo a chamada pena da Vella, que tiña un peso dunhas 400 toneladas, coas que intentaría provocar o estancamento das augas. Porén, o descenso da grandiosa rocha non foi ao río, senón que ficou na marxe, onde hoxe se atopa, o que o obrigou a cambiar de idea, trasladando o encoro augas arriba, ata o Salto do Can. Unha vez construída a nova central eléctrica, en 1910, cunha potencia de 350 kW e cunha canle de 1.500 metros de lonxitude, esta nova fonte de enerxía subministroulle forza motriz dabondo para as futuras ampliacións da fábrica, para a iluminación de Viveiro e mesmo para novos proxectos empresariais, como a subministración de enerxía eléctrica das minas da Silvarosa, a partir do 6 de xuño de 1909, así coma á empresa da industria madeireira Amat y Compañía, entre outras.

### **As exclusivas chegaron de París**

Respecto da industria automobilística, Barro xa tiña a principios de novembro de 1907 un taller de reparación provisto de tornos, fraguas, máquinas de tradear, roscar e fresar, onde xa se facían todas as reparacións que fosen necesarias de toda clase de automóbiles, e foi considerado como «único na provincia». Ao ano seguinte comezou a importar os primeiros



chasis e recambios da casa francesa De Dion Bouton establecida en Puteaux-París. Os traballos realizados no taller, ademais dos relativos ás pequenas reparacións e aos cambios de pezas, consistían principalmente na colocación de bandas de reforzo e cubertas dos Etablissements Bergougnan e Cía. e da Société anonyme J. B. Torrillon, de Clermont Ferrand. A principios de decembro dese ano, logo de múltiples contactos, conseguiu a formación da sociedade regular e colectiva denominada Automóviles del Noroeste.

A nova empresa dispoñía dun capital social de 42.000 pesetas, dividido en 85 accións de 500 pesetas nominais, que se repartían entre os sete socios constitutivos; curiosamente todos, a excepción de José Barro, eran de orixe maragata. Da xerencia e das cuestións de mantemento encargárase o noso protagonista ata a fusión coa empresa de J. Vilas, en maio de 1908. En adiante, este último será o novo xerente, José Barro pasa a ser un conselleiro máis da empresa La Ferro-Carrilana, e ocúpase igualmente de todo o referente ás reparacións na súa factoría de Chavín. Por este motivo xurdirán múltiples conflitos ao acusar a Barro de cobrar en exceso as pezas de recambio e os amaños automobilísticos. A situación superaría finalmente, grazas á mediación que exerceu o deputado provincial Emilio Collazo. As relacións de Barro coa Ferro-Carrilana durarían ata a desaparición da empresa automobilística, en marzo de 1915.

A finais do mes de decembro 1908, José Barro visitará a Feira do Automóvil de París, para poñerse ao día nas últimas novidades, establecer novas relacións e reforzar os vínculos coas casas Torrillon e Dion-Bouton, das que pretendía obter a exclusiva. Apenas un mes despois, en xaneiro de 1909, Barro González conseguiu a representación da Casa Torrillon para o norte de España, recibiu unha máquina para a colocación das bandas de reforzo, macizos de ómnibus e camións. Nese verán tamén obtivo a representación para Galicia e Asturias dos automóbiles De Dion Bouton. Dese xeito, intensificaría as importacións de chasis, encargou por separado as carrozarías dos diferentes modelos (phaeton, coupé, laundaulet, limousine e torpedo), así coma os camións en diversas fábricas francesas e alemás, continuando coa importación de motores de distintas marcas e bicicletas. Nese ano construíu unha nova nave na súa fábrica, pensou xa na futura montaxe do taller de carrozarías, co que evitou as dilacións na entrega dos automóbiles e beneficiouse dunha importante rebaixa nos

custos de produción. Ao mesmo tempo, seguía conseguindo exclusivas de diversos produtos automobilísticos para ofrecérllelos aos almacéns das empresas ou a particulares que facían as súas reparacións e postas a punto en Chavín. Debido ao mal resultado que lle deron as bandas de reforzo da Casa Thorrilhon, rescindiu o contrato a finais de agosto, e acadou, en troques, a exclusiva dos pneumáticos Continental, aínda que seguiu vendendo ambas as dúas marcas, ademais das pinas Bergougnan.

### Á política pola vía do agrarismo

Un aspecto totalmente descoñecido do labor do noso protagonista foi a súa activísima participación na fundación no sindicato Liga Agraria do Landro, creada en 1913. Barro ocupou a vicepresidencia no momento da súa constitución e, anos máis tarde, a presidencia, figurando así mesmo na directiva agraria o xerente da fábrica, José Calviño Gantés, e outros destacados personaxes da súa total confianza. A experiencia agrarista serviulle para formar un importante grupo de presión e un aval político, que lle permitiu acadar concelleiros e participar persoalmente nas eleccións de deputados a Cortes en 1917. Ademais, a cuestión agraria abriulle novos mercados para a venda de arados, malladoras e motores industriais, tanto en Galicia coma en Asturias.

A partir de 1915, Barro vai sufrir a competencia do habaneiro e representante en España da Sociedad de Instrucción Vivero y su Comarca, Justo Taladríd Catá, quen vai denunciar tres saltos de auga, aínda que finalmente tan só obtería o de Ximarás, en Oourol, fronte aos dous que lle foron concedidos a Barro. En adiante, o noso protagonista persistiu na idea de estender a electrificación de Viveiro e aumentar a forza motriz para os seus talleres; deste xeito, comezou as obras da que sería a central de Xerdiz, proxectada para instalar unha potencia de 1250 kW, cunha canle de 2700 metros de lonxitude. Paralelamente, en 1917, constituírase en Viveiro a Cooperativa Hidroeléctrica Vivariense, e, posteriormente, en 1927, a Electra Riobarba de Sierra López y Cía. Orixinouse así unha verdadeira *guerra da luz* entre os distintos contendentes, que concluíría en 1928, co suicidio do principal opositor a Barro, o banqueiro local e xefe do partido liberal Benigno López Muñoz.

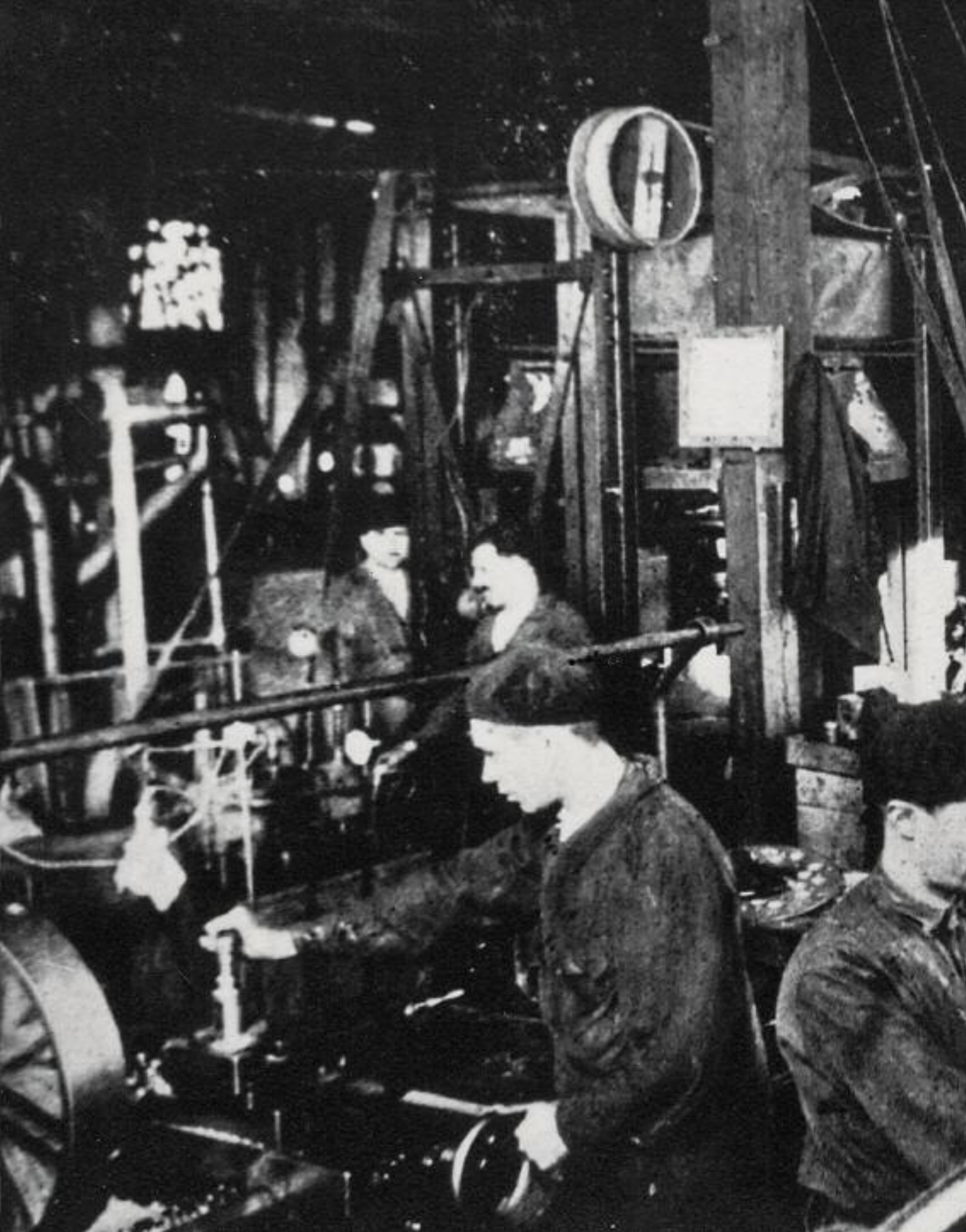
### A Gran Guerra esporeou a iniciativa

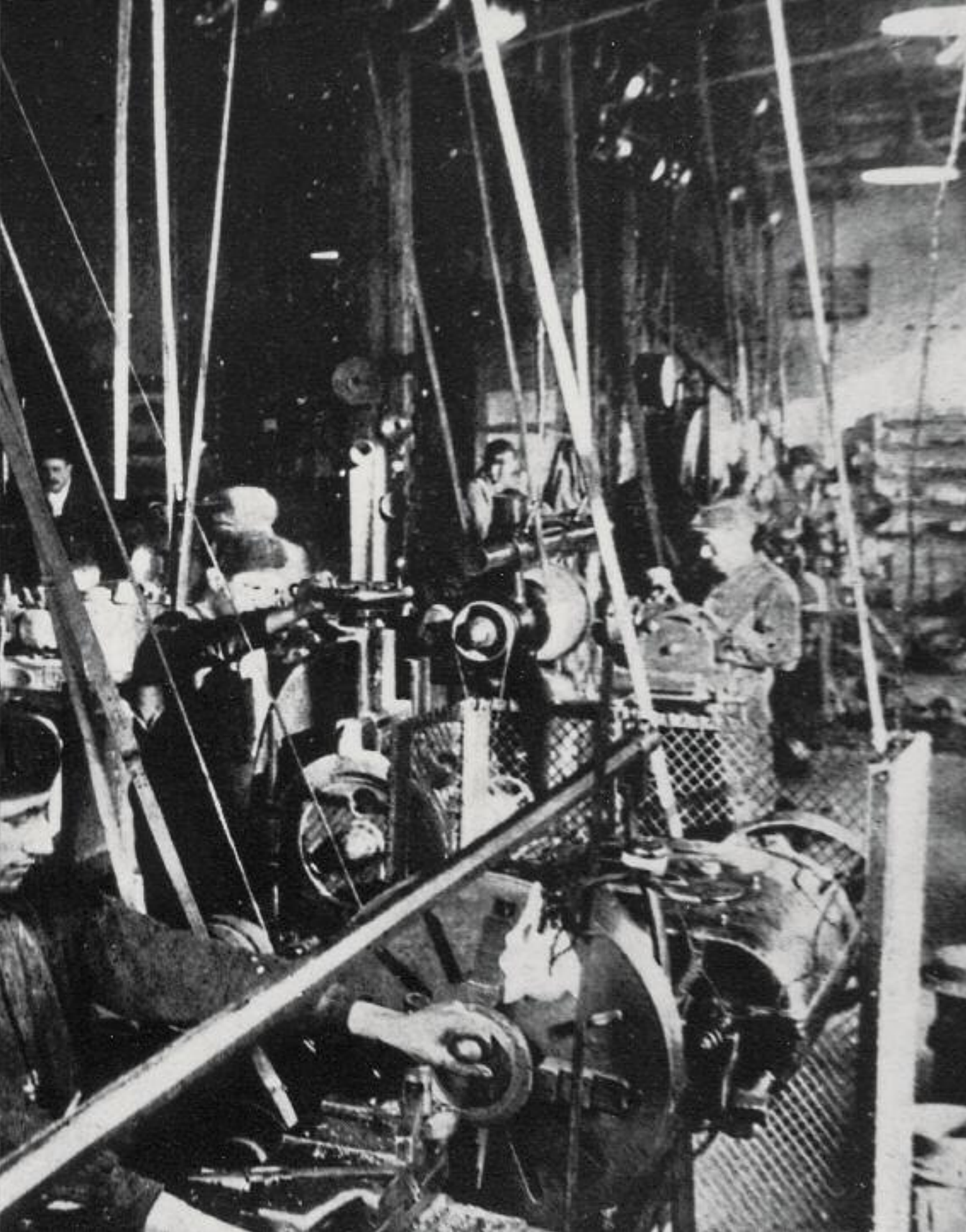
Coincidindo cos inicios da central de Xerdiz e co estoupido da Gran Guerra europea, José Barro vai sufrir en 1916 as consecuencias da contenda co corte das importacións de automóbiles e coa escaseza de pezas de recambio para estes, dada a militarización das fábricas e os férreos controis aduaneiros. Deste xeito, viuse obrigado a ampliar os seus talleres e, con este fin, desmontou a antiga fábrica de punto, cuxas máquinas, inactivas desde había tres anos, lle foron vendidas ao empresario de Mataró Manuel Asensio. Unha vez que dispuxo dun novo local para a colocación de novas máquinas, comezou a mercar equipamentos nos EE. UU., en Inglaterra e na fábrica de Trubia, principalmente, pois a guerra impedíalle adquirilas en Francia ou en Alemaña, e as prohibicións chegaron a afectar temporalmente tamén a Inglaterra. Así Barro, fíxose cunha talladora de coroas, fresadoras, tornos de distintos calibres, un torno revólver, todo tipo de máquinas de fresar e puír, máquinas de centrar, prensas para enderezar árbores, rectificadoras de cegoñais e cilindros, distintas máquinas de tradear, martelos de aire comprimido, etc.

Despois de mercar o aceiro en bruto ou de mandar fundir as pezas, segundo os modelos de madeira, en Deusto e na fábrica de Trubia, en Chavín encargábanse do torneado e tallado para cambios de velocidades, diferenciais, eixes estriados, cilindros, piñóns, culatas, bielas, cegoñais, embragues e todo tipo de engraxes, calquera que fose a marca dos automóbiles, con tal de que mandasen as pezas vellas para modelos ou un bosquexo. Porén, dada a tardanza e mesmo dependencia que tiñan do aceiro en bruto, mercouse un forno Siemens que elaboraba coadas de 50 a 100 quilos, aínda que fracasou en gran medida. Do volume dos traballos que se desenvolveron dá idea o feito de que no mes de agosto fabricaran catorce diferenciais. Pouco despois comezaríase coa soldadura autóxena e co emprego da metalina, para a soldadura en aluminio; engadiuse a exclusiva dos pneumáticos Midland e a venda dos Dunlop e India Rubber.

Os traballos do taller mecánico duplícanse durante a guerra e ao seu cadro de persoal incorpóranse dous mecánicos alemáns e o montador electricista do mesmo país Hermam Singer, aínda que os dous primeiros duraron moi pouco tempo en Chavín. A partir de 1917, e por mor das moitas ocupacións que tiña José Barro, viría facerse cargo da dirección dos talleres, desde Deusto, Emeterio Bercedo, contratado por tres anos.

Fotografía da páx. seguinte:  
Taller mecánico da Fábrica Barro-Chavín, traballadores, correas, tornos e fresadoras





Mentres, a fábrica seguía medrando coa montaxe dun taller de caldeiraría, soldadura eléctrica e remachado, especializado na construción de caldeiras para as fábricas de conservas, que comezaban a coller un grande auxe na zona. Porén, o gran salto cualitativo deuse coa adquisición dunha máquina Gleason núm. 18 de dentado recto, especial para a tallaxe de engrenaxes cónicas, e coa contratación do mestre carroceiro Ferdinand e do enxeñeiro mecánico francés Pierre Guerineau, quen veu a Chavín en 1921, como encargado do taller mecánico, logo de poñerse ao día na fábrica francesa de Dion Bouton, sobre todo no relativo á reparación da iluminación e do arranque eléctrico dos automóviles.

### **Contratista de obras**

Barro González, ademais de seguir cos proxectos eléctricos da que sería a futura central de Xerdiz, así coma cos continuados preitos que orixinaba a competencia eléctrica, dedicouse á realización de diversas obras como contratista; así construíu a estrada da rúa Nova a Bravos, o actual porto de Viveiro e a nave industrial da fábrica de conservas Alonso Hijos, en Celeiro. No caso da construción do novo peirao, puxera especial énfase, pois a montaxe dun guindastre para carga e descarga era unha petición que levaba proxectando durante longo tempo, por ser imprescindible para o constante movemento marítimo da fábrica de Chavín.

No ano 1926, comezou a preparación dun local para a instalación dun novo forno eléctrico Siemens, que lle permitiría fundir os bloques e as culatas dos motores De Dion-Bouton para camións, pois aínda se fundían moitas pezas en Deusto. Este forno de aceiros especiais, que inicialmente funcionaba con eléctrodos horizontais para coadas de ata 300 quilos, precisaría anos máis tarde unha transformación cara aos eléctrodos verticais.

A calidade das fabricacións de Barro, que en 1926 lles proporcionaba ocupación no taller mecánico a 80 traballadores e 26 aprendices, levou á matriz francesa De Dion Bouton, establecida como delegación no hipódromo de Madrid, a propoñer a formación dunha sociedade anónima que se xuntase coa fábrica de Chavín e que se ocupase da construción dos automóviles completos, un proxecto que finalmente non saíu adiante, malia que Barro mercou terreos na rúa Fernández Villaverde, núm. 55, en Madrid.

### A primeira Gleasson de España

Coa marcha do mestre carroceiro Ferdinand en 1928, Barro contratou outro enxeñeiro francés, chamado Françoise Trompette, baixo cuxa dirección continuarían producíndose importantes melloras técnicas, como a transformación definitiva do forno eléctrico Siemens; o proceso de fundición completouse coa posta en funcionamento de novos fornos para tratamentos térmicos de temperar e recocer, así coma de fundición de bronce e aluminio. Ademais, adquiriu a máquina Gleasson Spirale núm. 15, para a elaboración dos grupos cónicos espirais, unha mandriladora, unha talladora de engrenaxes rectas con coitelas alternativas e a rectificadora La-pointe núm. 3. Tamén se realizaron novas melloras no referente a niquelados e no taller de pintura, onde se colocaron extractores; tamén se cambiou o sistema de pintado manual polo de pulverización aerográfica á pistola. Iniciouse, igualmente, a montaxe dun pequeno laboratorio para os aceiros, ao cromo-níquel. Con todos estes avances non debe estrañarnos que Barro conseguise a declaración de Produtor Nacional en agosto de 1930.

Malia esa distinción, cómpre esclarecer que nese momento a fábrica de Chavín reducira un tanto a súa produción de carrozarías e a venda anual de ómnibus, uns 40 por termo medio, debido a que a maioría das concesionarias de exclusivas contaban agora con talleres propios. Por este motivo, incidíase na reparación de materiais vellos, ao mesmo tempo que se trataba de diversificar o mercado automobilístico. Nos inicios da II República (1931-36), José Barro xa tiña a representación de tres marcas automobilísticas: De Dion Bouton, Delahaye e Brockway; é dicir, dúas francesas e unha americana. Ademais carrozaba chasis por encarga de todo tipo de marcas, principalmente Aelo, para Automóviles de Luarca, Leyland para a empresa Ribadeo, Saurer, Mercedes, etc. Debido á crise mundial de 1929, que comezaba a sentirse fortemente na España republicana, José Barro, quen xa tiña as obras da central de Xerdiz virtualmente rematadas, atrasaría a adquisición da maquinaria, coa finalidade de evitar as perdas económicas producidas pola baixada da peseta fronte á moeda estranxeira. O proxecto electrificador continuaría parado anos despois por mor da Guerra Civil (1936-39) e tan só se reactivaría ao remate desta.

Nestes anos de crise económica, o noso protagonista, xunto con Ricardo Meyer, que se encargaba das vendas, montou en Lugo, nun local

da porta da estación, un amplo depósito de accesorios automobilísticos e aparatos eléctricos de todo tipo. Conseguiu múltiples representacións, como os pneumáticos Seiberling ou Mestre & Blatgé, raios como Baby e Atwater Kent, refrixeradores Wayne, etc. Ao mesmo tempo, continuaba coa venda de motores para a agricultura, a pesca e a industria, e procuraba sempre o que mellor resultado dese, entre as marcas Dion Bouton, Omnium, Junkers e outras de sistema diésel.

Tamén debemos destacar os recheos que realizou nas marismas de Viveiro, desde o Hotel Venecia ata a ponte maior, que andando o tempo deron lugar aos xardíns actuais de Noriega Varela e da racionalista Casa Barro, así coma ao inacabado cinema, construídos polos seus herdeiros, na década dos corenta.

### **A militarización da factoría**

Durante a etapa da Fronte Popular, a fábrica de Chavín sufrirá un certo colapso na produción debido á declaración de varias folgas que esixían o cumprimento da xornada de oito horas, fronte ás dez que facían, xunto con melloras salariais; finalmente chegouse a unha postura inflexíbel e de enfrontamento entre Barro e os sindicatos UXT e CNT.

Co estalido da Guerra Civil (1936-39), a fábrica de Chavín foi militarizada e, ademais da produción que se viña realizando, iniciouse a elaboración de cabezas de proxectís e de espoletas Silvia; chegaronse a facer máis de 600 unidades diarias de cada tipo, ademais da blindaxe de camións e da fabricación de pezas de recambio de automóviles, montaxe de ambulancias e coches taller, etc. Logo de rematada a guerra, continuou a produción de pezas de recambio e de grupos cónicos para atender a gran demanda do mercado estatal. Coa posguerra e coa guerra europea, ante a falta de recambios para os automóviles, ómnibus e camións, a fábrica de Chavín traballou a pleno rendemento. A industria, que viña actuando legalmente co nome comercial de José Barro-Fca. de Chavín, foi transformada o 26 de febreiro polo seu propietario, José Barro González, en sociedade anónima, co nome de Barro-Chavín, S.A.-Fca. de Chavín. É precisamente nesta época cando acada o seu maior auxe, cun cadro de persoal total de 300 empregados.



Barro, durante eses anos, aínda se faría coa propiedade das Minas da Silvarosa, que lle foran mercadas a Horacio Echevarrieta, así coma coa central eléctrica de Riobarba-O Vicedo. Debido á escaseza de combustíbeis líquidos, tamén se iniciou a fabricación dos gasóxeos MM, a gas de madeira e de patente francesa, que se instalaban basicamente en camións e ómnibus e que duraron ata despois do final da guerra europea. A derradeira iniciativa de José Barro sería, precisamente, o remate da central eléctrica de Xerdiz, que tan só vería funcionar en período de probas, por mor do seu pasamento o día 14 de xaneiro de 1943.

### **Da sucesión ao peche**

Logo do falecemento de José Barro González, os seus herdeiros segregaron da sociedade a produción e a distribución da enerxía eléctrica, que a partir dese momento se administrou pola entidade Electrabarro, S.A. Co paso do tempo, en 1961, foi absorbida por Barras Eléctricas Galaico Asturianas, S.A. (Begasa).

Así mesmo, os administradores de Barro-Chavín, S.A. decidiron en 1954 desdoblarse en dúas novas sociedades, segundo as actividades. As construcións mecánicas, repostos para automoción e industrias, adscribíronse á sociedade matriz, Barro-Chavín, S.A.-Fca. de Chavín, mentres que todo o referente á fabricación de carrozarías se integrou nunha nova sociedade, Sucesores de J. Barro, S.A.-Carrocerías Barro.

Finalmente, Sucesores de José Barro-S.A.-Carrocerías Barro viuse forzada ao peche en 1978, en tanto que Barro-Chavín, S.A.-Fábrica de Chavín tampouco superaría a crise dos anos 1975-80 e pecharía as súas portas en 1981.

Posteriormente, as instalacións da Fábrica de Chavín foron adquiridas por Hidrofersa S.A. Modernizadas totalmente desde o 10 de marzo de 1984 levan desenvolvendo un importantísimo labor: dedícanse á construción de maquinaria naval.