

JUAN CARLOS REAL MOLINA

IMÁGENES DE GRAN VALOR HISTÓRICO



Uno de los primeros 4/4 ante la fábrica aún en construcción - 1953

AÑO 1953

De la obra civil de F.A.S.A. se encargó la constructora Agromán, perteneciente al grupo Banco Español de Crédito.



Fachada de la Factoría en el Paseo Arco de Ladrillo - 1954

La primera fábrica privada de automóviles en España se instalaría en el Paseo del Arco de Ladrillo, números 44 y 46. La fachada principal, con una longitud de 220 metros y orientada al Este, daba a la carretera de Madrid

JUAN CARLOS REAL MOLINA

IMÁGENES DE GRAN VALOR HISTÓRICO



AÑO 1953

El trabajo en cadena propiamente dicha se iniciaba en agosto de 1953 y la producción de coches en serie comenzaba el primero de octubre, con la fabricación de diez vehículos en la jornada normal de ocho horas.



AÑO 1953

Nicolás Franco, presidente del Consejo de Administración conversando con Manuel Jiménez-Alfaro y de Alaminos, consejero-director gerente, en las instalaciones fabriles.

JUAN CARLOS REAL MOLINA

IMÁGENES DE GRAN VALOR HISTÓRICO



AÑO 1953.

El Consejo de Administración presentaba a los accionistas en 1953 la Memoria-Balance correspondiente al ejercicio económico de 1952.



AÑO 1952

Los terrenos y unas naves, que habían sido alquiladas al Ministerio de la Gobernación para garaje, estación de servicio y mantenimiento de los vehículos del Parque Móvil de Ministerios (PMM), propiedad de Ramón López Mozo, serían pronto reconvertidos. Los primeros albañiles entraron en el solar el 7 de julio de 1952 para construir una fábrica de coches.

JUAN CARLOS REAL MOLINA



29 de mayo de 1955. Nicolás Franco, en presencia de Jiménez Alfaro y los demás directivos de la fábrica vallisoletana da el banderazo de salida al primer participante del I Trofeo FASA.

29 DE MAYO DE 1955.

Nicolás Franco, en presencia de Jiménez-Alfaro y los demás directivos de la fábrica vallisoletana, da el banderazo de salida al primer participante del I Trofeo FASA.



Polo Villamil, vencedor del I Trofeo FASA.

El vencedor del I Trofeo FASA, Polo Villamil,
Después de recibir el trofeo.

SEÑORA:

La mejor ocasión para comprar barato la ofrecen los

ALMACENES FUENTE DORADA

"ESTA CASA NO LIQUIDA, VENDE BARATO"

Vea nuestra oferta de hoy

Table with 3 columns listing various clothing items and their prices, such as 'Glasé para forros', 'Lanillas para vestidos señora', and 'Camisas niño'.

En los ALMACENES FUENTE DORADA economizará mucho dinero

VISITENOS Y SERA NUESTRA CLIENTE

ALMACENES FUENTE DORADA

Vea hoy nuestra exposición

Fuente Dorada, 3

Crecida del Segura

El agua caída entre Elda y Monóvar arrastra la línea férrea, interrumpiendo la circulación Alicante-Madrid

ALICANTE, 20. — Esta tarde ha llovido torrencialmente en toda la parte central de la provincia y especialmente en la zona comprendida entre Elda y Monóvar, donde el agua, caída en cantidad considerable, arrastró una gran parte de la línea férrea que enlaza Alicante con Madrid...

DE ARTE

Exposición Gerardo Pintado

Hoy, domingo 21, a la una de la tarde, celebrará en el Palacio de Santa Cruz la inauguración de la exposición de pintura y escultura de Gerardo Pintado...

CRONICA DE SUCESOS

Accidente mortal en la Escuela de Paracaidistas de Alcantarilla

MUERE UN CABO INSTRUCTOR

MURCIA, 20. — Por primera vez en los seis años que lleva de funcionamiento la Escuela de Paracaidistas de Alcantarilla, tiempo en el cual se han realizado más de mil cien saltos, se ha producido un accidente mortal.

Cuando se lanzaba en paracaídas el cabo instructor Justo Corrales Tejada, no pudo hacer uso del mismo por causas que se desconocen, hasta encontrarse a unos 30 metros de tierra, y se estrelló contra el suelo.

Rápidamente acudió la ambulancia de servicio con el capellán señor Pastor, único sacerdote paracaidista que existe en España, trasladándose los restos mortales del infortunado cabo a una de las dependencias de la Base, donde se instaló la capilla ardiente.

Justo Corrales Tejada era natural de Madrigales (Cáceres) y había efectuado estos lanzamientos, que sólo llevaban a cabo los instructores, diversas veces.

Don Alejandro Herrero, administrador general de la Universidad de Valladolid

MADRID, 20. — El «Boletín Oficial del Estado» publica, entre otras, las siguientes disposiciones:

EDUCACION NACIONAL. — Ordenes por las que se nombra a don Alejandro Herrero Rubio administrador general de la Universidad de Valladolid, cesando en el mismo cargo don José Arias Ramos.—Cifra.

T. González Marciel PIEL - SIFILIS - VENEREAS RAYOS ULTRAVIOLETA Especiería, 2. Teléfono 3928 Consulta: 3 a 5 y 7 a 10

ULTIMAS NOTICIAS

Los socialistas franceses se retiraron de la reunión de jefes políticos

PARIS, 20.—La primera reunión de la «Comisión de urgencias», convocada por el Presidente Auriol para preparar el programa de un Gobierno de salvación, ha terminado con una nota pesimista. Duró tres horas y volverá a reunirse a las tres y media.

PARIS, 20.—Los dirigentes socialistas han decidido abandonar la conferencia de jefes políticos, convocada para intentar poner fin a la larga crisis gubernamental. Los dirigentes se retiraron diciendo que su política no ha encontrado apoyo.

WASHINGTON, 20.—En los medios oficiales se ha experimentado una aguda sensación de alivio al saberse que los comunistas indicaban que se retiraban de la reunión de jefes políticos de los norteamericanos primeros anticomunistas. Los altos funcionarios dicen que se seguirá adelante con los planes para la firma del armisticio, aunque desde luego no podrá realizarse tan pronto como se había esperado.

SANTIAGO DE CHILE, 20.—La Cancillería confirma que el próximo día 7 saldrá para Buenos Aires, donde permanecerá dos días, el Presidente Ibáñez que el día 8 firmará, en unión del Presidente Perón, un acuerdo comercial chileno-argentino. Acompañarán al Presidente el canciller, Osvaldo Fenner, y uno de sus ayudantes.—Efe.

Ya ruedan los primeros Renault vallisoletanos por las carreteras de España

A finales de año la FASA lanzará un automóvil cada veinte minutos

En torno a la empresa F. A. S. A. 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 F. A. S. A., cuando lanzaba la F. A. S. A. los primeros automóviles y, si se terciaba, qué podría valer a la vuelta de unos meses un «4-4».

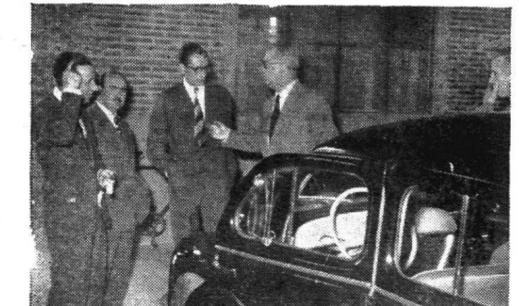
Una entrevista con el señor Jiménez-Alfaro, director gerente de aquella empresa

—¿Cómo? —No se ofenda. La atmósfera chorraba desconfianza. —Bien, ahí lo tiene. A primeros de julio comenzaremos la producción en cadena: seis por día. Más adelante saldrán veinticinco coches diarios. Uno cada veinte minutos. —¿Venta al público? —Digamos a primeros de agosto. —¿Precio? —Aquí juegan actores ajenos a nosotros. No respondo. —Precio en fábrica, señor Alfaro. —No respondo, le digo. Hay consultas por medio. —La actividad de los talleres parece un poco dispersa. —Aún no está articulada la cadena. De momento no hay más que cien obreros y pronto contaremos con cuatrocientos. Estamos en la fase inicial. —¿Superficie de las instalaciones? —Setenta mil metros cuadrados. —¿Piezas francesas? —En un 40 por 100 calculo la aportación española. El precio, más del 60 por 100. —¿Aportación de Valladolid fuera de la mano de obra? —Los primeros presupuestos se piden a la industria local. Claro que todo queda subordinado a la calidad de los productos y la seguridad de los plazos. —¿Cuándo alcanzarán el ritmo de veinticinco diarios? —A finales de año. —Las malas lenguas aseguran que sólo montan ustedes los neumáticos, ¿qué hay de cierto? —Le diré. De los primeros coches hemos recibido los monocascos completos y los grupos moto-propulsores montados. Ahora, en ya dispo-



tomóvil. Desde 1919 no me ocupo de otra cosa. —Explíqueme, ¿a qué obedece que Valladolid sea cuna de la F. A. S. A.? —Bien. Esto requiere calma. En primer lugar es un hecho incontestable que España necesitaba producir automóviles. Guiado por esta idea y por una razón de amistad inicié conversaciones con la Renault en 1950. Al obtener la autorización oficial, me informaron que en Valladolid existían terrenos y naveas fácilmente adaptables, y el alcalde, señor Regueral, me indicó que algunos capitalistas de la ciudad desearían cubrir varios millones del capital social. —Segundo paso. —El segundo paso consistió en ponerme en relación con don Santiago López, promotor de las primeras reuniones y activo colaborador mío en esta empresa. Tras varias conversaciones, se llegó a la reunión en el Banco Castellano, que desde entonces nos abrió sus puertas, y donde nació el grupo fundacional encabezado por don Francisco Mateo. —¿Y eso fue todo? —Eso fue todo. Lo demás ya lo conoce usted. DELIBES

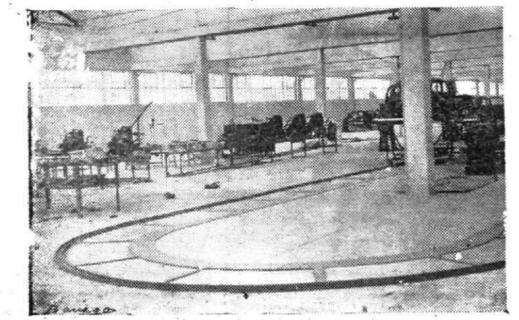
tomóvil. Desde 1919 no me ocupo de otra cosa. —Explíqueme, ¿a qué obedece que Valladolid sea cuna de la F. A. S. A.? —Bien. Esto requiere calma. En primer lugar es un hecho incontestable que España necesitaba producir automóviles. Guiado por esta idea y por una razón de amistad inicié conversaciones con la Renault en 1950. Al obtener la autorización oficial, me informaron que en Valladolid existían terrenos y naveas fácilmente adaptables, y el alcalde, señor Regueral, me indicó que algunos capitalistas de la ciudad desearían cubrir varios millones del capital social. —Segundo paso. —El segundo paso consistió en ponerme en relación con don Santiago López, promotor de las primeras reuniones y activo colaborador mío en esta empresa. Tras varias conversaciones, se llegó a la reunión en el Banco Castellano, que desde entonces nos abrió sus puertas, y donde nació el grupo fundacional encabezado por don Francisco Mateo. —¿Y eso fue todo? —Eso fue todo. Lo demás ya lo conoce usted. DELIBES



El director gerente de la FASA expresa su optimismo ante el primer coche montado en Valladolid

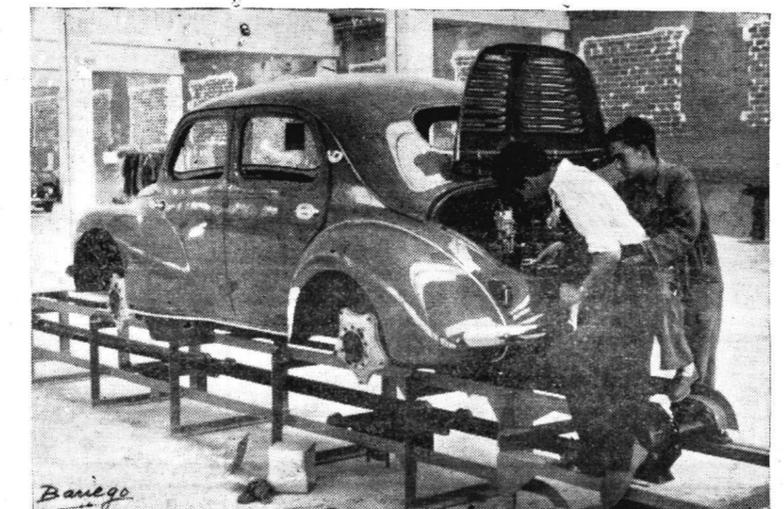


Margas y conmovedoras hileras de pequeños Renault descalzos, que pronto correrán por nuestras carreteras



Carrusel de montaje para carrocerías

—¿Cómo? —No se ofenda. La atmósfera chorraba desconfianza. —Bien, ahí lo tiene. A primeros de julio comenzaremos la producción en cadena: seis por día. Más adelante saldrán veinticinco coches diarios. Uno cada veinte minutos. —¿Venta al público? —Digamos a primeros de agosto. —¿Precio? —Aquí juegan actores ajenos a nosotros. No respondo. —Precio en fábrica, señor Alfaro. —No respondo, le digo. Hay consultas por medio. —La actividad de los talleres parece un poco dispersa. —Aún no está articulada la cadena. De momento no hay más que cien obreros y pronto contaremos con cuatrocientos. Estamos en la fase inicial. —¿Superficie de las instalaciones? —Setenta mil metros cuadrados. —¿Piezas francesas? —En un 40 por 100 calculo la aportación española. El precio, más del 60 por 100. —¿Aportación de Valladolid fuera de la mano de obra? —Los primeros presupuestos se piden a la industria local. Claro que todo queda subordinado a la calidad de los productos y la seguridad de los plazos. —¿Cuándo alcanzarán el ritmo de veinticinco diarios? —A finales de año. —Las malas lenguas aseguran que sólo montan ustedes los neumáticos, ¿qué hay de cierto? —Le diré. De los primeros coches hemos recibido los monocascos completos y los grupos moto-propulsores montados. Ahora, en ya dispo-



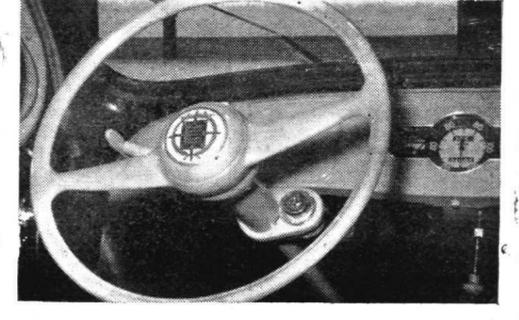
Una de las operaciones más delicadas: la instalación de equipo eléctrico



Sección de guarnecido, bajo las amplias naves de la fábrica vallisoletana de automóviles FASA



Ultimo eslabón de la cadena



El escudo de Valladolid sobre el volante difundirá por España el fortalecimiento de nuestra industria.—(Fotos Bariego)

