



En junio de 2013 fallecía José Froilán González (Arrecifes, Argentina, 1922), uno de los grandes pilotos de la Escudería Ferrari. Froilán González es muy importante en la historia de esta escudería porque fue el primero en conseguir derrotar a Alfa Romeo, la empresa para la que el fundador de la misma, Enzo Ferrari, había trabajado durante 20 años y además, como decimos en el título, ganando el primer Gran Premio del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 para la marca de Maranello. Realmente, la escudería con el nombre de Ferrari había sido creada en 1929 como una división deportiva de Alfa Romeo, aunque sólo a partir de 1933 los automóviles Alfa preparados por Enzo Ferrari habían empezado a correr con la insignia del *cavallino*. En 1939 Ferrari y Alfa rompen relaciones y el sueño de construir sus propios automóviles que siempre había tenido el italiano de Módena empieza a parecer posible. Aunque hubo que esperar a que acabara la guerra, en 1947 ya estaba listo el primer Ferrari, el 125 S. Los Ferrari enseguida ganaron carreras, en un periodo (el de los primeros años de la posguerra) confuso en cuanto a reglamentos; pero no fue hasta el 14 del julio de 1951 en Silverstone (Inglaterra) cuando un Ferrari ganó un Gran Premio del Campeonato del Mundo de Fórmula 1, que se había creado en 1950. Y, además, lo hizo, como decíamos, derrotando a *la Mamma*, como gustaba llamar Enzo a la casa de Milán para la que había trabajado tanto tiempo, cortando la increíble racha de 27 victorias consecutivas de Alfa Romeo desde 1946, unos años en los que la que la marca milanese había ganado todas y cada una de las carreras en las que se había inscrito.

Con lo que acabamos de comentar, se comprende que para la hoy famosísima marca de Maranello Froilán González resulte alguien muy importante, aunque nunca ganara el Campeonato del Mundo y las victorias en Grandes Premios sean escasas (sólo dos en su carrera deportiva). Pero a pesar de que su palmarés no es el de un gran campeón, Froilán fue un extraordinario piloto, capaz de superar en bastantes ocasiones a mitos como, por ejemplo, Juan Manuel Fangio. De hecho en la carrera que le hizo famoso consiguió la *pole* por delante de él, y logró 58 segundos de ventaja en la meta sobre su compatriota, que quedó en segunda posición con su Alfa Romeo.



1.- Froilán González con el Ferrari 375, en Silverstone (1951). Tomada de la revista *Clásicos Exclusivos* n° 80.

Cuando Froilán murió, la revista *Motor Clásico* hizo referencia a sus orígenes leoneses: "...hijo del emigrante leonés Isidro José González"¹ en su número de septiembre. Otras publicaciones del motor se refirieron a esa relación con nuestra provincia; vinculación que no parecía ser muy conocida en la tierra de sus antepasados, porque, por ejemplo, *El Diario de León* en una nota sobre su fallecimiento² no hacía ninguna mención a ella.

El asunto de los orígenes leoneses de José Froilán González, conocido en los ambientes automovilísticos por los apodos de *Pepe*, *El cabezón* y *The Pampa's Bull*, era algo a lo que podría interesar referirse en nuestra revista, siempre a la búsqueda de temas que tengan que ver con León, y que resulten originales y poco conocidos. Por ello, enseguida nos pusimos manos a la obra, con el fin de encontrar alguna localidad o zona leonesa con la que vincularlo. El nombre "Froilán" no necesariamente lo relacionaba con León ciudad o con sus proximidades, lo que podría pensarse teniendo en cuenta que San Froilán es el patrono de la capital de nuestra provincia. Este nombre es usado tradicionalmente en muchas otras zonas leonesas, con lo que Isidro José González, su padre y, por tanto, uno de los responsables de que nuestro protagonista se llamara Froilán, podría haber nacido en principio en cualquier lugar de la geografía provincial. Sin embargo, una de las personas que ha colaborado en esta investigación se dio cuenta enseguida de un detalle muy importante: su fecha de nacimiento fue el 5 de octubre, día de San Froilán. "José", por su padre, y "Froilán", por el santo del día en que nació; es decir, un sistema para elegir los nombres de los niños frecuente en nuestra provincia hasta no hace tanto. De su nombre, por lo tanto, no podríamos deducir nada sobre su zona de origen.



2.- Fernando Alonso, a los mandos del Ferrari 375 que ganó en Silverstone en 1951, tributa un homenaje a Froilán González en el mismo circuito, en 2011, con motivo del 60 aniversario de la victoria del piloto argentino en este Gran Premio. Foto tomada de Internet.

El primer paso que procedía dar para encontrar el lugar con el que relacionar a nuestro personaje era ponerse en contacto con alguien que hubiera hablado con él, y en consecuencia pudiera haberse preguntado, ya que en Internet no dimos con nada sobre el particular. Ignacio Sáenz de Cámara, de la revista *Motor Clásico*, le había realizado una entrevista en su concesionario de Buenos Aires dedicado a las marcas Fiat, Ferrari y Maserati, con motivo de su 90 cumpleaños³. José Antonio Aldasoro, también colaborador de *Motor Clásico*, nos facilitó el contacto con él, que nos atendió amablemente y nos dijo que José Froilán le había hablado de sus orígenes leoneses: "...me comentó que su padre era español. Le pregunté que si sabía de qué región, y entonces me dijo que de León; y al repreguntarle si sabía de qué lugar exacto, no lo recordaba." También nos sugirió intentar dar con la partida de bautismo, en la que aparecerían los nombres de sus padres y el lugar de nacimiento de los mismos. Para ello, nos pusimos en contacto con una persona, Felipe Pérez Pollán, que pensamos que podría sernos de ayuda. Felipe es un profesor de instituto jubilado, organizador del encuentro poético *Poesía para vancejos*, que se celebra el primer domingo de agosto en los jardines del torreón medieval de Palacios de la Valduerna, al lado de La Bañeza. Sus relaciones con Argentina, que visita con frecuencia y en la que tiene algunos parientes, podían facilitarnos el dar con alguien que pudiera encontrar la información deseada. Y, efectivamente, después de algunas semanas de investigación, en julio pasado y gracias principalmente a las gestiones de su sobrina, residente en aquel país hispanoamericano, nos hizo llegar algunos de los datos buscados: Isidro José González nació en Mena de Babia en 1890, y emigró con sólo un año, en 1891, a Argentina con sus padres.

La verdad es que el hecho de que "Mena" fuera el origen de la familia de Froilán no era del todo desconocido. De hecho, un *ferrarista* amigo había conseguido esta información a través de alguno de los cauces de comunicación "interna" entre los *tifossi* de la marca de Maranello. Pero como el pueblecito leonés es muy desconocido, siempre se pensaba que se estaba hablando del "Mena" de Burgos.

En Mena de Babia, según pudimos informarnos en una visita a la localidad, nadie se apellidaba González, lo que pudiera dar a entender que el padre de Isidro José pudiera proceder de otro pueblo y haberse casado con una mujer natural de Mena. Como en Argentina no se usa segundo apellido, no nos fue posible indagar sobre los posibles parientes de la abuela de Froilán.

El siguiente paso consistió en intentar conseguir la partida de bautismo de Isidro José González en el Obispado de León. En el libro donde constaban los bautizados en Mena de Babia en un periodo de unos 20 años, entre principios de los ochenta y comienzos de la década de 1900, sólo encontramos un *Isidro*, y nacido en 1890. El “problema” es que fue bautizado con el nombre de *Isidro Antonio*, en vez de *Isidro José*. Además, este Isidro era, según constaba en la partida, “hijo natural de Leonor Álvarez Otero, viuda,...”, con lo que no disponíamos del dato del apellido del padre. ¿Podrían ser la misma persona Isidro Antonio e Isidro José? Parecería lo lógico, dado lo improbable que es que coincidan el año y el primer nombre con los datos facilitados por Felipe Pérez Pollán. Pero las dudas se disiparon rápidamente cuando, utilizando las nuevas informaciones, hicimos otro rastreo por Internet y encontramos lo siguiente:

NOTIZAP.com
Diario Digital

ADIÓS A FROILÁN, ADMIRABLE Y LEJANO PARIENTE

El abuelo era oriundo de Mena, valle de la provincia de León, Castilla La Vieja –aunque las enciclopedias sitúan este paraje en Burgos- donde había nacido el 10 de mayo de 1852, y arribado al país el primer día del año 1872. Se llamaba ONOFRE ÁLVAREZ OTERO...

(...)

...y tras la alusión a los extintos parientes, era inevitable que se mencionara al ya famoso piloto José Froilán González, ya que, como puede inferirse, algunos de sus antepasados descansaban con los nuestros en el viejo panteón.

(...)

Froilán había nacido el 5 de octubre de 1922, Día del camino, en el paraje conocido como La Colonia, situado entre Arrecifes y Salto, donde JOSELÍN, su padre, que en verdad se llamaba Isidro José, se había instalado con un boliche, alentando el poblamiento del lugar.

(...)

Aunque resultan confusas las referencias al lugar de nacimiento del “abuelo”, el autor del texto deja claro que se encuentra en la provincia de León, lo que confirma lo averiguado por Felipe Pérez Pollán, y, lo que es más importante, aporta los apellidos del antepasado de Froilán, Onofre Álvarez Otero, que son los mismos que los de Leonor, la madre de Isidro Antonio en la partida de nacimiento referida. Por lo tanto, Onofre y Leonor eran hermanos. En consecuencia, una vez confirmado que Leonor era la abuela paterna de Froilán,

la conclusión es que Isidro Antonio e Isidro José tienen que ser la misma persona. Pero entonces, ¿cuál fue el motivo del cambio de nombre?

Procedía ponerse en contacto con el autor del texto reproducido más arriba, que no estaba firmado. Enviamos para ello un mensaje electrónico a la dirección que se adjuntaba, y nos contestó el director del periódico digital, Santiago Martínez, quien amablemente nos informó del nombre del autor, Gerardo Álvarez Molina, y de su dirección de correo electrónico. Al poco tiempo nos comunicamos con él, que resultó ser abogado e historiador, bisnieto de don Onofre e hijo de un primo carnal de Froilán. No nos pudo dar mucha información sobre su famoso pariente, pero sí sobre su tío-abuelo, que por lo que nos contó se convirtió en todo un personaje en Arrecifes⁴, a donde debió de llegar durante la década de 1870. Y aunque probablemente nunca se podrá confirmar, todo apunta a que debió de ser Onofre quien animó a su hermana a trasladarse a población argentina donde vivía y donde ya le debía de ir muy bien.

De todas formas, una segunda visita al archivo del Obispado de León nos permitió en encontrar unos cuantos datos sobre la familia de Leonor y Onofre, procedentes de partidas de bautismo y de defunción, y también de actas matrimoniales, cuyas conclusiones, en forma de árbol genealógico, resumimos en un cuadro adjunto.



3.- Recuerdo a Froilan González del equipo Ferrari, en Silverstone 2013, con motivo del fallecimiento del piloto argentino. Foto tomada de Internet.

Pero, a pesar de toda la información conseguida, seguíamos sin saber dos cosas: quién era el abuelo paterno de Froilán y por qué se le cambió el nombre a su padre, de Isidro Antonio a Isidro José. Sabíamos, como decíamos más arriba, que el apellido González no era de Mena de Babia. Esto es algo que nos comentó una señora de más de 80 años, Leonida Riesco Castro, en una visita a la localidad⁵, y, también, otra persona natural del pueblo, que nos aseguró que “todos los González

de Mena proceden de Villabandín”. Y, la documentación consultada confirma esto: todos los González citados –muy pocos- son naturales de Villabandín, un pueblo no muy lejano en línea recta, pero al otro lado de las montañas (Mena está en el valle del río Luna, y Villabandín en el del río Omaña). Y ante tal escasez de “González”, el que el único “José González” sea el marido de una hermana de Leonor, Generosa, podría ser significativo. Generosa murió en 1886, con 31/32 años, y Leonor se había casado en 1885 con Pedro Fernández Otero, que en 1890, cuando nació el padre de Froilán, ya había fallecido. Parece posible, y quizá hasta probable, que Leonor se casara con su cuñado viudo, algo que era frecuente en la provincia hasta hace unas décadas. ¿Emigraron juntos José González y Leonor a Argentina, en 1891, con los hijos de Generosa⁶ y con Isidro, de sólo un año? Quizá nunca lo sabremos, pero parece probable; así se explicaría el cambio de nombre de Isidro -Isidro Antonio por Isidro José- y el apellido González.



4.- José Froilán González durante la entrevista que le realizó Ignacio Sáenz de Cámara, ojeando unos ejemplares de la revista *Froilán*, en su concesionario de Buenos Aires. Foto tomada de Internet.

José Froilán González, piloto de competición

José Froilán González murió el 15 de junio de 2013, y el último fin de semana de ese mes se disputaba la prueba de Fórmula 1 en Silverstone, por lo que en los pilotos de esta escudería, Fernando Alonso y Felipe Massa, tuvieron un recuerdo para él en la forma que se muestra en una de las imágenes. Un par de años antes, en 2011, se cumplían en el mismo Gran Premio los 60 años de aquella primera victoria de Ferrari, por lo que Fernando Alonso se dio unas vueltas con el coche con el que ganó Froilán, un 375 V12⁷, que también mostramos en una de las ilustraciones.

Como decíamos al principio, Froilán fue un piloto muy importante para Ferrari, ya que le dio su primera victoria en un Gran Premio del Campeonato del Mundo. Enzo Ferrari, el fundador de la marca en 1947, no lo olvidó nunca, y en su momento ese triunfo le produjo tanta alegría, que, en un gesto de agradecimiento, le ofreció como regalo extra le elección en Maranello del coche de calle que quisiese, así como el privilegio de poder entrar en su despacho sin aviso previo⁸. Pero en 1951, la televisión, en aquellos (pocos) países en los que se había implantado, no transmitía aún las carreras de Fórmula 1, por lo que la noticia tuvo que llegar a Maranello por teléfono y con un considerable retraso. De esta manera, Ferrari, en la soledad de su despacho, saboreó, como decíamos, una de las “terribles alegrías” que años después recogió en el libro autobiográfico *Le mie gionghe terribili*. Al día siguiente llegó el premio más deseado: un telegrama de felicitación firmado por el presidente de Alfa Romeo, Quaroni⁹.

¿Qué había ocurrido antes de 1951 para que Enzo Ferrari, *Il Commendatore*, se interesara por él? En la entrevista ya comentada que le realizó Ignacio Sáenz de Cámara, José Froilán decía lo siguiente sobre sus primeros pasos en el mundo del motor: Desde muy chico ya manejaba. Tenía diez años y no llegaba a los pedales, pero sabía que mi papá ponía la primera así e iba para delante el auto. Mi primera carrera fue en 1946, porque antes estuve interno durante cinco años en el colegio de los Salesianos hasta 1939. Después entre a trabajar en el taller de Chevrolet de mi tío Julio, que era un buen preparador y muy buen piloto. (...)



5.- Froilán González antes de la salida del Gran premio de Gran Bretaña, en el circuito de Silverstone (1951). Imagen tomada del fascículo nº 11 de la colección de miniaturas de Ferrari, correspondiente al Ferrari 375 F1 de Froilán González, Ediciones Altaya, p. 3.

Con el dinero que ahorraba compré un camión Ford de 1936 y después un Chevrolet de 1940. En ellos llevaba cereales a Buenos Aires que se enviaban a una Europa en guerra. Y descubrí que al volante podía estar tres días sin dormir. Pero el 14 de diciembre de 1940, en la primera etapa de las Mil Millas Argentinas, se mató mi tío Julio. Mantuvimos el taller, pero yo me dediqué al transporte de cereales hasta que acabó la guerra.

Se refiere Froilán en el texto anterior a su tío Julio, un hermano de su madre, Magdalena Pérez, que según nos ha informado Ignacio Sáenz de Cámara, era argentina con antepasados españoles. Después de acabar la Guerra Mundial, José Froilán ya tiene claro que lo que le gusta es correr con automóviles, y compra un Chevrolet que prepara para competir, participando en algunas carreras en Argentina. Su padre acaba aceptado su afición, aunque inicialmente se oponía a ella. En 1947 y 1948 empieza a ganar carreras, y se acostumbra a correr en circuitos extensos y distancias largas. Su llegada a Europa se produce en 1950, formando parte del equipo argentino, al que también pertenecía Juan Manuel Fangio, once años mayor que él. Su buen papel en las carreras que disputa en Europa y sus triunfos en Argentina a su regreso de Europa convirtieron a Froilán en un ídolo nacional. Una de las victorias en su país se produce en Buenos Aires y pilotando un Ferrari 166 C, que supera a los Mercedes W 163. Este triunfo impresionó a Enzo Ferrari, al que conoció ese mismo año de 1950, gracias a que Froilán, ya casado, tenía domicilio en Milán. *Il Commendatore* considera la posibilidad de ficharlo, pero tiene la escudería completa. Sin embargo, en la Mille Miglia resulta herido uno de los pilotos de la escudería de Maranello, Serafini, y Froilán recibe un telegrama de Enzo Ferrari cuando se encontraba en Reims disputando una carrera, que le ofrece probar el 375 de Serafini.



6.- González cruzando la meta en Silverstone 1951, con su compatriota Juan Manuel Fangio. Imagen tomada del fascículo nº 11 de la colección de miniaturas de Ferrari, correspondiente al Ferrari 375 F1 de Froilán González, Ediciones Altaya, p. 3.

(...) Para mí aquel auto era como un juguete nuevo e hice tiempos muy buenos.

En la carrera, iba liderando la prueba en la vuelta 34 cuando me indicaron que tenía que entrar en *boxes*. Yo era un piloto invitado y tuve que ceder el volante a Ascari, quien acabó segundo detrás de Fangio. Después de aquello, una nueva visita a Maranello. *Il Commendatore* me ofreció un contrato similar al que tenían Ascari y Villoresi, con 2500 dólares de prima de salida. Firmé el contrato para el resto del año.

Dos semanas después de firmar su contrato con Ferrari, se produce la comentada victoria en Silverstone, logrando una media superior a las 100 millas por hora, acabando por delante de su compatriota Juan Manuel Fangio y sacando dos vueltas de ventaja a su compañero de equipo Luigi Villaresi.



7.- A la izquierda, un coche casi idéntico al que utilizó Froilán González en el Gran Premio de Silverstone de 1951. Se trata de un Ferrari 166 de 1951, con una cilindrada de 1992 cm³, en vez de los 4500 del vehículo del argentino. Foto tomada por Pablo Pérez en el museo de Maranello, en agosto de 2013.

Un gran piloto ensombrecido por fangio

Froilán González disputó la Fórmula 1 durante 5 temporadas, desde 1950 hasta 1954, pilotando la escudería Ferrari en 2 de ellas (51 y 54) y Maserati en 3 (50, 52 y 53). En 1951 pilotó un Talbot-Lago antes de firmar con Ferrari. Desde 1955 a 1960, el año de su retirada, corrió en Hispanoamérica y después se dedicó a la preparación de coches de carreras. En total disputó 26 grandes premios, consiguiendo dos victorias, la de 1951 ya comentada y en 1954, también en Silverstone. Quedó 2º en siete ocasiones y fue 3º en cuatro, además de tres *poles* y seis vueltas rápidas. En el año 54 quedó segundo en la clasificación final de la Fórmula 1, por detrás de su gran amigo Fangio.

Esa temporada sufrió un grave accidente en los entrenamientos del circuito de Dundrod, al hacer un trompo con su Ferrari 750 Monza y ser lanzado fuera del coche. González se lesionó de gravedad en la espalda, y esta circunstancia, junto a la presión de su mujer para que dejara de correr, le llevaron, como decíamos más arriba, a concentrarse en pilotar sus últimas temporadas sólo en Sudamérica. A pesar de que su lesión de espalda le limitó mucho en sus últimos años, teniendo que correr infiltrado en alguna ocasión, todavía pudo demostrar su talento en varias ocasiones, como, por ejemplo, cuando marcó la *pole* en Buenos Aires en 1955, por delante del Mercedes de Fangio. Su última carrera fue con un desfasado Ferrari Dino 246 en 1960, con el que acabó décimo en el Gran Premio de la Argentina de ese año.

A pesar de haber coincidido con el gran campeón Juan Manuel Fangio, en Argentina es un ídolo del automovilismo, sobre todo de los *ferraristas*, hasta el punto de que el Ferrari Club Argentino rebautizó su revista con el nombre de *Froilán*, escrito siguiendo el estilo del logotipo de Ferrari. Su joven director, Lucas Argüelles, tiene grandes recuerdos del argentino de ascendencia leonesa:

Era la persona más amable que jamás hubiera conocido. Todo un ídolo, y de lo más modesto, que siempre fue un apasionado de los automóviles, y por encima de todo de Ferrari. Aunque la sociedad no acabó de reconocer sus méritos – siempre estuvo un poco a la sombra de Fangio-, era una persona queridísima por sus muchos amigos, colegas y entusiastas de la F1 y *tifosi*.¹⁰



8.- Un coche casi idéntico al que utilizó Froilán González en el Gran Premio de Silverstone de 1951. Se trata de un Ferrari 166 de 1951, con una cilindrada de 1992 cm³, en vez de los 4500 del vehículo del argentino. Foto tomada por Pablo Pérez en el museo de Maranello, en agosto de 2013.

Froilán no tenía un físico esbelto como los pilotos modernos; era fornido y corpulento, y parecía más

un boxeador de los pesos pesados. Pero cuando conducía un bólido de motor potente y neumáticos estrechos, cubriendo su torso robusto con uno de sus característicos polos, podíamos decir que estaba en su elemento.¹¹



9.- Interior de un coche casi idéntico al que utilizó Froilán González en el Gran Premio de Silverstone de 1951. Se trata de un Ferrari 166 de 1951, con una cilindrada de 1992 cm³, en vez de los 4500 del vehículo del argentino. Foto tomada por Pablo Pérez en el museo de Maranello, en agosto de 2013.

En conclusión, hay que decir que nuestra provincia no deja de aportarnos sorpresas, en forma de personajes destacados que son originarios de nuestra tierra o que descienden de ella, y cuya relación con ella resulta desconocida o casi desconocida. En muchas ocasiones la permanencia de su recuerdo no corre peligro; sobre todo cuando, como en el caso de Froilán, está garantizada por su relación con una marca inmortal como Ferrari. Pero sí resulta urgente dejar constancia por escrito de su vinculación con León, porque ésta sí podría “olvidarse” para siempre si no se “reivindica” a tiempo. Realmente, el caso de Froilán sirve para reflexionar sobre la cantidad de personajes notables que puedan tener algún tipo de relación con nuestra provincia sin que lo sepamos. Por eso vamos a seguir atentos; a la “caza” de nuevos hallazgos de este tipo, sin olvidar que en cualquier lugar puede saltar la liebre. Porque, visitando Mena de Babia, un pueblo minúsculo del norte de nuestra provincia, se hace difícil creer que haya producido, como mínimo y que sepamos, dos personajes de la talla de Onofre Álvarez Otero¹² y de su sobrino-nieto José Froilán González. Aunque si se piensa, puede no resultar tan raro: las condiciones de vida extremadamente difíciles en tantos pueblos de León hasta hace pocas décadas producían personas duras, curtidas; de resistencia extrema; personas que, en cuanto las cosas les resultaban mínimamente favorables, desplegaban todas sus habilidades. Lo que les permitía sim-

plemente sobrevivir en su pueblo de origen era suficiente para convertirlos en personajes destacados en un entorno propicio. Es lo que ocurrió con don Onofre y, de alguna manera también con Froilán que, aunque no nació en León, heredó de sus padres y abuelos el carácter y las cualidades que le permitieron triunfar en lo que más le gustaba: pilotar coches de carreras.

Documentación consultada:

-*Motor Clásico* nº 306 (septiembre 2013).

- <http://www.escuderia.com/entrevista-froilan-gonzalez/>

-Fascículo nº 11, de la colección de miniaturas de Ferrari, correspondiente al Ferrari 375 F1 de Froilán González, Ediciones Altaya, p. 3.

- Ángel Fernández Ortega, "Historia de Ferrari. Los comienzos y años 50. Capítulo IV", *Coches Clásicos* nº 117 (noviembre, 2014).

- Mick Walsh, "Pepe: La última entrevista. Tributo a Froilán González", *Clásicos Exclusivos* nº 80.

de más cilindrada. El que se expone en el museo Ferrari de Maranello, un 166 de 1951, del que mostramos una foto, se puede decir que es el mismo coche y monta la misma carrocería, pero lleva el motor "pequeño" de 1995 cc.

⁸ Ignacio Sáenz de Cámara, *Motor Clásico* nº 306 (septiembre de 2013), p. 17.

⁹ Fascículo nº 11, de la colección de miniaturas de Ferrari, correspondiente al Ferrari 375 F1 de Froilán González, Ediciones Altaya, p. 3.

¹⁰ Mick Walsh, *Clásicos Exclusivos* nº 80, p. 41.

¹¹ Íbidem, p. 36.

¹² Gerardo Álvarez Molina, bisnieto de don Onofre y al que nos hemos referido más arriba, nos ha prometido un artículo sobre su bisabuelo para el próximo número de la revista.

¹ Ignacio Sáenz de Cámara, *Motor Clásico* nº 306 (septiembre de 2013), p. 17.

² *Diario de León*, 16 de junio de 2013.

³ <http://www.escuderia.com/entrevista-froilan-gonzalez/>

⁴ "(...) Pero también le digo que el "Abuelo" fue todo un personaje en Arrecifes, propietario de cuarenta casas, de una quinta en Bs.As. y de campos, entre ellos la estancia "Santa Adriana" (por el nombre de mi bisabuela, Adriana Caminos, que era criolla, no española), que heredaron sus ocho hijo/as. En ocasión de la huelga agraria de 1912 (El "Grito de Alcorta", los Dreiffus (de la célebre familia francesa) y él eran los mayores terratenientes del partido de Bartolomé Mitre (es decir Arrecifes) (...)")

⁵ Leonida, natural de Mena, también nos comentó que en el pueblo quedaba el recuerdo de una Leonor que había emigrado a Argentina y que ella no llegó a conocer, en una edificación, ahora moderna, conocida como "la casa de Leonor", que podría tratarse de la abuela de Froilán..

⁶ Cinco, según la partida de defunción: Alipio, Secundino, Concepción, Adolfo y Julián.

⁷ Ferrari suele utilizar la cifra de la cilindrada unitaria de sus motores (la capacidad en centímetros cúbicos de cada cilindro) para denominar sus modelos. En este caso, el bólido ganador de Silverstone montaba el motor de 12 cilindros en V, diseñado por Giacochino Colombo, de 4500 cc (4500:12=375).

En 1948 se había presentado el Ferrari 166, con el mismo motor, pero con una cilindrada de 1995 cc (1995:12=166). Tal como se hacían las cosas en aquellos tiempos, lo que la empresa italiana había diseñado en 1948 era una plataforma, por así llamarla, sobre la que se montarían distintas carrocerías, "de calle" y "de competición". Si el mismo coche montaba otro motor, cambiaba la denominación, por lo que el Ferrari de Froilán podríamos decir que era un 166 con un motor