

PEDRO H. SARRIONANDIA
GARAITIK MAROKORA ETA ITZULERA

DURANGO PUDO SER DETROIT

ZORNOTZAKO BATAILA

LA EDAD DE ORO DEL CASERIO VASCO

astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO URTEKARIA

6.zk 2012 5€



Cuando Durango pudo



SEU Detroit

TEXTO: JUAN A. HERNANDEZ

FOTOS: TXELU ANGOITIA



Renault, Ford, Volkswagen...y la duranguesa Dyesa. ¿Historia ficción? ¿Una fanfarronada lanzada al calor de una animada sobremesa tal vez? No. Hubo un momento, allá por mediados de la pasada centuria, en que el proyecto de un empresario local estuvo a punto de dar como fruto una fábrica de automóviles que diseñaría y produciría vehículos absolutamente autóctonos. Un sueño que, de haberse convertido en realidad, pudo haber convertido al Duranguesado en una pequeña Detroit, la ciudad que aglutina a los gigantes de las cuatro ruedas estadounidenses. Esta es la historia de lo que pudo ser y no fue; un proyecto industrial que estuvo a punto de cambiar, quizás, nuestra historia y modo de vida durante las últimas décadas.







En Urkiola

Todo empezó a nacer en la mente y las manos de José Estancona Acha, empresario local (hoy en día le llamaríamos 'emprendedor') fundador de Duñaiturria y Estancona S.A. (DyE), factoría fundamental en el sector de la máquina-herramienta vasca. Era uno de aquellos hombres de empresa de la vieja escuela, de los que aprendieron su oficio manchándose las manos en un taller antes de poner en marcha su propio negocio.

Corría el año 1948, tan solo nueve años después de finalizada la Guerra Civil, en un país que no había ni mucho menos cerrado las heridas —humanas pero también económicas— causadas por la contienda. José quería tener un coche para llevar a su familia de excursión, pero no podía adquirir uno. ¿La solución? Fabricarlo.

Ni corto ni perezoso, diseñó las líneas maestras de aquel vehículo, dibujándolas en un papel cuya sombra se proyectaba luego sobre la pared. Las cuatro plazas de aquel coche eran suficientes para que el matrimonio y sus cinco

hijos pudieran subir hasta Urkiola. Dicen, además, que lo hacía con bastante soltura y que sus ocupantes no sufrieron contratiempos dignos de mención en aquellos primeros trayectos.

¿Cómo fue posible aquel pequeño milagro? "Entonces no tenían miedo", relata Iñaki, hijo del fundador de la empresa y que aún trabaja en las instalaciones de CMI, heredera de la antigua DyE, en el barrio durangués de San Fausto. "Ahora el problema es que todo cuesta un montón de dinero, entonces costaba un montón de trabajo, pero las horas de trabajo no estaban valoradas. Se trabajaba a destajo fuera de horas, después de haber trabajado 10 o 12 horas, pues tres o cuatro más", explica este miembro de la segunda generación familiar al mando de la factoría.

Por su edad (nació en 1950) es difícil que Iñaki recuerde aquellas primeras ascensiones a Urkiola, ni mucho menos algunas de las vicisitudes a las que tuvo que hacer frente su padre para construir su prototipo y que, desde nuestra

globalizada perspectiva de habitantes del siglo XXI, nos parecen anécdotas en blanco y negro sacadas de alguna película de Berlanga.

Aquel primer coche, sin ir más lejos, no tenía matrícula oficial debido a diversas trabas burocráticas y en su placa se podía leer simplemente la palabra 'Durango'. No sabemos cuál debió la reacción de los agentes del orden al verlo circular, pero imaginamos que si era posible subir un puerto de montaña con un coche fabricado en casa y siete almas en su interior, el resto no debió suponer ningún obstáculo insalvable. La pertinente autorización, eso sí, llegó finalmente en 1951 de la mano de la Delegación de Industria en forma de flamante matrícula: BI-17271.



EL DÉCIMO DE ARTABILLA



Hijo menor de diez hermanos, José Estancona Acha nació en el caserío de Artabilla de Durango. Su hermano, 26 años mayor, tenía su propio taller en el que el benjamín trasteaba ya desde niño mientras aprendía los secretos de la mecánica. "Cuando le veía por allí, su hermano mayor le mandaba a la escuela a estudiar", dice su hijo Iñaki recordando los primeros pasos de su padre entre máquinas y herramientas.

Al término de la Guerra Civil, fundó Duñaiturria y Estancona S.A. (DYE), una empresa de máquina herramienta que con el paso de los años se situó entre las más avanzadas de Europa en su sector, hasta convertirse en proveedor de gigantes de la aeronáutica como Boeing o del Consorcio Espacial Europeo.



Los tres diferentes modelos fabricados por Estancona.



🕒 Vehículo conservado por la familia Estancona

Puestos a imaginar, podemos intentar colocarnos en la piel de Don José y tratar de hacernos una idea de lo que pasó por su cabeza durante aquellos momentos. Tal vez pensara: "si puedo fabricar un coche que funciona en mi taller, ¿por qué no podría fabricar unas cuantas decenas de miles de coches?" Pasar de la historia-ficción a la psicología-ficción puede resultar excesivamente atrevido y exceder las posibilidades de este reportaje, pero lo cierto es que ese fue precisamente el camino que tomó el osado fabricante. Efectivamente, tenía que intentarlo. Iba a montar una factoría para poder producir unas cuantas decenas de miles de vehículos al año. En esta ocasión, sin embargo, el camino presentaba más dificultades que las empinadas cuestas del Alto de Urkiola.

Habían pasado tres años desde que el primer prototipo saliera del taller y José Estancona decidió acometer

la primera fase de su sueño fabricando tres vehículos más, dos turismos y una furgoneta capaz de transportar 300 kilos de carga, un peso nada desdeñable para la época. En una economía asfixiada y condenada a la autarquía, resulta difícil concebir la magnitud del reto si no fuera porque la escasez de medios ha sido siempre uno de los mayores estímulos de la inventiva humana. "Eran unos tiempos en que muchas cosas se conseguían incluso de estraperlo", explica su hijo Iñaki. Aunque sea complicado atestiguarlo de manera fehaciente, parece que aquel fue el origen de parte del metal empleado en las carrocerías de los nuevos modelos. Muchas horas de trabajo y un millón y medio de pesetas después de obtenida la escasa materia prima, los tres vehículos lucían (esta vez sí) matrículas de curso legal, concretamente BI-145 y BI.308 para los turismos y BI-198 para la furgoneta.

Esta vez los tres vehículos no se detendrían junto al Santuario de Urkiola. Su destino estaba varios cientos de kilómetros más al sur, al final de un camino sin autovías de dos carriles en cada sentido ni áreas de servicio con pinchos de tortilla a precio de caviar del Caspio en sus vitrinas. Si todos los caminos de las antiguas calzadas llevaban a Roma, en aquella época todos los caminos para poner en marcha un proyecto de este tipo llevaban a Madrid, más concretamente al Palacio del Pardo, residencia oficial de Francisco Franco, que a pesar de no ser experto en automoción era Caudillo de España por la Gracia de Dios. Convencerle de las bondades del proyecto y lograr su visto bueno era condición ineludible para que el sueño echara a andar.

El largo trayecto debió brindar a José Estancona tiempo suficiente para pensar en los pormenores de su idea. En

el lado positivo, ya tenía atada la financiación necesaria, nada menos que 49 millones de pesetas que se había comprometido a aportar el banquero Juan March, una de las grandes fortunas de la época y cuya familia sigue hoy en día ligada al negocio bancario. “[March] se había enterado del proyecto antes que nadie, llamó a mi padre y le dijo que tendría ayuda financiera y que no aceptara dinero de otros. Él pondría el capital necesario pero no quería más socios”, recuerda su hijo, repitiendo la historia que a buen seguro habrá sido protagonista de un buen número de tertulias familiares. Lo que en principio parecía una fortaleza del proyecto pudo, sin embargo, convertirse en un problema al llegar la noticia hasta los oídos de la camarilla que rodeaba al Jefe del Estado, donde una idea de este calibre se veía como una oportunidad de medrar si se sabía apostar por el caballo ganador.



 Iñaki, hijo de José Estancona



Tras varios días de espera, Franco recibió a la comitiva y a sus tres coches, y su chófer personal los condujo por los alrededores de su residencia. Todo iba (nunca mejor dicho) sobre ruedas, ya que el anfitrión se mostró gratamente sorprendido por lo que estaba viendo, satisfacción que se convirtió en una declaración de "interés nacional" para el proyecto. ¿Saldría todo adelante? ¿Podría José Estancona levantar la factoría en los terrenos de Amorebieta-Etxano que ya tenía apalabrados? ¿Conseguiría su objetivo de fabricar 10.000 unidades anuales? Con un proyecto industrial sólido, empresas auxiliares dispuesta a implicarse en la causa, financiación asegurada y toneladas de ilusión garantizadas, todo parecía indicar que sí.

Las cosas, sin embargo, comenzaron torcerse cuando mejor pintaba la cosa. "Unos cuantos ministros y el propio

hermano de Franco le dijeron a mi padre: Eso está muy bien, ¿por qué no montamos una sociedad? Pero mi padre les respondió que no era necesario, porque ya tenía financiación", continúa relatando su hijo. Aunque no hay forma de documentar si aquella negativa influyó en el devenir de los hechos, la cuestión es que las buenas palabras iniciales se fueron convirtiendo en papel mojado según los visitantes del norte se alejaban del Palacio del Pardo.

En poco tiempo, varias empresas y asociaciones empresariales con intereses en el sector automovilístico decidieron impugnar el proyecto, unas alegando que las máquinas que Estancona quería importar para su factoría entraba en competencia con otros fabricantes nacionales y otras poniendo en duda la propia viabilidad del proyecto por la incapacidad del mercado para absorber tamaño





producción. Las denegaciones de permisos de apertura se sucedieron al mismo tiempo que el empresario presentaba alegaciones, recordando por ejemplo que más de 5.000 vehículos de importación habían sido sorteados entre compradores con suficiente poder adquisitivo sin llegar a cubrir toda la demanda existente. La Administración, sin embargo, decidió primar otros dos proyectos: el de Fasa-Renault en Palencia y el de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, más conocida como Seat.

La batalla legal duró tres años, desde 1955 hasta 1958, y José Estancona intentó incluso relanzar el proyecto con tres nuevos prototipos, animado por el repentino interés de la Diputación de Navarra, que llegó a ofrecerle 300.000 metros cuadrados de terreno para levantar la fábrica. Todo fue en balde, porque una vez más los ansiados permisos no llegaron.

De los tres vehículos que viajaron hasta la residencia de Franco, uno de ellos, apodado como Pájaro Azul por el color de su carrocería, se convirtió en el coche personal del dueño de DyE y fue utilizado por sus hijos hasta finales de los 60.

Hoy en día miles de coches suben cada año el puerto de Urkiola, pero son de otras marcas.



UNA ESPECIE DE MORRIS A LA DURANGUESA

6 litros a los 100 kilómetros, 15 CV y 80 kilómetros/hora de velocidad punta. Todo por unas 35.000 pesetas de 1948. El primer microcoche (media poco más de tres metros de largo) fabricado por José Estancona en su taller durangués tenía unas características técnicas únicas, casi tanto como lo limitado de su producción, ya que de aquel taller solo llegó a salir una unidad de aquel modelo, El DYESA (acrónimo de Duñaiturria y Estancona S.A.).

Sus faros redondos separados de la carrocería, sus generosos guardabarros y el en apariencia desproporcionado tamaño de su morro nos transportan mentalmente a otra época de la historia de la automoción. Dejando volar la



imaginación, no cuesta situar el coche en una película de gánsters ambientada en la época de la Gran Depresión norteamericana, con un individuo malencarado a su volante transportando un estuche de violín en el asiento del copiloto.

Sus herederos fueron tres nuevos prototipos, los dos turismos y una furgoneta que su constructor presentó a las autoridades en Madrid como prueba rodante de la viabilidad de su proyecto a comienzos de los años 50 del pasado siglo. La prensa bautizó al turismo casi de inmediato con el sobrenombre de 'Topolino' y hubo quien sin perder tiempo le buscó similitudes con el Morris, otro coche británico de gran aceptación en aquellos tiempos. Bautizados con la marca J.E.A. (las iniciales de empresario), el perfil de aquellos no parece coincidir con el de sus supuestos hermanos anglosajones, pero se puede entender aquella comparación como un piropo para un vehículo proyectado y fabricado íntegramente a las faldas del Anbotu.

Los últimos tres miembros de esta familia, construidos a finales de la misma década, lucían la marca Joesa y vieron reducida su cilindrada hasta los 650 cc para evitar el pago del Impuesto de Lujo. Su precio estimado: 56.000 pesetas, unas 14.000 menos que un Seat 600 de la época. Todo con ingenio 'Made in Durangaldea'. [a](#)

Juan A. Hernandez

Periodista

