A Carmen Ruiz Giménez Alfaro

Querida amiga: Hace ya en otra ocasión, con ocasión de aquella jornada legendaria que fue la de abuelo, Manuel Giménez Alfaro, fundador de EASA. Aquella jornada tuvo por mi intervención una nueva benefactora. Yo creo que generó un mundo de empresa, sino un lenguaje que encontró en las personas buenas económicas de una determinada en un objetivo común: la galvanización de todos. Digo esto porque me recuerda que Francisco nuestro Santiago hizo un papel importante, y todos realizadores han nacido de aquaviro a cooperar. Recuerdo, por ejemplo, que mi madre, que tenía exactamente 8 hijos y otros nietos, invirtió días en EASA porque un día en tu Manuel. Luego es justo de haber sido hijos de la puerta en cuando económica de nuestra capital.

MD Lamentablemente la pluma me ahoga una atribuye ya no es la de mis casi 90 años, tan maltratados de cáncer curado y su prosperidad - como diría Ignacio

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

que tuve una larga convalecencia de varios años de enfermedad. Yo he llegado a ser el que era y no lo seré ya. Estas convalecencias suelen ser convalecencias entrecortadas que duran lo que le vida. La gripe, el cáncer te mata a los cuatro, y luego aun en este último caso, las secuelas de la operación te acompañan, e mermado hasta la muerte. Nunca volví a recobrar mi estabilidad de antes de la operación. Tras ella he disminuido en un 50 %, mi capacidad de concentración, mi memoria, mi inteligencia, y hasta mis visiones y mis oídos también murmuran. Yo me veía con buena salud, sin padecer nada ni tener achaques. Mi espíritu era muchos años más. Manifestaciones de cordura. En otro número decía que la diferencia tanda para hacer el retrato de antes [illegible] un [illegible] hace hace 20 años. Hoy es la mitad. Ahora me siento un hombre clarividente, ~~sin~~ ~~ciencia~~ racionalizado, objetivado y subjetivado en un acto el trabajo hasta quién resultado un objetivo, todo es tan obvio como que el primer [illegible] que he llevado a mi [illegible] la exposición de Renoir fué la primera vez que dejé [illegible] comprimido de celulosa y [illegible] modo de hacer textilla,

MD
FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

Yo fui uno de los jóvenes entusiastas que atendió la reti-
da del 4-4 (el "aiguita" como le decíamos en las calles, aludiendo a las formas aerodi-
námicas de los nuevos coches que había adoptado) y, como no tenía
dinero, me las ingenié para incluirme en mi amigo y compañero
de "el Norte de la Vida", Fernando Altón, para incluirnos
en "las maravillas del periodismo". Recuerdo que me bebí a
Francia con mi mujer y mis hijos y nos encontrábamos con
todos nuestros amigos que me "quería en todo". Aquellas horas
nos agradaban y la primera la volvería. Fui luego a Francia
y la pasé en una colonia hasta el día siguiente, para al
día siguiente mi marido de ponerme en marcha hacia. Pero pe-
ro tuve un helicóptero inmovilizado en mi [ciudad] en marcha
del motor. Me asustó. Encontré a todo la ~~colonia~~ colonia
de extranjeros y [illegible] de [muchos] de diversos y diversos, representación y explica-
ciones resultó que aquel helicóptero [illegible] [illegible]
al quitar el contacto. ¡Estaba loco! ¡Estaba inútil! Fue mi
último descubrimiento sobre la conducción del nuestro siglo.

Todo este cuento intermitente, el coche relativo a relatividad
el mes de vacaciones de diversos en [illegible] ¡Ah! el viaje lleve
a Alba el que encontré a Indonesia (en la expedición San Isidro) (hasta entonces el pequeño
automóvil modelo las más y una cualidad del periódico
la ciudad se iba motorizando y en pocos meses mi coche quedó

MD
FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

Pertenece de un mundo de los mismos accionistas. Tras el de Renault, ya adquirió una publicidad la familia que nos recibió de noche y un mecánico hace muchos minutos. Valladolid es también otra producción y habría iniciado una nueva era.

Es claro (merita aquí) que estos [illegible] no son lo que cuesta una política, [ya lo sé. Por eso le] [illegible] estas líneas de manufacturas dan la entrevista de vinculación que en tiempo (lire a ~~[illegible]~~ un tío-abuelo y que a el tanto le afectó). Vi [illegible] y mucho vida una Unchange mucho y ya no tiene dificultades con los andenes del ferrocarril. Me contaron que estas líneas le iniciaron de algo ~~[illegible]~~ únicamente por el hecho de haberle [illegible] un recuerdo. ~~[illegible]~~. Uno que Valladolid y Renault no deben salvar a nuestra. ¿Nuestros vallisoletanos han logrado en poner en carácter vivir de mitad de orden?

A mano borroso)

Perdone amigo G.: (demasiado tarde y con mucha lucidez) actualmente para advertir lo mucho que me falta. Yo soy el de a-que pero un amigo muy inteligente. Quizás le sirva para las cosas de que ustedes le parezca. Yo seré feliz si le vale para algo.

Le abraza su viejísimo amigo

MD
FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

Valladolid, 12 de febrero de 2007

Querida amiga:

Para mí es una satisfacción ponerme en contacto con aquella figura de leyenda que fue su tío abuelo, Manuel Jiménez-Alfaro, fundador de FASA. Aquella figura pasó por mi adolescencia como una sombra benefactora . No sólo me pareció un hombre de empresa, sino un personaje que supo unir a las pequeñas fuerzas económicas de una pequeña ciudad de provincias en un objetivo común: ~~la~~ fabricar ~~fabricación de~~ coches. Digo esto porque creo recordar que también nuestro Santiago López ~~jugó~~ y otros jugaron un papel importante, ~~y todo vallisoletano bien nacido~~ sin olvidar la actitud de los vallisoletanos innominados que se apresuró~~on~~ a cooperar. Recuerdo, por ejemplo, que mi padre, que tenía exactamente ocho hijos y ocho pesetas, invirtió estas en FASA porque confiaba en don Manuel. Luego se ~~jactaba~~ jactaría de haber sido pionero de la puesta en marcha ~~económica~~ de nuestra capital.

Desgraciadamente la pluma que usted me atribuye ya no es la de mis casi 90 años, ~~tras~~ después de una operación de cáncer cruenta y un posoperatorio -como **dicen** los cirujanos- que aun me dura después de nueve años de sufrimiento. No he llegado a ser el que era y ya no lo seré ~~ya~~ nunca. Estos posoperatorios suelen ser convalecencias enrevesadas que duran ~~lo que~~ tanto como la vida. Es decir, el cáncer te mata o le matas, pero aun en este último caso, las reliquias de la operación te ~~acompañan~~ acompañarán a menudo, hasta la muerte. ~~Nunca llegué~~ No he vuelto a alcanzar mi vitalidad de antes de la operación. Tras ella ha disminuido en un 50%, mi capacidad de concentración, mi memoria, mi inteligencia, y hasta mi visión y mi oído quedaron mermados. ~~No me sentí~~ No volvía sentirme con fuerza para cazar perdices rojas ni para escribir novelas. En mí, esto eran malos ~~señales~~ indicios. Manifestaciones de caducidad. Con esto quiero decirle que es demasiado tarde para ha-

MD

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

cer el retrato de su tío abuelo que hubiera podido hacer hace 20 años.

Hoy sólo puedo afirmar que fue un hombre clarividente, concienzudo, obstinado y trabajador que no cesó de ~~trabajar~~ ~~hacerlo~~ serlo hasta que vio cumplido su objetivo. Esto es tan obvio como que el primer 4/4 que ha llevado ~~a~~ usted a la exposición ~~de Renault~~ actual fue la primera piedra del despegue económico de Valladolid y, en cierto modo, de toda Castilla.

Yo fui uno de los jóvenes entusiastas que aplaudí la salida del 4/4 ~~en~~ por las calles (el "Kaiguita" como le decíamos, aludiendo a las formas aerodinámicas de los grandes coches que había adoptado) y, como no tenía dinero, me las agencié para conseguir de mi amigo y compañero de "El Norte de Castilla", Fernando Altés, ~~para~~ que comprara uno para "las necesidades del periódico". Recuerdo que me lo llevé a Suances con mi mujer y mis hijos y quedé encantado, ~~de él~~. Era un coche modesto pero que "podía con todo". Afrontaba las cuestas sin arredrarse y la primera le sobraba. Así llegué a Suances y le metí en una cochera (frente al hotel Acacias) hasta el día siguiente. Pero al día siguiente mi propósito de ponerlo en marcha fracasó. Aquel pequeño trasto no había quien le moviera ni siquiera quien pusiera en marcha el motor. Por mas que le hurgaba permanecía mudo. Me asusté. Convoqué a toda la colonia de veraneantes y después de muchos dimes y diretes, sugerencias y explicaciones ~~resultó que aquel~~ salió el enterado de turno que me hizo ver que el pequeño juguete quedaba bloqueado al quitar el contacto. ¡Estaba bien! Toco no se donde y el coche cito salió corriendo hacia la playa. ¡Estaba sano! ¡Estaba útil! Fue mi primer descubrimiento sobre los coches del medio siglo.

Salvo este susto infantil, el coche ~~resolvió~~ solucionó a satisfacción el mes de vacaciones del director del periódico. Dí el visto bueno a Altés al que enseñé a conducir en la explanada de San Isidro. Desde entonces el

MD

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

pequeño automóvil no resolvía las mil y una necesidades ~~del periódico.~~ de cada día. La c ciudad se iba motorizando y en pocos meses mi padre pudo jactarse de ser uno de los primeros accionistas de la nueva empresa. Tras el del "Norte", yo adquirí un ~~vehíc~~ cuatro-cuatro ~~culo~~ para la familia, que nos sacó de pobres y nos preparó para mayores empresas. Valladolid se lanzaba a conducir. Había iniciado una nueva era.

Es claro, querida amiga, que estas vulgaridades no son lo que usted ~~me pedía~~ esperaba de mí, ya lo sé. Por eso le ~~suplico~~ sugiero que acompañe estas líneas de nonagenario con la entrevista de veinteañero que entonces le hice a su tío-abuelo y que a él tanto le agradó. Mi perspicacia y buen oido me llevaban entonces la mano y yo no había sufrido aun las andanadas del posoperatorio. Me gustaría que estas líneas le sirvieran de algo ~~únicamente~~ aunque sea por el placer de haberla complacido. Creo que Valladolid y Renault no deben separarse nunca. ¿Cuántos vallisoletanos han colaborado en poner en carretera cientos de millares de coches? Y ¿cuántos siguen haciéndolo? Valladolid y Renault son sin duda ~~[illegible]~~ viña y carne. Si don Manuel levantara la cabeza...

Manuel Delibes

MD

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES

MD >LOS ORÍGENES DE RENAULT EN UNA PUBLICACIÓN INÉDITA / La visión de Delibes

Delibes: 'Valladolid y Renault no deben separarse nunca'

El libro que regala EL MUNDO el día 11 incluye un texto inédito del escritor

Valladolid

Miguel Delibes fue uno de los vallisoletanos que no pudo resistirse al primer coche que Renault fabricó en la factoría FASA de Valladolid. El escritor, veinteañero entonces, trabajaba en El Norte de Castilla, y como no tenía dinero, buscó la manera de que su compañero y amigo Fernando Altés comprara uno «para las necesidades del periódico». Así lo recuerda en una carta remitida a la sobrina nieta de Manuel Jiménez-Alfaro el 13 de febrero de 2007, un texto inédito que forma parte del libro 'FASA y el 4/4. Así comenzó todo', que EL MUNDO entregará gratis con el diario el próximo domingo.«Valladolid y Renault no deben separarse nunca», asegura el escritor en una carta repleta de recuerdos ligados a la llegada de la firma del rombo a la ciudad.

En el escrito, Delibes recuerda cómo su padre, «que tenía exactamente ocho hijos y ocho pesetas, invirtió éstas en FASA porque confiaba en Don Manuel. Luego se jactaría de haber sido pionero de la puesta en marcha» de Valladolid. El escritor le dice a Carmen Rodríguez Jiménez Alfaro que el primer 4/4 «fue la primera piedra del despegue económico de Valladolid y, en cierto modo, de toda Castilla». Delibes se califica como uno de los «jóvenes entusiastas» que «aplaudió» la salida del 'haiguita', como llamaban al 4/4 «aludiendo a las formas aerodinámicas de los grandes coches».

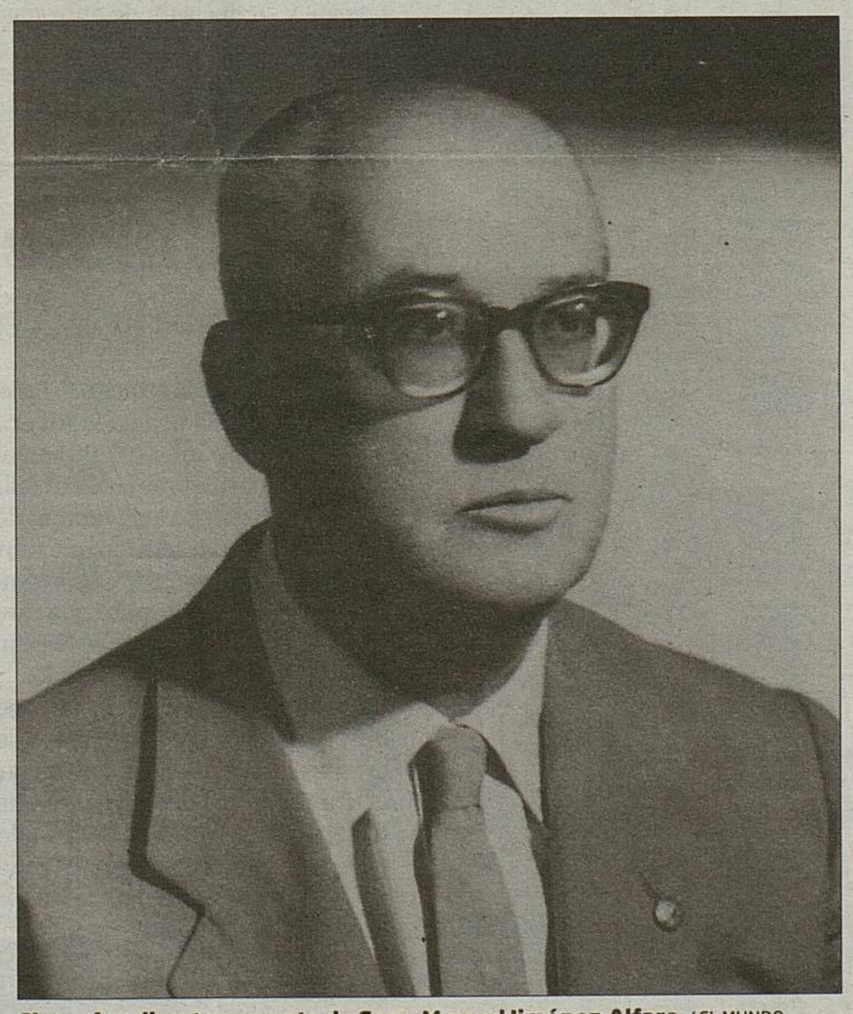
> «El primer 4/4 fue la primera piedra del despegue económico de Valladolid»

Delibes descubrió las bondades del 4/4 en un viaje a Suances que realizó con su mujer y sus hijos en el vehículo realizado por el periódico. «Quedé encantado. Era un coche modesto pero que podía con todo. Afrontaba las cuestas sin arredrarse y la primera la sobraba», escribió. Sin embargo, 'pagó' con un pequeño susto su inexperiencia como conductor, porque al llegar a la localidad cántabra dejó el vehículo en una cochera y a la mañana siguiente «a aquel pequeño trasto no había quien le moviera». Delibes convocó a «toda la colonia de veraneantes» hasta que «salió el enterado de turno» que le hizo ver «que el pequeño juguete quedaba bloqueado al quitar el contacto». Para el escritor fue su «primer descubrimiento sobre los coches del medio siglo».

Especialmente reveladora resulta la entrevista del joven Delibes a Jiménez-Alfaro, publicada en El Norte de Castilla del 29 de junio de 1953. «De entrada, el periodista se asombra de lo que sus ojos descubren: inmensas, claras y ventiladas naves; largas y conmovedoras hileras de pequeños Renault descalzos; ingentes pirámides de negros neumáticos, y, en conjunto, una febril actividad fabril. Compulsando la vitalidad del gigantesco organismo, cuatro rostros sonrientes: don Manuel Jiménez-Alfaro, director gerente; señores López González y Gutiérrez Semprún, consejeros, y el ingeniero señor Gimeno», escribió.

Jiménez-Alfaro confirmaba a Delibes que «incialmente» sólo se fabricaría el 4/4, si bien en el futuro pasarían a «'Fragatas', furgonetas y lo que salte. Los talleres están acondicionados para ello». El director de FASA matizó que la factoría no estaba subordinada a la Renault francesa, sino que era una «sociedad independiente, aunque ligada a París por contrato», aunque lo más importante eran «los vínculos afectivos», a los que pretendía «imprimir carácter de permanencia». Toda una declaración de intenciones que acabó materializándose.

El escritor Miguel Delibes en su despacho, en los años 60. / EL MUNDO



El que fue director gerente de Fasa, Manuel Jiménez-Alfaro. / EL MUNDO

Delibes, Renault y Jiménez-Alfaro

>En la carta remitida a la sobrina nieta de Jiménez-Alfaro, Delibes asegura que éste es «un personaje que supo unir las pequeñas fuerzas económicas de una pequeña ciudad de provincias en un objetivo común: fabricar coches».

>Lamenta Delibes que sea «demasiado tarde» para hacer un retrato de Jiménez-Alfaro como el que hubiese hecho 20 años atrás, puesto que el cáncer que padece ha disminuido algunas de sus facultades. Aún así se refiere a él como «un hombre clarividente, concienzudo, obstinado y trabajador que no cesó de serlo hasta que vio cumplido su objetivo de ver el Renault en las carreteras».

> «Creo que Valladolid y Renault no deben separarse nunca. ¿Cuántos vallisoletanos han colaborado en poner en carretera cientos de millares de coches? Y ¿cuántos siguen haciéndolo? Valladolid y Renault son sin duda uña y carne. Si don Manuel (Jiménez-Alfaro) levantara la cabeza».

> Un veinteañero Delibes que ya trabaja en El Norte de Castilla visita el 29 de junio de 1953 Fasa, y escribe: «En torno a la empresa FASA se había creado en nuestra ciudad una turbia atmósfera de desconfianza. Ello movió al periodista a visitar las instalaciones en el día de ayer para ver con sus propios ojos qué ocurría con la FASA, cuándo lanzaba la FASA los primeros automóviles y, si se terciaba, qué podría valer a la vuelta de unos años un «4-4».

Jiménez Alfaro le cuenta los plaNes de Fasa: « A primeros de julio comenzaremos la producción en cadena: seis por día. Más adelante saldrán veinticinco coches diarios. Uno cada veinte minutos».

FUNDACIÓN MIGUEL DELIBES