



Universidad de Valladolid

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES, JURÍDICAS Y DE LA COMUNICACIÓN

Grado en Administración y Dirección de Empresas

TRABAJO DE FIN DE GRADO

**FASA Renault ante el proceso de integración de España en la
CEE**

Presentado por Luis García Merino

Tutelado por Jorge Lafuente del Cano

Segovia, a 11 de Diciembre de 2017

INDICE

Introducción	1
1.1 EL PROCESO DE ADHESION DE ESPAÑA A LA CC.EE.....	6
1.1.1 La relación de España y la CEE tras la muerte de Franco	6
1.1.2 Febrero de 1978 creación de un Ministerio para las relaciones con la CEE	7
1.1.3 Día 5 de Febrero de 1979 apertura de negociaciones.	8
1.1.4 5 de junio de 1980 el Giscardazo	8
1.1.5 Septiembre del 1980 Nuevo equipo negociador y reanudación de las negociaciones.....	8
1.1.6 28 Octubre de 1982 elecciones generales	9
2.1 LA SITUACION ECONOMICA DE LA ESPAÑA DE LA TRANSICIÓN	12
2.1.1 Crisis económica 1973-1977	12
2.1.2 Los Pactos de la Moncloa	13
2.1.3 Final del gobierno de la UCD	14
2.1.4 Primera legislatura Socialista	15
2.1.5 La etapa de Solchaga (1985-1993)	17
3.1 FASA RENAULT	20
3.1.1 Los inicios	20
3.1.2 Creación de FASA	22
3.1.3 La situación de la industria automovilística	24
3.1.4 La primera fábrica en marcha	24
3.1.5 FASA ante la Transición y el proceso de adhesión a la CEE.....	25
3.1.6 FASA Renault en la crisis de la estanflación 1974-1985.....	27
3.1.7 La última etapa (1981-1985)	30
Conclusión	32
Lista de Referencias Bibliográficas	34

Introducción

He elegido el trabajo de FASA Renault ante el proceso de integración de España en la Comunidad Económica Europea. Me parecía interesante la situación política y social de España en su proceso de adhesión a la CC.E.E con los numerosos problemas que iban surgiendo, las numerosas reuniones que se dieron para la entrada en la CEE, las duras negociaciones y la cantidad de personas ilustres que hicieron que todo esto fuera posible. Tampoco me dejó indiferente la amplitud del tema del trabajo que también hablaba de la situación económica de la España de la transición una época con mucha historia ya que salíamos de una guerra civil y había que reconstruir el país desde los cimientos con la colaboración del pueblo. Y para completar mis razones por haber elegido este tema del TFG se encuentra FASA Renault que es una empresa que ha dado mucho a esta región y en concreto a personas cercanas a mí, lo que me dio un gran impulso para decidirme.

Se ha seleccionado una época concreta (1975-1985) encuadrada desde el año de la muerte de Franco que dio lugar al primer gobierno de la Monarquía, hasta la situación económica de España en la transición y una última parte que habla de FASA. En un principio planteábamos el estudio de la situación de FASA en los inicios del proceso de negociación de España ante la Comunidad, con la idea de conocer si esta gran empresa había llevado a cabo un plan concreto de adaptación a las exigencias del Mercado Común. Sin embargo, debido a los problemas con la obtención de documentos no pudimos profundizar lo que hubiésemos deseado en este aspecto, y ampliamos otros, como la propia historia de la compañía, desde el impacto de su creación hasta 1985, año en los que se cerraron las negociaciones de adhesión.

El núcleo del trabajo habla de FASA-Renault, nos centramos en esta fábrica de automóviles porque es una de las empresas pioneras en la fabricación en cadena de vehículos en España. Empezamos comentando hechos y fechas que nos llevan a 1908 cuando se empiezan a dar los primeros pasos para la implantación de una fábrica en España. En este año se creó un estamento que tuvo un gran devenir en las negociaciones para la instalación de la factoría, se trata de la S.A.E.A.R. *Societe Anonyme Espagnole des Automobiles Renault*, cuya finalidad era la venta de coches Renault en España.

En este apartado relacionado con la FASA nos centramos en su creación pero no dejamos de lado la historia de España y el impacto que tuvo la guerra civil en su historia, así como la transición y la entrada en la CEE.

La FASA tuvo gran importancia para el país; tratamos en nuestro trabajo el desempeño de crear una fábrica con años duros de negociaciones donde el trabajo realizado por Jiménez Alfaro fue de vital importancia. Tuvo gran interés en lo que estaba haciendo, ya que era un enamorado de los coches. Todo fueron obstáculos para su implantación, hasta el año 1950 donde se concretan las negociaciones y se firma un acuerdo para su creación.

El interés de Jiménez Alfaro se debe a que estamos ante una fábrica de gran nombre y que albergaría multitud de empleados en sus años de progresión, lo que era un dato importante pues el problema del desempleo siempre estaba presente. Su fundación en Valladolid región a la que le adjudicó el proyecto gracias a Jiménez Alfaro fue la gran beneficiaria; la fecha en la que se fundó FASA el 29 de diciembre de 1951 fue gran salto para la economía del país pero sobre todo para la región.

A partir de entonces la factoría ha ido a más y hoy cuenta con dos factorías en Castilla y León, es la primera empresa industrial de Castilla y León, además de ser una de las empresas más importantes a nivel nacional y la primera en fabricante nacional de automóviles. Su puesto en funcionamiento en la región con un elevado número de empleos, revitalizó el sector en esa comunidad y marcan un hito en la industrialización castellanoleonesa.

Gracias a la implantación de FASA-Renault la industria automovilística se ha convertido en pilar fundamental de la industria de la región con la implantación de numerosas plantas y fabricas para la obtención de materias primas relacionadas con la creación de vehículos.

También mencionar como objeto de estudio la planificación empresarial en esos años de cara a la integración en la CEE, ya que salían de una época autárquica y tuvieron que adaptarse rápido a los cambios requeridos por la CEE. Cada empresa se aclimataba a estos cambios de la mejor manera, unas con mejor suerte que otras.

Se ha seleccionado la época que abarca de 1975-1985, época de gran relevancia y que muestra la importancia en este trabajo de la transición y la entrada en la CEE, estos hechos marcaron el devenir del país y de la economía en España. La entrada en la CEE fue un duro periodo de numerosas negociaciones y de numerosos obstáculos por los que tuvo que pasar el país con el fin de mejorar la vida, la economía y dejar atrás años de guerra y posguerra que fueron duros y de los que todavía no hemos cicatrizado.

Su adhesión oficial el 1 de enero de 1986 bajo la presidencia de Felipe González marcó un antes y un después en la historia de España. Gracias a esta adhesión España entró a formar parte de un número de países miembros de la CEE con sus privilegios y sus desventajas, pues eran muchos los cambios que tuvo que dar el país para ser aceptado en este grupo selecto de países.

En esta primera parte del trabajo vemos cómo España, un país con numerosos problemas, buscaba la solución con su adhesión a Europa, pero no antes sin cambiar internamente con la transición la democracia. Años duros y con cambios significativos a raíz de la muerte de Franco donde se empezaron a crear las bases para una España democrática. Hablamos de la transición a la democracia con lo que esto genera y repercute en un país, es un hecho importante y de gran relevancia que ha llevado al país a un lugar privilegiado.

La transición económica, por otro lado, empieza con la gran crisis del petróleo de 1973 que quedó marcada a nivel internacional y nos llevó a nivel interno a realizar reformas para salir de esta gran crisis de la mejor manera. En esta historia Adolfo Suárez ocupa un destacado papel, primer presidente de la democracia, lleva a cabo el proceso de reformas políticas que cambian el sistema español. Sus retos para mejorar eran de gran relieve, salir de la crisis económica, seguir con las negociaciones de adhesión, adecuación de la política española al nivel europeo.

En cuanto a la metodología utilizada, he realizado una revisión bibliográfica sobre el tema, en la primera parte relacionado con el proceso de adhesión de España a la CEE, con libros como los de los autores, Alonso, A. (1985) y Bassols, R. (1995). También busqué libros relacionados con la situación económica de la España de la transición, como los de los autores, González Enciso, A. y Mates Barco, JM. (2006) y Maluquer de Motes, J. (2014). Para la parte relacionada con la historia de FASA me centre en autores como Rodríguez Jiménez Alfaro, C., Real Molina, JC. Y Martí Mingarro, E. (2009), donde recopilamos la información relevante de su creación y puesta en marcha

hasta la creación del célebre 4/4. En este tema también nos guiamos de dos tesis la de Espinel Melgar, E. (2014) y la de Fernández de Sevilla, T. (2013), donde tratamos los temas relacionados con la transición y adhesión de España y la relevancia en la industria automovilística y de FASA en concreto.

Por otro lado he revisado, artículos de la hemeroteca y periódicos digitales a nivel nacional, como “ABC” y “La Vanguardia”, a nivel regional, donde he recopilado información para guiarme con los demás datos ya conseguidos. También recopilé información de la revista “Rombo” y la “Hoja informativa de la FASA Renault” en la cual no encontré información sobre la adhesión pero sí datos importantes sobre coches, empleados e historia relacionada.

CAPITULO 1

EL PROCESO DE ADHESIÓN DE ESPAÑA A LA CC.EE.

1.1 EL PROCESO DE ADHESION DE ESPAÑA A LA CC.EE.

1.1.1 La relación de España y la CEE tras la muerte de Franco

La adhesión a la CC.EE. es un deseo que anhelaban todos los españoles, algo que estaban dispuestos a hacer para que España volviese a el lugar que le correspondía en Europa. La democracia era uno de los requisitos fundamentales para pertenecer a la CEE. Por ello la España de Franco quedó excluida del organismo y solo pudo alcanzar un acuerdo comercial en 1970.

Tras la muerte de Franco, el 20 de Noviembre de 1975, el nuevo Gobierno de la Monarquía se marcó como objetivo un acercamiento constante y progresivo hacia la Comunidad Económica Europea. Pero no fue nada sencillo. A continuación repasaremos algunos de los acontecimientos más importantes del inicio de la negociación entre España y el Mercado Común.

En el Consejo del 20 de enero de 1976 se reanudaron las conversaciones para la adhesión, con una gran expectación en España cuando el ministro de Asuntos Exteriores Areilza inició una ronda de visitas a las capitales comunitarias para explicarles cómo España se iba a dotar de un régimen democrático. El objetivo de este viaje era la integración, que de momento no se iba a solicitar formalmente según declaró el ministro Areilza a la prensa, “contábamos con ser Estado miembro de la Comunidad en 1980” (Alonso, 1985, p.123)

En cuanto a la postura de los países miembros de la CEE, nos interesaba conocerla en relación con la entrada española. No era unánime, si no que presentaba diversos matices:

Por un lado Alemania, Luxemburgo y Bélgica, la apoyaban siempre que España completase su proceso democratizador; Francia, por otro, mostró un respaldo inicial que posteriormente se iría modificando. Holanda había sido especialmente crítica con la dictadura de Franco, pero ahora contemplaba la entrada de España; al igual que lo hacía Gran Bretaña, a pesar del problema de Gibraltar. Finalmente, un grupo de países se manifestaron claramente en favor de la adhesión española: Dinamarca, Italia e Irlanda.

Estaba claro, por lo tanto, que culminar el proceso de democratización de España era un requisito imprescindible para la entrada en la CEE. El Gobierno español, presidido desde Julio de 1976 por Adolfo Suárez tomó una serie de medidas para llevar adelante el proceso rápidamente.

El 18 de Noviembre de 1976 el Consejo de ministros aprobó la ley de reforma política que más tarde quedaría sancionada con el referéndum de 15 de Diciembre de 1976 sobre la Ley de reforma política. En Febrero de 1977 se legalizaron varios partidos políticos y el día 15 de ese mismo mes se convocaron elecciones generales en las que salió ganador el partido de Adolfo Suárez, Unión de Centro Democrático (UCD). Suárez nombró como ministro de Asuntos Exteriores a Marcelino Oreja, que pudo llevar a cabo el paso ansiado durante décadas por la diplomacia española: el 28 de Julio presentó oficialmente la petición de adhesión de España al Mercado Común.

Este viaje de Oreja a Bruselas fue muy diferente a la gira por Europa de Areilza. España había ido cumpliendo los pasos hacia la democracia y ello le permitía solicitar la adhesión. Sin embargo, el proceso de negociación no iba a ser tan rápido y sencillo

como se esperaba. El diálogo entre España y la CEE no había hecho más que comenzar. Como señala Bassols (1995):

El Consejo de Ministros de las Comunidades Europeas celebrado el 20 de septiembre de 1977 aprobó las tres cartas por las que su presidente comunicaba al presidente del gobierno español que el procedimiento de admisión se había puesto en marcha. (p. 200)

El proceso tuvo muchas trabas y escollos, había que reconocer que se trató de una dura lucha en la que cada parte defendía sus propios intereses. Los problemas para España vinieron de la lentitud, del temor a nuestra agricultura, de la valoración exagerada de los progresos de nuestra industria, de la desgana por admitir la libre circulación de nuestra mano de obra, del rechazo en abrir la puerta a un país de menor desarrollo que tendría más derecho a subvenciones y ayudas que iban a otros bolsillos.

1.1.2 Febrero de 1978 creación de un Ministerio para las relaciones con la CEE

Para llevar a cabo la negociación con la CEE era necesario que España nombrase un equipo negociador que llevase a cabo el proceso. Se debe tener en cuenta, además, que la negociación era un objeto de deseo de varios Ministerios, cuyas intenciones chocaban entre sí. Por ello el presidente del Gobierno Adolfo Suárez decidió la creación de un organismo único, con rango de ministro y con autoridad suficiente para liderar la negociación. El 10 de Febrero de 1978 se creó el Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas y Leopoldo Calvo Sotelo fue nombrado ministro. El nuevo Ministerio tenía un carácter transitorio con el fin de llevar las negociaciones hasta su finalización; una vez finalizadas sus competencias pasarían a Asuntos Exteriores.

El nuevo equipo negociador inició rápidamente los contactos con los organismos comunitarios. Sin embargo, la Comunidad no deseaba una entrada precipitada de España y de los otros dos países candidatos (Portugal y Grecia). Por ello el 19 de abril de 1978 publicó un documento “Reflexiones de conjunto sobre los problemas de ampliación” conocido popularmente como el “fresco”, que señalaba algunos elementos positivos de la ampliación comunitaria, pero también los riesgos que supondría. A España este documento no le pareció negativo, ni que pudiese suponer un retraso en la negociación.

Después del “fresco” los múltiples viajes de Calvo Sotelo por Europa visitando al presidente de la Comisión Roy Jenkins, hicieron que no tardando mucho el presidente de la comisión les devolviera la visita, y apoyase públicamente la voluntad europea de apoyar la integración de España. En uno de los viajes de Calvo Sotelo la Comisión aprobaría el 29 de noviembre de 1978 el dictamen con los que se apoyaba a España en su entrada en la CEE. Entre sus contenidos sobre el impacto de la adhesión en los diferentes sectores de la actividad económica, como muestra (Bassols, 1995) en sus memorias estaban:

- Aspectos sectoriales en general
- Sector industrial
- Agricultura
- Política regional y social
- Relaciones exteriores
- Periodo de transición

1.1.3 Día 5 de Febrero de 1979 apertura de negociaciones.

Con el dictamen aprobado, el camino a la adhesión parecía despejado. Y así la fecha del 5 de Febrero de 1979 pasó a la historia de España como el día que se abrieron oficialmente las negociaciones entre España y la CEE. En el acto, en el que intervinieron diversos representantes del Mercado Común y de los países miembros, el negociador español, Calvo Sotelo, marcó el rumbo de lo que sería la negociación española, quien situó la solicitud de adhesión como un camino paralelo a la libertad y la democracia: “No se trata de una aceptación pasiva o indiferente, sino activa y resuelta, porque participamos en los ideales políticos de paz y de libertad que animan a los tratados” (Bassols, 1995, p.222)

Calvo Sotelo expuso a continuación tres puntos a los que el gobierno español atribuía una particular importancia:

- La libre circulación de la mano de obra
- Las cuestiones agrícolas
- Los periodos transitorios

1.1.4 5 de junio de 1980 el Giscardazo

Desde Febrero de 1979 hasta Junio de 1980 se desarrollaron diversas sesiones de negociación. La propia negociación tenía dos partes diferentes: la primera se denominaba “vue d’ensemble” (una visión de conjunto de toda la negociación) y la segunda ya suponía cerrar acuerdos en todos los sectores.

Parecía que el ritmo era adecuado hasta la declaración de Giscard d’Estaing, presidente de la Republica Francesa, que se pronunciaría diciendo que “no se podían negociar los términos de la adhesión de España mientras no se redefiniera lo que había de ser la estructura financiera de la comunidad y consecuentemente su política agrícola” (Alonso, 1985, p.140). Con esta medida del presidente francés que los españoles llamamos “Giscardazo” se interrumpía el proceso de negociación hasta las próximas elecciones francesas.

1.1.5 Septiembre del 1980 Nuevo equipo negociador y reanudación de las negociaciones

Tras el parón efectivo de las negociaciones impuesto por el “Giscardazo”, nos detenemos ahora en otro de los momentos importantes de la negociación. El 8 septiembre de 1980, hubo una remodelación ministerial (la última del presidente Suárez) que afectó al equipo negociador. Calvo Sotelo dejó su cargo por el de vicepresidente económico y Eduardo Punset le sucedió como ministro para las Relaciones con la CEE. Punset inició su etapa con nuevas ideas e iniciativas y solicitando el apoyo de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) para avanzar más rápido en la negociación, lo que llevó a la CEOE a escribir un informe con sus condiciones que se denominó el Libro Blanco que en verdad se llamaba “La empresa española ante la adhesión al Mercado Común” haciendo más fácil la política de adhesión con los estados miembros.

En estos momentos en que la CEOE colaboraba abiertamente con Punset, tenía lugar la crisis del partido de Suárez, la UCD, que llevó finalmente a dimitir al presidente del Gobierno. Su sucesor fue Leopoldo Calvo Sotelo, (que nombró a Raimundo Bassols encargado de la negociación comunitaria), sufrió un golpe de Estado en el famoso 23-F.

Todos estos problemas con el golpe de estado hicieron que se acelerara la adhesión, lo más importante que pasó en ese momento era el deseo comunitario de que España implantase el IVA inmediatamente después de la adhesión.

Más tarde al haber despejado el campo del IVA las relaciones volvieron a ser formales. Una de las primeras medidas que prometió llevar a cabo Calvo Sotelo fue la entrada en la OTAN, como se cumplió en Mayo de 1982.

1.1.6 28 Octubre de 1982 elecciones generales

El nuevo Gobierno de Calvo Sotelo vivió grandes momentos de inestabilidad especialmente por la división interna, auténtica fractura, que vivía su partido, la UCD. Finalmente se vio obligado a adelantar las elecciones a Octubre de 1982. El PSOE, encabezado por Felipe González, obtuvo una victoria abrumadora.

Felipe González en su discurso de investidura ante el congreso de los diputados el 30 de Noviembre de 1982 recomendó “trabajar con tesón para allanar los obstáculos que aun se oponen a nuestra plena integración en las Comunidades Europeas, la cual no será pretencioso conseguir dentro del horizonte dado por la presente legislatura” (Bassols, 1995, p.280). Con el cambio de Gobierno, el equipo negociador también sufrió una remodelación: quedaría formado por el nuevo ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, que sería el que dirigiera la delicada operación de seguir con el proceso de adhesión; el secretario de Estado para las relaciones con las Comunidades Europeas, Manuel Marín; el embajador ante las Comunidades Europeas, Gabriel Ferrán y el presidente del comité ejecutivo del Consejo Coordinador, Carlos Westendorp. Este Gobierno daría hacia el exterior una imagen de moderación que resultaba tranquilizadora.

Con este nuevo equipo negociador se conseguiría, por fin, la adhesión a la CEE. Pero no fue sencillo ni rápido. Tuvieron que superarse una serie de obstáculos, como ahora veremos. Los dos asuntos claves para la negociación eran el desarme industrial y la agricultura. Esta última dependía básicamente de la posición francesa, que seguía recelando de la competencia agrícola española.

Por todo ello resultó muy importante la reunión comunitaria de Rambouillet, 11-12 de febrero de 1984, donde el Gobierno francés hizo público su propósito de que las negociaciones concluyeran no más tarde del 30 de septiembre del mismo año, para que el tratado de adhesión entrase en vigor el 1 de enero de 1986, como menciona en su libro (Alonso, 1985). Al término de la misma el Gobierno francés hizo público su propósito de que las negociaciones concluyeran no mas tarde del 30 de septiembre del mismo año, para que el tratado de adhesión entrase en vigor el 1 de enero de 1986.

Al comenzar el año 1985 quedaban por cerrar seis de los veintiún capítulos en que finalmente estaban repartidos los temas por negociar, esos seis capítulos eran los que venimos poniendo mas hincapié que son la agricultura y pesca, asuntos sociales, recursos propios, Canarias y relaciones España Portugal. Todos eran importantes pero la clave para que Europa abriese sus brazos para acogernos era negociar en pesca, vino, productos agrícolas sensibles para España y periodo de transición para la libre circulación de trabajadores con la Comunidad y que todo ello tuviese fácil solución, (Alonso, 1985). Finalmente en la sesión negociadora del 29 de Marzo de 1985 quedó perfilado el acuerdo, a expensas de algunos flecos pendientes.

Con todo ello, el 12 de junio de 1985 se procedería a la firma del Tratado de adhesión por la mañana en Lisboa y por la tarde en Madrid donde el presidente del Consejo dijo

CAPITULO 1

unas emocionantes palabras hacia España (Alonso, 1985, p. 208): “España se une por fin a nosotros. Puedo decirlo muy sencillamente: os necesitábamos. La construcción, la esperanza europea, habría quedado como algo parcial, inacabado, sin vuestra adhesión, sin vuestra participación.”

Finalmente, después de muchos años de aproximaciones, acuerdos, malentendidos, sesiones de negociación... España había conseguido el objetivo histórico tantas veces perseguido: se había convertido en un país miembro de la CEE. Era el 1 de Enero de 1986.

CAPITULO 2

LA SITUACION ECONOMICA DE LA ESPAÑA DE LA TRANSICIÓN

2.1 LA SITUACION ECONOMICA DE LA ESPAÑA DE LA TRANSICIÓN

2.1.1 Crisis económica 1973-1977

El año 1973 quedó marcado a nivel internacional como el inicio de la crisis del petróleo, con graves consecuencias económicas. En España coincidió, además, con un momento de extrema dificultad por el asesinato del presidente del Gobierno, Luis Carrero Blanco. Franco, anciano y enfermo, falleció apenas dos años después, en noviembre de 1975. En ese momento se produjo la proclamación de Juan Carlos I como rey de España. Los primeros meses de su reinado tuvieron las siguientes peculiaridades como señalan González y Matés, (2006): 1) El poder y riendas del Estado estaban en manos firmes, conforme al proyecto político que pergeñaron Don Juan Carlos, Torcuato Fernández Miranda y Adolfo Suárez. Este plan, facilitó la desaparición de la incertidumbre política de los años anteriores. 2) En estos meses la sociedad española recibió los primeros efectos de la crisis del petróleo y no se adoptaron medidas para hacer frente al ciclo económico recesivo. 3) Las fuerzas de la oposición democrática se unieron. 4) Las Cortes aprobaron la Ley de Asociaciones políticas, dejando preparada la Ley de Reforma del Código Penal, que se aprobó ya siendo presidente Adolfo Suárez. 5) Y por último, se derogó la Ley antiterrorista de 1975, aunque aumentó la violencia de ETA.

Ahora veremos con detenimiento algunas de estas cuestiones. Después de los acontecimientos relacionados con la proclamación del nuevo rey, un personaje fue adquiriendo una notable relevancia, especialmente tras su defensa en el Parlamento de la Ley de Asociaciones Políticas: el Secretario General del Movimiento, Adolfo Suárez. En julio de 1976 fue nombrado presidente del Gobierno. Dio comienzo entonces una serie de pasos para democratizar el régimen: Torcuato Fernández Miranda escribió el Proyecto de Ley para la Reforma Política, que tenía que ser aprobado por el Consejo de Ministros tras referéndum; esta Ley fue aprobada el 10 de septiembre de 1976. Ese mismo día Suárez lo dio a conocer a la opinión pública, dando paso a los primeros pasos de España en la democracia. En junio de 1977 el Gobierno convocó elecciones, con una gran victoria de UCD, el partido de Suárez que se había ganado a la gente con su buen hacer en las acciones políticas ejercidas, aunque no por mayoría absoluta.

Una vez establecido el primer Gobierno democrático, nos toca hablar de la economía en España en esos años, pero para enfocarlo mejor tenemos que nombrar y recordar los problemas de la economía española, al menos desde la primera crisis del petróleo de 1973. Ello nos conduce al enfoque cíclico a largo plazo para comprender las grandes crisis del siglo XX, la de 1929 y la de 1973, como indican González y Matés (2006). Estas dos crisis tuvieron un enorme impacto en la sociedad española con la única diferencia de cómo afrontarlas, ya que una tuvo lugar en los años previos a la guerra civil y la segunda y la que nos concierne en los primeros pasos de la democracia en España. La crisis que va desde el 1973 hasta 1977, tuvo consecuencias catastróficas para la sociedad, con una alta tasa de inflación, con la caída del PIB, la devaluación de la peseta... Por ello, en 1977 los problemas más importantes fueron la inflación y el crecimiento del desempleo. Tanto en España como en el resto de los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), se pasó a invertir más que lo que crecía la producción después de la crisis energética, esto trajo consigo una fuerte pérdida de empleo llegando a perder el trabajo 1.400.000 personas entre 1974 y 1980.

Todos estos problemas de la crisis que España traía de tiempo atrás fueron tratados por el Ejecutivo de la UCD: un gobierno muy fructífero que fue desde el 1977 al 1979 y en el que destacaron dos logros fundamentales: la aprobación de la Constitución, sometida a referéndum el 6 de diciembre de 1978, y los Pactos de la Moncloa, de lo que hablaremos a continuación.

2.1.2 Los Pactos de la Moncloa

Los días 8 y 9 de Octubre de 1977, en el Palacio de Moncloa, tuvo lugar la reunión de los diferentes partidos políticos con presencia parlamentaria para analizar la situación económica. La causa de esta reunión era arreglar la situación económica que vivía España con la crisis que hemos mencionado en el apartado anterior. Así el 25 de Octubre de 1977 se firmaron los Pactos de la Moncloa. Se trató de conseguir el saneamiento de la economía mediante la contención del déficit público, la creación de dinero y la inflación, al tiempo que se asumía los precios reales de la energía. En resumen estos Pactos se fundamentaron en el Programa de Saneamiento y Reforma Económica.

El Programa de Saneamiento y de Reforma Económica aprobado por todos los grupos parlamentarios, trataba de fortalecer la economía y en palabras de Abril Martorell que recogen González y Matés (2006):

La política económica discurre a un doble sentido, por una parte, un conjunto de medidas a corto plazo dirigida a corregir los desequilibrios económicos, y de otra, contempla una importante serie de reformas de naturaleza estructural, necesarias para la consolidación de la democracia y dirigidas a dotar al sistema económico de fundamentos más firmes y justos. (p.788)

Estas medidas tomadas en el Programa fueron encaminadas a mejorar la economía y ayudar a controlar los movimientos económicos para que la gente de la calle tuviese más información y ayudas por parte del Estado; entre los ajustes se encuentran: 1) política de rentas, disminuyendo la inflación, 2) política presupuestaria de contención del déficit público y de saneamiento, 3) política monetaria.

Estas medidas fueron recogidas en el Real Decreto de 25 de Noviembre de 1978 y supusieron una mejora de la situación económica: los salarios reales aumentaron, la política económica pasa a ser mixta, se ajustó la política presupuestaria (Seguridad Social).

Tras tratar los temas económicos otro de los puntos expuestos en los Pactos de la Moncloa fue la reforma fiscal que necesitaba un sistema tributario más equitativo, esto significó el comienzo de una serie de leyes que estaban destinadas a mejorar la fiscalidad española. Vino de la mano del vicepresidente de Asuntos Económicos Fernando Abril que dijo, como sostienen González y Matés (2006):

La reforma fiscal contenida en los Pactos de la Moncloa es el reflejo de un hondo compromiso adquirido con la sociedad española. Y es también un testimonio muy claro de que quizá por primera vez los costes de una crisis van a ser soportados por todos, y que las soluciones están construidas sobre cimientos firmes de solidaridad y justicia. (p.789)

Abril consiguió que se aprobasen, tras el referéndum de la Constitución, numerosas leyes de gran importancia en los días presente como el IRPF, IPF.

Otras reformas de gran calado que podemos nombrar serían: regulación de los órganos rectores del Banco de España, reformas estructurales como la del sistema financiero, relaciones industriales, redacción de los Estatutos para los trabajadores, regulación sindical. En lo que concierne a los Pactos de la Moncloa el Gobierno adoptó casi todos los acuerdos firmados en los pactos, llevándonos a una mejora de la economía y del nivel de vida de los ciudadanos; como valoración final de los Pactos, sentaron las bases para la aprobación posterior de la Constitución. Se produjeron cambios económicos como son la reforma fiscal y la reforma laboral y sindical, aunque no todas las medidas que se tomaron fueron productivas para la sociedad ya que el incremento de las pensiones fue superior al previsto y su coste lo pagaron y lo seguimos pagando en el presente. En 1978 los Pactos de la Moncloa dieron resultados positivos, como la bajada de inflación, pero también resultados negativos como el desempleo.

2.1.3 Final del gobierno de la UCD

A pesar de haber conseguido aprobar una Constitución en muy poco tiempo y haber obtenido una nueva victoria electoral en las elecciones de 1979, los problemas comenzaron para Adolfo Suárez: por un lado, por los problemas internos de su partido que no ayudan al buen funcionamiento y en lo económico tuvo que hacer un programa anti cíclico, que no sería bien vistos por los partidos de la oposición. En esta legislatura propuso el denominado Programa Económico de Gobierno (PEG), aunque antes ya hubiera tomado medidas para paliar la crisis económica, como la crisis bancaria que tuvo gran repercusión y que hablaremos de ella a continuación.

La crisis bancaria que se produjo entre 1977 y 1985 vino acompañada por el Real Decreto de 23 de junio de 1978 donde se abrieron las puertas a las bancas extranjeras, lo que era un guiño a la CEE, pues era lo que se hacía en los demás países miembros y abría aún mas las fronteras españolas hacia Europa. Sin embargo tuvo también consecuencias negativas ya que muchos bancos pequeños desaparecieron dejando a mucha gente sin sus ahorros de toda la vida y otros muchos fueron engullidos por bancos más grandes y con más importancia en el sistema financiero.

Durante la crisis industrial surgieron numerosas entidades bancarias que desencadenaría una ineficacia del sistema y un aumento del valor del dinero que duró hasta 1980; en estos años previos se rompió el equilibrio bancario lo que llevó a una serie de medidas para controlar el sistema, entre ellas la creación del Fondo de Garantía de Depósitos, en 1977, o la Corporación Bancaria S.A, en 1978. En estos años donde se tomaron las medidas para ayudar a controlar el sistema bancario fueron numerosos bancos los que fueron intervenidos por el Estado.

Después de esta introducción de la crisis del sistema bancario que nos ayuda a entender mejor lo ocurrido en el último mandato de Suárez, nos vamos a centrar en su programa de 1979 y el declive de su partido. El principal problema del Gobierno seguía siendo la economía. Los partidos de la oposición consideraban que Suárez no tenía un programa económico con el que afrontar la crisis. Fue entonces, en noviembre de 1979, cuando se presentó el Programa Económico del Gobierno (PEG), del que hemos hablado anteriormente. Este Programa no era lo que los partidos de la oposición esperaban pues en el Parlamento se pedía a gritos más intervención del Gobierno en la economía, y este programa era ideológicamente más pro mercado que la media de la económica del periodo 1978-1979, pero finalmente fue aprobado.

A pesar del éxito político que supuso la transición, un cambio de un sistema autoritario a una democracia en apenas unos años, desde el punto de vista económico la situación

fue diferente. Los años de la transición fueron también de crisis económica y de sucesivos intentos por solucionarla. Entre 1977 y mediados de 1979 los resultados económicos fueron positivos sin tener en cuenta que el desempleo seguía creciendo y era una lacra para la sociedad. Debido a la crisis política se presentó una moción de censura contra el Gobierno que no prosperó pero que lo dejó muy tocado: al presidente no le fueron las cosas como pensaba y las propuestas que quería poner en marcha no tuvieron el amplio apoyo que conseguía anteriormente, por lo que se vio obligado a dimitir pocos meses más tarde.

Tras la dimisión de Suárez su sucesor Leopoldo Calvo Sotelo (1981-1982) tuvo una legislatura corta que estuvo marcada por la decadencia de la política centrista y en lo económico por la continuidad. Tras todos estos acontecimientos el objetivo prioritario que se marcaba España era que la tasa de desempleo se redujese.

2.1.4 Primera legislatura Socialista

En resumen, la transición española no fue un milagro hablando de economía, si no que todo el mérito lo tiene la ciudadanía española y su comportamiento ejemplar, haciéndola partícipe de todas los plebiscitos que les fue brindando el Gobierno, necesarios para una mejora de la situación económica.

Como hemos dicho anteriormente tras el breve gobierno de Leopoldo Calvo Sotelo, se convocaron elecciones en las que el partido socialista PSOE con Felipe González como candidato logró una abrumadora victoria por encima de Alianza popular su principal rival y, a partir de entonces, líder de la oposición. La Unión de Centro Democrático sufrió un batacazo electoral de proporciones desconocidas hasta el momento: obtuvo apenas el 7,1% de los votos, lo que finalmente llevó al partido a la desaparición.

Esta holgada victoria del PSOE les otorgó una mayoría absoluta en las Cortes Generales y en el Congreso de los Diputados, que les proporcionaba una posición muy favorable para aplicar las medidas económicas que tenían en mente y que prometieron a los españoles en la campaña política.

Cinco fueron las causas políticas que explican la abrumadora victoria del PSOE como señalan González y Matés (2006): 1) el efecto retardado de la victoria socialista de las primeras elecciones locales democráticas de 1979, 2) el repliegue táctico del nacionalismo catalán y vasco, 3) el impacto del golpe de estado del 23 de Febrero de 1981, 4) el desprestigio de UCD, 5) el atractivo liderazgo de Felipe González.

Pero aparte de todo lo nombrado anteriormente, otro tema importante son las causas económicas que arrastraba el país desde 1973. Con la crisis internacional que no supieron arreglar ni hacerla menos dura los Gobiernos tardo-franquistas ni los primeros Gobiernos democráticos, que se centraron en otros aspectos también importantes para el país. Estos Gobiernos no hicieron hincapié en la crisis económica hasta los Pactos de la Moncloa, tras el consenso político de 1977 que pretendía el saneamiento de la economía española, con resultados desiguales como vimos anteriormente, y la economía seguiría tocando fondo como muestran los números a comienzos de 1982.

El PSOE consciente de estos datos, presentó un programa electoral resumido, titulado “100 medidas por el cambio” un programa claro socialdemócrata en términos fiscales, laborales y de Seguridad Social, y con un perfil más izquierdista en temas como la agricultura, energía, etc. Con estas medidas vinieron los cambios y un Gobierno de la izquierda moderada presidido por Felipe González al mando siendo el primero que gobernaba de la izquierda. Todos los pasos de este Gobierno fueron por el buen camino

pero no todo lo que se promete se puede cumplir y el PSOE empezó a perder el apoyo de las masas bajando de escaños en las siguientes elecciones.

Uno de los primeros problemas que le surgió al PSOE fue la ruptura con la Unión General de Trabajadores (UGT) debido a sus medidas en el sistema de pensiones, tal fue la crisis que UGT le retiró su apoyo, así como la continuidad de España en la OTAN que produjo una ruptura con los demás partidos políticos. La medida más seria tomada por la falta de apoyos que iba perdiendo el partido fue la huelga general programada por UGT y Comisiones Obreras (CC.OO) el 14 de diciembre de 1988; esto supuso el fin del modelo socialdemócrata. Los acontecimientos nombrados en este párrafo no concluyeron con la pérdida del Gobierno socialista pues ganó unas terceras elecciones en 1989, lo que se conoce como el Gobierno de “la crispación”.

Las políticas económicas en los Gobiernos socialistas fueron muchas y representadas por diferentes ministros a lo largo de sus trece años y medio de legislatura, entre ellas cabe destacar como dice González y Matés (2006): la etapa Boyer (1982-1985), que se caracteriza por no seguir el programa inicial con el que el PSOE ganó las elecciones y por su carácter pragmático y moderado como responsable del área económica, también se caracterizó por no seguir el modelo del partido socialista francés de Mitterrand. Como contrapunto de estos razonamientos, el ministro Boyer habría acertado al proponer una política más rigurosa que se apartaría del “programa del cambio” (González y Matés, 2006, p.803).

La adaptación al programa del cambio fue dura pues no en todos los aspectos siguieron lo propuesto: en algunos casos sí, como en el ámbito social, y en otros no, como la nacionalización de los bancos. Pero conviene decir que con excesiva autocomplacencia el Gobierno en su primer año cumplió el 63% del programa, especialmente lo que se refiere al ámbito económico, que consideraba totalmente cumplido sus objetivos tales como, jornada laboral, extensión del seguro de desempleo y reforma del empleo comunitario, la inflación, así como otros muchos.

También se produjo una reconversión industrial, con dos medidas tomadas en las primeras semanas, que fueron el aumento de los carburantes y la devaluación de la peseta, lo que se denominó como “Programa Económico a medio plazo” que continuó las reformas aprobadas en los Pactos de la Moncloa. Debido a su buena gestión en medidas de saneamiento económico y medidas de reforma económica, el partido tuvo una gran aceptación legislativa en las Cortes aprobando varias leyes para la mejora económica social.

Posiblemente la política de saneamiento y reforma económica más llamativa, debido a la rápida decisión del Gobierno socialista fue la reconversión industrial, debido a la crisis que había en ese sector y que duraba ya siete años con la importante pérdida de trabajadores en el sector industrial. En el nuevo plan socialista que dista mucho del que seguía Calvo Sotelo y que criticaba el PSOE, pondría mayor énfasis en la creación de empleo alternativo. En definitiva la reconversión industrial terminada ahora sería, como no lo había sido en los países europeos que la habían realizado antes, un proceso que cambio los tipos y características en las llamadas industrias fuertes y que redujo sustancialmente la capacidad productiva y el empleo en las industrias de demanda débil.

2.1.5 La etapa de Solchaga (1985-1993)

Carlos Solchaga fue el sustituto de Boyer el frente del Ministerio de Economía durante los siguientes ocho años, y se ocupó de la economía del Gobierno socialista pasando a ser uno de los ministros más reconocidos. Durante su estancia en el Ministerio, estos hechos llevaron a la huelga general del 14 de diciembre de 1988, lo que puso fin a su mandato, González y Matés (2006). Por encima de lo anterior hay tres hechos que caracterizan esta etapa: el ingreso oficial de España en la Comunidad Económica Europea, la expansión económica que predomina en esos años, aunque se cierran con la mencionada crisis desde fines de 1991, y el fuerte crecimiento de la inversión pública en infraestructuras.

La fase de mayor crecimiento en el Gobierno socialista se dio con Solchaga al frente del Ministerio de Economía en los años de 1986-1990 con una considerable bajada del paro así como del paro juvenil, la población ocupada aumentó y compensó el crecimiento demográfico. Otro de los puntos fuertes de Solchaga fue la inversión en infraestructuras, que aumentó lo invertido hasta ahora pero que endeudó al país y fue una de las causas de la huelga del 14 de diciembre. A raíz de la huelga la inversión bajó pero siguió siendo mayor que en Gobiernos de la derecha y el franquismo. La principal inversión fue en el I Plan General de Carreteras, en la red ferroviaria y en comunicaciones. Esta etapa de esplendor y de crecimiento fue debida principalmente a la entrada de España en la CEE.

Tras los acontecimientos nombrados anteriormente que debilitaron el mandato de Solchaga al frente de la económica el presidente Felipe González se vio obligado a relevarle de su cargo y poner en su lugar a Pedro Solbes (1993-1996). El euro y la dependencia del Banco de España marcan la política económica de estos años y de Solbes, los criterios de convergencia tales como inflación, tipos de interés de referencia, PIB de déficit público y PIB de deuda pública, se encauzaron firmemente en la etapa de Solbes.

El balance de la evolución económica en la etapa socialista (1982-1996), en términos de PIB aumentó, tras el ajuste y saneamiento de los tres primeros años destacó la fase expansiva de la económica española. Todo esto fue un crecimiento insuficiente para aliviar el problema estructural del paro, lo que es posiblemente en lo económico el lado más negro de la etapa socialista, y si además se recuerda que una de sus principales propuestas fue la creación de numerosos puestos de trabajo. Pero por otra parte uno de los aspectos más significativos de la etapa gubernamental socialista fue el fuerte crecimiento de los ingresos y gastos de las administraciones públicas, lo que incremento el llamado Estado de Bienestar, los gastos más significativos fueron en educación y sanidad doblando lo anteriormente relacionado con estas materias.

CAPITULO 3

FASA RENAULT

3.1 FASA RENAULT

En este apartado nos centraremos en la historia de una de las grandes empresas que se instalan en España como es FASA. En los años 50 la administración de Franco se dio cuenta de que la inversión exterior era necesaria para que España completase su industrialización, que había comenzado aunque a duras penas en el siglo XIX, y así dejar atrás los años de lento desarrollo del país. El objetivo principal era aplicar una política de sustitución de importaciones, pero España no tenía ni el capital ni la tecnología necesaria para desarrollar industrias en expansión.

Vamos a hacer un breve resumen de lo que supuso la Fabricación de Automóviles S.A (FASA) para Valladolid antes de plantearnos cómo surgió, los problemas que tuvo y la fabricación del célebre 4CV en España.

Valladolid pasa en la década de los 50 de una ciudad rural a una ciudad pionera en la industria del automóvil. El que le dio este privilegio fue FASA, que en pocos años se convirtió en la empresa más grande y con mayor número de empleados, no solo en Valladolid sino también en la región. Se ha convertido en un icono en España y también a nivel mundial siendo el segundo polo industrial de Renault en el mundo. El proceso no fue fácil y tuvo que superar diversos obstáculos y resistencias, incluso de sectores oficiales. Tras varios meses de negociaciones pudo salir a la calle el Renault 4CV. A continuación vamos detenernos en los primeros pasos de la historia de la compañía francesa en España.

3.1.1 Los inicios

Ya a principio del siglo XX había coches Renault circulando por España, todos de fabricación extranjera e importados. El 10 de agosto se matriculó el primer vehículo Renault, propiedad del Marqués de Rafal, siendo este, los aristócratas y gente adinerada los únicos capaces de comprar estos coches en esos años. Pero no fue hasta el 1908 cuando inició la implantación de Renault en España con la creación de la *Societe Anonyme Espagnole des Automóviles Renault* (S.A.E.A.R). Esta sociedad queda constituida en Madrid el 5 de enero de 1909, el propósito de esta sociedad como sostienen Rodríguez, Real y Martí (2000) era:

La creación o explotación de una o varias agencias para la venta en España y en las colonias españolas de automóviles de la marca Renault Freres, con exclusión de cualesquiera otras marcas, así como cuantas operaciones accesorias tengan relación con este género de comercio, como fabricación de carrocería para los chasis, reparación y montaje de los mismos, garaje, alquiler, cambio, venta de piezas destinadas a las reparaciones y de accesorios diversos, creación de empresas de transportes, de servicios de entregas de coches y, en general, cuantas operaciones comerciales, industriales o financieras se relacionen con el objeto expresado. (p.54)

En definitiva sus objetivos eran los habituales de la época, venta de vehículos en chasis y motor, que luego se terminaban a gusto del consumidor. Pero no todo eran buenas noticias, el crecimiento mantenido a lo largo de los años dio paso a una etapa deficitaria que puso en peligro su continuidad. Se planteó el cierre de la sede en España, a lo que se negó Louis Renault que veía con buenos ojos el mantenimiento de la marca en España, a espera de tiempos mejores.

Tras la guerra civil y después de la Segunda Guerra mundial se paró la actividad de la sociedad, hasta 1947 que empieza una etapa de estabilización. La S.A.E.A.R. reanuda la venta de vehículos con coches anteriores a la guerra hasta la entrada con gran popularidad del 4CV que da un vuelco a las ventas: se trata de un coche sólido al que los españoles ven muy seguro y confortable, lo que lleva a que sea uno de los coches más apreciados. Debido al auge en las ventas la sociedad fue en aumento poniendo sedes en más lugares de España como Barcelona, Vigo, Granada, Córdoba, San Sebastián y Sevilla, en aquellos años la sociedad vive de los coches de producción Renault en Francia.

Para hablar de los primeros pasos para que España acogiese la fabricación de coches Renault, vamos a recordar una serie de acontecimientos acaecidos desde aquel año de 1951. El protagonista fundamental de la creación de FASA en España es Manuel Jiménez Alfaro que nace en Cádiz militar, ingeniero que comenzó en 1928 sus estudios y trabajos para fabricar automóviles en España

Tras la muerte de Louis Renault, 24 de Octubre de 1944, la marca se nacionaliza, la empresa pasa a ser la *Regie Nationale des Usines Renault* (RNUR), comenzaba para Renault una nueva etapa en la que obtuvo el protagonismo Pierre Lefauchaux, designado por el Gobierno como administrador general. Es de importante mención que el Gobierno de la República es único accionista de la marca. En su dirección la compañía tuvo espectaculares resultados y bajo su dirección se lanza el nuevo y célebre 4CV. Sería bajo su mandato cuando Manuel Jiménez Alfaro y Alaminos a finales de 1950 iba a firmar la licencia para fabricar el 4CV en España.

Manuel Jiménez Alfaro toma las riendas de las negociaciones, en una aventura difícil cuando se trata de poner de acuerdo a España con Francia. Jiménez Alfaro llevaba varios años vinculados al mundo del automóvil, como ingeniero de SEFA; estuvo en el proyecto de fabricación de la DKW, así como en la realización de estudios para nacionalizar el Vanguard de la Standard Motor Company. El caso es que en 1950 empezaría a tramitar los papeles con el Gobierno español del Proyecto de fabricación de vehículos Renault, enviándole al ministro de Industria Juan Antonio Suanes, el 19 de noviembre de 1950, una carta para que le concediese una audiencia y así poder hablarle del proyecto, que estaba firmado por la Regie Renault.

En primera instancia hubo un rechazo inicial por el director de la marca Lefauchaux que tuvo como grandes críticos al Gobierno de su país y sus más allegados colaboradores, que veían con buenos ojos incorporarse al mercado español. Tuvo gran relevancia la influencia de la S.A.E.A.R. y de su consejero Jean Guillelmon con sus importantes informes en los que consideraba “esencial que estemos presentes en España, por ser un mercado en el cual, después de los periodos de vacas flacas, los negocios interesantes podrán realizarse con la condición de estar aquí instalados”. (Rodríguez et al, 2000, p.57).

A principios de 1951 Manuel Jiménez Alfaro fue a Paris para ultimar el contrato con el que querían traer la explotación a España, que lo vería con buenos ojos pues se trata de una empresa grande y fabricante de vehículos y exportadora de tales.

En esa intención de implantarse en España fueron muchos los sitios que barajaba RNUR para instalar la fábrica, la compañía S.E.I.D.A. fabricante de camiones, el grupo Monsieur Iban concesionario de Renault en Madrid y de Austin en toda España. Todas estas ofertas eran estudiadas en Francia para instalar la nueva fábrica.

Sin que se pase por alto los intentos de conseguir la autorización del Gobierno español se intensificaron, no solo por parte de Jiménez Alfaro, sino también de representantes de la Regie. Estos fueron recibidos en mayo por el Ministro de Obras Públicas y visitaron al embajador francés, que presentó una carta al Ministro de Industria con el interés del Gobierno francés en fabricar en España el 4CV Renault.

Al final llega el acuerdo, Lefaucheux accede y da la concesión de la licencia con una serie de condiciones: que la RNUR no ponga ni un franco y que se mantuviera el control por medio de la S.A.E.A.R. Pero no es el único que pone condiciones pues Jiménez Alfaro les pide que tengan un detalle con el Gobierno español: una aportación en maquinaria y herramienta para poder abrir la fábrica. Por fin el 12 de Febrero de 1951 Jiménez Alfaro y Lefaucheux firmaban la licencia para fabricar en España el Renault 4 CV. Con el contrato de fabricación cerrado el 14 de Mayo de 1951 se presentó en la Delegación de Industria de Valladolid el Proyecto de instalación de una industria de fabricación de automóviles en la capital, la ciudad elegida por Jiménez Alfaro fue Valladolid a pesar de que había otras muchas interesadas. Si presentó el proyecto en Valladolid fue porque era allí donde podía ofrecer un proyecto cerrado fuera de observaciones que pudieran hacerse a tenor del “ambiente oficial y financiero poco propicio a la industria proyectada” (Fernández, 2013, p.75) . Gracias a su amistad con el entonces alcalde José González Regueral pudo comprar unos terrenos propiedad de Ramón López Mozo.

Tendrían que pasar por muchos problemas en unos meses de muy dura gestión, como los que les puso el Instituto Nacional de Industria (INI). El INI por ejemplo ya había ayudado a FIAT y a SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo).

En mayo de 1951 salió en el Boletín Oficial del Estado el anuncio que recoge el proyecto de instalación de una fábrica de automóviles en Valladolid, a los efectos de presentación de los escritos correspondientes por aquellos industriales que se considerasen afectados. Tan solo SEAT formuló una reclamación que fue contestada personalmente por Jiménez Alfaro, dirigida al Ingeniero Jefe de la Delegación de Industria. Insistía en que era un coche totalmente diferente, un coche popular, bien diferente al FIAT 1400 y detallaba en el proyecto que la fabricación del 4CV no había competencia en el mercado español.

El verano del 51 fue un verano largo en el que Jiménez Alfaro seguía encontrándose múltiples trabas por parte del INI, todo lo contrario para lo que teóricamente existía, que era promover la industria en España. Fue un verano duro en el que Jiménez tuvo que moverse rápido, habló con Carrero Blanco para que trasladase la información a Franco. Pero el tiempo no daba mucho más de sí y seguían con el cruce de cartas entre unos y otros, el Ministro Subsecretario de la Presidencia daba esperanzas, aun así Jiménez Alfaro estaba impaciente.

Las demoras en la resolución movilizaron también al Gobierno francés, que envió a su embajador a hablar con el Gobierno español para conocer la situación del proyecto Renault, el cual daría un empuje económico considerable a España, y la única previsión que les hacía dudar era el volumen de piezas que importarían de Francia a nuestro país.

3.1.2 Creación de FASA

El 10 de Octubre de 1951 Franco dio por bueno el proyecto en el Consejo de Ministros y el 19 de ese mismo mes salió en el Boletín Oficial del Estado, que la Dirección General de Industria constituía la instalación en Valladolid de una industria para la

fabricación de automóviles Renault 4CV. La resolución de la Dirección General de Industria autorizaba la fabricación del Renault 4CV acuerdo a unas normas y una serie de condiciones que señalaremos a continuación.

Aparte de las condiciones generales se señalaron unas normas de obligado cumplimiento tales como: el valor de los materiales y elementos de fabricación nacional debían representar el 25% del coste del vehículo, fabricar al menos 200 unidades mensuales y que el 50% de venta en fábrica correspondiese a gastos realizados en España, que se iría aumentando hasta pasados seis años la fabricación fuera totalmente nacional.

Tras estos acontecimientos había empezado una lucha contra el reloj ya que en el plazo de tres meses el peticionario se sometería a la aprobación del Ministerio de Industria. Esta lucha tuvo como protagonistas a Jiménez Alfaro, encargado de buscar accionistas, a la Fabricación de Automóviles S.A. (FASA) que sería la encargada de controlar las actividades industriales de Renault en España y a la *Societe Anonyme Espagnole des Automóviles Renault* (S.A.E.A.R.) que se ocuparía de los servicios de venta y postventa.

El 29 de Diciembre de 1951 se constituyó en Valladolid la sociedad de Fabricación de Automóviles S.A (FASA), inscribiéndose en el Registro Mercantil. En el consejo los nombres más importantes fueron los de Jiménez Alfaro y Alaminos, que fue quien llevó las negociaciones, además tenía el punto a favor de que fuera natural de Valladolid. Tres fueron las resoluciones llevadas a cabo: reservar a Nicolás Franco Bahamonde su designación como presidente, ofrecer al Banco Castellano un puesto en el consejo como reconocimiento por su colaboración prestada y por último nombrar como gerente al propio Jiménez Alfaro. Él era el titular de las licencias para el montaje del Renault 4CV en España, concedidas por la Regie Nationale des Usines Renault (RNUR) y la autorización del ministerio de Industria para su ensamblaje en Valladolid. Como remuneración a estos servicios prestados le otorgaron el 2% de los beneficios de la empresa en los veinte primeros años. La empresa celebró una Junta Extraordinaria en la que realizó una ampliación de capital para poder hacer frente a la demanda, la ampliación de capital fue hasta los 60 millones de pesetas. Estas mediadas estaban relacionadas con los nuevos estatutos de las Sociedades Anónimas.

Los directivos franceses hablaban del “grupo de Valladolid”, ahora bien la licencia se la habían dado a Jiménez Alfaro y Alaminos. A él le fue concedido a título personal, la licencia para fabricar el 4CV. Muchos eran los accionistas locales pero nunca se supo el número exacto que sitúan en torno a los 80; los del grupo promotor, en cambio, eran sobradamente conocidos como señala Espinel (2014):

- Jiménez Alfaro y Alaminos.
- Francisco Mateo Martínez, consejero del Banco Castellano
- Ramón López Mozo, apporto lo que sería la parte principal de la fábrica.
- José Luis Gutiérrez Semprun, secretario del Consejo de Administración.
- Santiago López González, secretario del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo.
- Eduardo Fernández Araoz, propietario del Banco de Medina que luego se convertiría en el Banco de Valladolid.
- Eusebio Eloy Caro Rodríguez, industrial vinculado a Valladolid.

La primera Junta General Ordinaria de Accionistas de Fabricación de Automóviles S.A. tuvo lugar el 20 de mayo de 1952, presentando el Balance y la Memoria, que fueron muy breves puesto que no se habían realizado operaciones mercantiles. El poner en

orden los papeles no quiere decir que la empresa iniciase su puesta en marcha en los plazos acordados.

3.1.3 La situación de la industria automovilística

Merece la pena dar un repaso a la situación del sector en aquella época, para darnos cuenta de la importancia de la creación de una nueva empresa. Vamos a centrarnos en importantes datos aclaratorios que nos hagan ver la consolidación de la industria del automóvil en España como nos muestran Rodríguez et al, (2000):

Las grandes marcas extranjeras prestaban atención a nacionalizar, y ya eran varias las que habían firmado contratos de cesión de patentes con sociedades españolas.

- S.E.A.T. montaría en breve sus primeros coches, Fiat 1.400cc a base de importación de piezas italianas.
- En Vitoria Industrias del Motor S.A. (I.M.O.S.A.) explotaría las patentes DKW.
- MEDEM S.A. abriría una fábrica en Madrid para la fabricación de tractores LANZ de patente alemana.
- La R.N.U.R. por mediación de FASA, hacían que también Francia, cooperase en el resurgir de la industria nacional del automóvil.
- Se daba la posibilidad de que Ford Motor Ibérica y los tractores Vierzon intensificasen la producción.
- En cuanto a la producción de vehículos propiamente nacionales, proseguía la producción de Pegaso en Barcelona
- La Babcock Wilcox había sido autorizada para la producción de 1000 camiones.

El coche se convirtió en una necesidad de la época, así recoge la Junta de accionistas del 29 de Abril de 1956 en el capítulo dedicado a la situación del mercado del automóvil, la Memoria recoge estas palabras como destacan Rodríguez et al (2000):

Vivimos en una época que podría titularse de borrachera de la gasolina, de la hipnotización del motor. Quizá el número de aficionados al automóvil llegue incluso a superar al del cine y el fútbol. Los Salones y Ferias de Muestras sobrepasan cada año cifras de visitantes en las que no se podría ni soñar. (p.80)

3.1.4 La primera fábrica en marcha

Hemos visto con cierto detalle el largo proceso de instalación de FASA en Valladolid. Después de meses de negociaciones, tiras y aflojas, la constitución de la nueva sociedad llegó en el momento definitivo. El día 29 de Diciembre de 1951 se constituyó en Valladolid la FASA, quedando inaugurada la fábrica de Valladolid.

La fábrica estaba situada en la Nacional 601 en el acceso sur de Valladolid con unas dimensiones de 59.288m cuadrados, de los cuales 12.900m cuadrados estaban destinados a una nave de montaje uniforme que se debía unir directamente a un edificio de almacén de 2.250m cuadrados, reservándose 1.050m cuadrados para una estación termo-eléctrica, Fernández (2013). Para el acondicionamiento de la planta el arquitecto español contó con la colaboración del arquitecto de la RNUR. La planta fue proyectada para fabricar en un principio 6250 a 6500 vehículos anuales, pudiéndose reducir su producción en caso de falta de materias primas. Las materias primas era uno de los factores de producción que hizo que se creasen fábricas cercanas que facilitasen el trabajo a FASA, proporcionando las materias primas necesarias para la fabricación o

que se ampliasen las ya existentes, lo que hizo que la industria en Castilla y León se viese favorecida por la implantación de la fábrica en Valladolid. La fabricación del 4CV también favoreció al empleo ya que mientras su fabricación la plantilla rondaría las 450 personas.

El inicio de la producción industrial se dio cuando se pudo presentar ante el Ministerio de Comercio dentro del Tratado comercial Hispano Francés de 1951-52 el permiso de importación de las primeras 400 unidades del 4CV. La solicitud quedó supeditada a las nuevas normas, esta demora hizo que se dudase del Tratado lo que llevo a una nueva solicitud que se amplió a 1000 unidades.

Las nuevas normas comunicadas a FASA por la Junta de Coordinación del Comercio Exterior, para que sus vehículos quedaran clasificados como de libre distribución son: los gastos en España deberían representar un 60% del precio de venta, ampliar del 20 al 40% el valor de los conjuntos, elementos y piezas de fabricación nacional sobre el precio de coste.

La cadena de montaje empezó a funcionar a primeros de Agosto de 1953, enviando los once primeros 4CV al Ayuntamiento de Valladolid, más tarde empezaría a funcionar la fabricación en serie en Octubre con una producción de 10 coches por cada jornada laboral de 8 horas. El compromiso inicial con el Ministerio de Industria era llegar a montar 25 coches diarios y que el 10% fuese de fabricación nacional. Pero nadie estaba contento con lo que se fabricaba en la FASA ni la prensa española, ni el Gobierno ni el Gobierno francés, fue entonces cuando el propulsor de la fábrica Jiménez Alfaro dijo, que la fábrica estaba preparado para fabricar 500 coches al mes. De momento se montan coches como enseñanza para el personal empleado en su fabricación y de ahí el bajo ritmo de la cadena de fabricación.

Los buenos resultados no se hicieron esperar y la arriesgada aventura de fabricar coches en Valladolid podría llegar a un final feliz. Superadas las dificultades de los primeros años, y logrando producir 25 vehículos al día con una medida de 400 empleados, ya solo se podía mirar hacia adelante con una expansión de la fabrica tanto en accionistas como en talleres.

Los años del 4/4 fueron años de gran crecimiento para la fabrica, y una vez llegado el final del 4/4 se vio que el esfuerzo había merecido la pena. En 1959 hicieron un total de 26.298 unidades en sus cinco años. La empresa era una realidad y ya no pararía la producción de vehículos Renault hasta nuestros tiempos, se había convertido la FASA en una empresa puntera en el sector de la automoción.

3.1.5 FASA ante la Transición y el proceso de adhesión a la CEE

Después de este repaso a la historia de la FASA en nuestro país y en concreto en Valladolid, voy a hablar de los acontecimientos exógenos que se dieron en España respecto a las propias fábricas de Renault, hay dos de enorme trascendencia en el funcionamiento interno de las factorías que generaron cambios muy importantes en la cultura de empresa. Me refiero por orden cronológico, primero al periodo de transición democrática y segundo al ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

En la primera etapa la de la Transición democrática no vamos a hablar de la política que ya habíamos mencionado anteriormente, sino de poner en evidencia el ejercicio y la capacidad de la dirección estratégica que supo aplicar Renault España previamente a la instauración de la democracia en nuestro país.

Como era de esperar en este periodo surgieron muchos cambios en la sociedad española, se terminarían por legalizar los partidos políticos, los sindicatos, la libertad de reunión, etc, por lo que había que cambiar los modelos de la empresa. No se podría vivir fuera en un régimen de libertades donde habría partidos políticos, sindicatos, etc, y seguir operando a la antigua como el modelo fordista- taylorista de división científica del trabajo, donde unos trabajan sin poder opinar y otros solo mandan.

Se llega a la conclusión de que habría que cambiar la forma en que se miraba el trabajo, mediante un nuevo sistema de organización que permitiese que los empleados pudiesen tener cierto grado de libertad en la organización y al mismo tiempo una mejora en la tarea. Nace así el Grupo de trabajo, en las industrias de motores designado por la factoría Renault, que consistía en nuevos sistemas productivos obligado por las nuevas legalizaciones ligados a la lean production.

Este nuevo modelo se puso en fase experimental en la factoría en 1976, tal fue su impacto que contrataron a Dr. Thortsud experto en este tipo de organizaciones pues había sido Director del Programa de democratización de los Países Bajos.

De esta forma se implantó en nuestra sociedad como consecuencia de la democratización del país la democratización industrial, de acuerdo Espinel Melgar (2014). Esta nueva forma de trabajar trajo consigo consecuencias muy positivas para la industria española, como la posibilidad de aportar algo más que la propia habilidad manual al proceso productivo. Nace así una nueva etapa donde se tiene más en cuenta las ideas de los empleados para mejora de la calidad y organización conjunta de operaciones, sin duda produce un cambio importante de cultura interna dentro de la empresa.

Vamos a hablar a continuación de la segunda etapa, la adhesión de España a la CEE Comunidad Económica Europea que tuvo lugar progresivamente a partir del primero de Enero de 1986.

España entró en la CEE tras haber sufrido doce años de gran inestabilidad económica, para entonces FASA Renault se había convertido en el centro de fabricación de vehículos Renault fuera de Francia. Con el ingreso de España dio un vuelco la producción y la venta de vehículos por la fuerte exportación que se va a producir, que se traduce en un notable crecimiento de la FASA Renault en España.

El que España formase parte de la CEE conllevó una progresiva reducción de las barreras arancelarias y reglamentarias que terminarían desapareciendo finalmente en 1993 según acordaron ambas partes.

Estos cambios en las exportaciones a países con distintas reglamentaciones y exigencias del mercado les obligó a incorporar de forma generalizada un seguro para ventas. Estamos hablando de la cultura de calidad de producto, de respeto a la especificación propia de cada país, del cumplimiento riguroso de los plazos, lo cual supone un enorme cambio en la cadena de montaje ya que no podrían hacerlo mal ni poner últimos retoques. Con la entrada en la CEE, FASA Renault entra en una cultura de rigor y de seriedad en el trabajo.

Estas consecuencias parecen evidentes pero debido a la nueva política de exportaciones surgen nuevos problemas debido a la exigencia de otros mercados como es el caso de Alemania y Suiza. En estos países tienen una cultura del medio ambiente diferente a la nuestra y las exigencias de los clientes serán diferentes con la petición de vehículos menos contaminantes. Es en este tema cuando en España oímos hablar del catalizador obligatorio en algunos países cuando en España todavía no habíamos empezado a

reflexionar sobre ello; a partir de este momento la FASA empieza a concienciarse con el medio ambiente y lo integra progresivamente en la cultura de la empresa. Estos cambios significativos se dieron gracias a que España entro en la CEE.

3.1.6 FASA Renault en la crisis de la estanflación 1974-1985.

En este apartado y como enlace de lo anterior vamos a tratar la estanflación y el cambio de modelo industrial en los años de 1974-1985. Hablaremos de cómo la situación mundial de la economía afectó a la industria automovilística así como a la FASA en Valladolid.

El periodo que vamos a tratar se puede caracterizar por ser el momento donde el crecimiento de los años de postguerra se agotaba. Los primeros signos de agotamiento se empezaron a percibir a finales de los sesenta, con su punto máximo a partir de 1973, impulsado por la subida del precio del petróleo. En dos meses, con dos alzas la del 16 de Octubre y la del 23 de Diciembre de 1973, la Organización de Países Exportadores de Petróleo, la (OPEP), “multiplicó por cuatro los precios del petróleo” (Alonso Tajadura, 2010, p.223). Fue un varapalo para las economías occidentales que habían cambiado su fuente de energía principal que era el carbón, por el petróleo que era una energía emergente.

“La crisis del petróleo fue el punto de partida para un encadenamiento de factores económicos adversos a el crecimiento” (Ocampo, 2012, p.229). La crisis internacional de los setenta fue básicamente una crisis de carácter industrial. Su irrupción supuso una transformación para la industria automovilística, lo que marcaría importantes cambios estructurales en el sector. No todos los constructores evolucionaron a la vez que los numerosos cambios estructurales, poniendo de manifiesto la necesidad de profundas transformaciones. Las industrias japonesas fueron las que antes se adaptaron a estos cambios, gracias a sus modelos productivos que dejaron anticuados los modelos norteamericanos. La emergencia de las empresas de Japón como grandes productores mundiales implicó un aumento de la competencia global.

La senda por la que debía discurrir FASA Renault estaba trazada desde antes de la crisis, como muestran las palabras que los consejeros dirigieron a la Junta General de Accionistas celebrada en Junio de 1970, como menciona Fernández de Sevilla (2013):

Los volúmenes de producción a conseguir para ser competitivos van a hacer imprescindibles profundas transformaciones de actividad y de estructura: las exportaciones, la producción especializada de piezas a precios internacionales, la producción en exclusiva mundial de algunos modelos, la nacionalización de otras quizás, son soluciones que tienen que ser estudiadas y puestas en práctica con la colaboración de nuestros asociados de Renault y de nuestras autoridades. (p.181)

Pocos meses después España firmó un acuerdo comercial con la CEE. “Se trataba de un acuerdo asimétrico a favor de España, puesto que recibió más concesiones arancelarias que las que proporcionó, especialmente en el sector industrial” (Arroyo Ilera, 1991, p.36-37). Dentro del cual, se encontraba un progresivo desarme arancelario del Mercado Común en las exportaciones de turismos españoles, que en 1974 se debían situar en un 3,3%. Estas contrapartidas eran medidas a largo plazo, el objetivo era avanzar hasta la liberación total de las contingencias arancelarias.

En esta línea, de acuerdo Fernández de Sevilla (2013) los conocidos como decretos Ford, 1972, pretendían reformar la industria automovilística para adaptarlo a los nuevos escenarios en los que se debía desenvolver. En el primer decreto, el 30 de Noviembre,

se adaptaba a las condiciones impuestas de los norteamericanos de instalar una planta en España, aunque también permitía ciertas rebajas en los grados de nacionalización de los constructores instalados. El segundo decreto el 23 de Diciembre, declaraba al sector de interés preferente como señala en su tesis Fernández de Sevilla (2013), otorgando beneficios a los que cumplieren sus condiciones antes de Diciembre de 1976: aumentar su producción media de vehículos por día de trabajo, aumentar las series de producción de unidades diarias dependiendo del modelo, la inversión bruta en activos fijos de producción sea superior a 7.000 millones de pesetas, fomentar la exportación, creación de nuevos puestos de trabajo y mejora de las condiciones.

La FASA Renault ante estos cambios se sentía preocupada por la posible llegada de Ford pero también, entusiasmada por la dirección que podía tomar su entrada en el mercado español, aumentando las posibles exportaciones. Se había convertido en la industria más dinámica de las que operaban en España. Ante el futuro favorable para la economía española, aumentaron el capital social y la fabricación de vehículos. Pero la aparición de la crisis económica internacional echó al traste los planes de desarrollo.

Los efectos de la crisis fueron más duros y duraron más tiempo para España que para los demás países comunitarios. Siendo estos detonantes de problemas sociales y políticos. En 1974 FASA entró en los tres peores años de su historia, los conflictos socio-laborales y el régimen de precios autorizados fueron los principales problemas como señala Fernández de Sevilla (2013), como consecuencia se detuvo la creación de la tercera fase de la factoría en Palencia.

El continuo aumento de costes-precios limitó la expansión de la fábrica y tuvo su punto máximo con la crisis mundial; si hasta 1975 los costes de las materias primas era lo más importante, a partir de ese momento lo más importante pasó a ser los costes salariales. Esto trajo consigo numerosos conflictos laborales que ampliaron los costes laborales, reducción de vehículos vendidos, quema de la segunda factoría de montaje, el 30 de Octubre de 1974. Con la espiral inflacionista de la economía española, provocó que todos los trienios de 1974-1976 dieran números rojos. A pesar de estos números y a las numerosas pérdidas de capital, FASA durante este trienio logró que su progresión fuera superior a las demás empresas del sector.

Una vez terminado el trienio de 1974-1976, dio paso al año 1977 donde la economía no era mucho mejor que en el trienio anterior. El programa económico del partido de Adolfo Suárez, UCD, Unión Centro Democrático, primer gobierno elegido por sufragio universal, forjó los Pactos de la Moncloa que como vimos anteriormente eran un Programa de Saneamiento y Reforma Económica.

El Programa no obtuvo los resultados que quería obtener, se produjo una negativa evolución de la demanda interna, afectando a bienes de consumo duradero como los automóviles. Los niveles de matriculación en España se conservaron en los grandes niveles de la exportación. Entre 1977-1980 la producción de automóviles de turismo y derivados se incrementó ligeramente.

El gran salto productivo tuvo lugar en 1977, primer año de actividad de Ford. Se observa que estos cuatro años la capacidad productiva tanto de Ford como de FASA aumentó considerablemente, intuyendo la suerte de los otros tres fabricantes con sede en España, especialmente SEAT. El nivel de ventas se notó a nivel interno, lo que llevó a SEAT a unos números iguales a los de 1967. El mercado interno empezó a retroceder en agosto de 1977, aunque fue en menor medida que el de SEAT. A finales de año no tenían stock suficiente ni Chrysler, ni Citroën, ni tampoco Renault para hacer frente a la demanda; Ford tampoco pues estaba actuando acorde con el tope marcado por ellos.

Esto condujo a un importante aumento de las ventas de SEAT debido a que mantenía su stock y a una importante política de precios, lo que evitó su desplome. En verano de 1978 FIAT se hizo cargo de la única empresa con capital mayoritariamente español debido a los problemas que supuso las políticas agresivas de costes en su cuota de mercado.

Sin embargo, los mayores problemas se dieron en 1979 debido a las huelgas que afectaron a la producción de todos los fabricantes, los más perjudicados fueron SEAT y Ford. En 1980 la producción aumentaba progresivamente pero las ventas internas seguían disminuyendo, lo que no auguraba un cambio a corto plazo, lo que salvaba la fabricación y las cuentas eran las inauditas exportaciones.

Entre 1976 y 1977 las exportaciones jugaron un papel importante en la industria del automóvil, su aumento se debió a dos hechos como narra Fernández de Sevilla (2013): la devaluación de la peseta y el inicio de la actividad por parte de Ford, que se convirtió en el principal exportador del Estado español. Como resultado, las exportaciones el año que se estableció la Constitución superaron la barrera de las 400 mil unidades, un nivel comparable al realizado por los países de la CEE.

Las cosas se modificaron para FASA-Renault en este periodo con un cambio en la dirección. Debido a estos años de crisis la dirección se cobró sus primeras víctimas en el cargo, Arturo Fierro tras siete años como presidente dimitió, dejando su cargo a José Luis Rodríguez Pomatta como presidente. Estos movimientos también afectaron a los representantes de la Regie nombrando como nuevos vocales tras la dimisión de los anteriores a Pierre Tiberghien y Bernard Hanon que, al poco tiempo, fue nombrado vicepresidente único.

En los años más duros de la crisis se vio el buen hacer de la nueva dirección, la casa de Valladolid fue capaz en estos duros años de incrementar la producción y las matriculaciones. Las causas de estos buenos resultados se debieron al encauzamiento de los conflictos laborales y a la finalización del control de precios, colocando a FASA en líder de producción y matriculación en España. Durante este periodo en el que se había convertido en líder de producción, solo alteró las cosas los conflictos laborales en forma de huelga. Fueron huelgas de horas al día, no de abandonar la factoría, se debieron a los conflictos que tenía SEAT con sus trabajadores haciendo que los de FASA negociasen un aumento de sus condiciones laborales y se solidarizasen con los trabajadores de SEAT.

Todas las huelgas se desarrollaban con normalidad, pero en un giro dramático de los acontecimientos, los trabajadores no se pusieron de acuerdo con la FASA en sus condiciones sociales. El 6 de Febrero de 1979 miles de trabajadores se hicieron con el control de las dos cadenas de montaje obligando a cerrar la fábrica. El conflicto laboral se logró mitigar con un acuerdo entre las dos partes, las pérdidas en ese periodo se pueden catalogar como aceptables, recuperando la producción de coches de esos días con una cadencia de producción más alta.

El aumento de la demanda y los buenos resultados de la empresa hicieron que el consejo se plantease numerosas ampliaciones en sus fábricas y en capital. Una de las más importantes fue la ampliación a la fabricación de coches en una nueva planta en Palencia, que entró en funcionamiento el 2 de Enero de 1978. La nueva planta colocó a FASA-Renault como el principal fabricante de automóviles y derivados instalado en España.

3.1.7 La última etapa (1981-1985)

El 4 de abril de 1979, al mismo tiempo que SEAT tenía numerosas pérdidas y Ford reducía su producción por las huelgas en sus fábricas inglesas, el Gobierno español reforma la legislación sobre el automóvil. Su finalidad era permitir la entrada de GM, además de justificar un nuevo decreto para la reconstrucción del sector con la entrada en el Mercado Común. Tres meses después del decreto se instaló GM Opel.

La entrada de Ford en época de estanflación y de caída de la demanda hizo que los productores nacionales cayeran sobre todo SEAT, que rompió su sociedad con FIAT en 1981. Un año más tarde el INI ayudó a SEAT para que no desapareciese con una asociación con Volkswagen, pasando a compartir sus redes comerciales.

Durante el primer lustro de los ochenta la industria automovilista localizada en España presentó una producción en constante crecimiento que convivió en un mercado doméstico fuertemente retraído que hasta 1986 no superó los registros de 1977. Fernández de Sevilla (2013) señala unos cambios que hicieron que la producción de automóviles fuese en constante crecimiento:

- Débil aumento de la renta de los hogares y aumento de los intereses de las matriculaciones.
- Limitación de demanda interna
- Entrada de Opel que ahonda en los problemas de exportación.
- Reducción de plantillas para aumentar la competitividad.
- Siguiendo los ejemplos de los países avanzados, se dieron las regulaciones de empleo.

A partir de 1985 la economía española se adoptó a su inminente entrada en la CEE, se amplió el comercio exterior con una reducción arancelaria, y la implantación del IVA. Los resultados fueron: aumento de las importaciones y reducción de las exportaciones y aumento del consumo privado por el miedo a la incorporación del IVA al mercado. Estos movimientos en las decisiones de los consumidores y cambios en las ventas de los fabricantes se tradujeron en un año el de 1986 donde la demanda era mayor que la oferta.

El final de la crisis que se confirmó en el año de la adhesión, con una mejora de la actividad en el ámbito interno, gracias a ello la población desocupada se redujo y aumentó la población ocupada. Estas mejoras se vieron en el aumento de gasto de la clase trabajadora, lo que llevó consigo un aumento en la industria del automóvil gracias a la amplia demanda de gente que antes ni se lo podía pensar.

FASA-Renault había logrado los objetivos que se había marcado convirtiéndose en la fábrica líder en marcas en España, todo esto se dio en un mercado en contracción que hizo más difícil y meritorio lo logrado. Su principal escollo era la entrada de GM al mercado español, todo esto incrementado por los problemas que tenía que pagar por los estragos de la crisis que afectó a Renault en la primera mitad de los ochenta. Para defenderse de todos estos problemas FASA tuvo que aumentar su competitividad, incrementando su productividad, reduciendo el número de empleados y la inversión, lo que dio paso a la robotización en sus instalaciones.

Cuando España firmó su adhesión a la CEE, FASA-Renault era un proyecto asentado y fuerte, capaz de hacer frente a sus homólogos en el Mercado Común. En años de crisis funcionó su ambicioso y acelerado proyecto, con un amplio mercado interior y uno exterior que al amparo de Renault era muy fructífero y en aumento. Además encara el

futuro con buena salud productiva y financiera y con una gama de vehículos que cada año va en aumento.

En la actualidad como indica Palacios Bañuelos (1996), FASA-Renault está llevando a cabo un proceso amplio de reorganización siguiendo las estrategias globales de la multinacional automovilística. Para ello el Plan Social de la empresa contempla la automatización y robotización de la empresa y mayor especialización en determinados modelos. Gracias a la implantación de FASA en la región la automoción se ha convertido en el pilar fundamental de la industria regional.

Conclusión

Una vez concluido el trabajo he podido comprobar que la entrada en el Mercado Común fue una tarea difícil y de gran calado en el panorama nacional. Fue una constante lucha para poder entrar, con duras negociaciones y numerosos obstáculos entre los que cabe destacar la negativa del Gobierno francés que se oponía a una rápida entrada española en la CEE. España en esos años donde empezaron los primeros contactos con el Mercado Común no era un país democrático y esta premisa era de obligatorio cumplimiento para poder conseguir la adhesión, por lo que la obligaron a emprender las reformas con la mayor brevedad. Una vez conseguido el cambio democrático el Gobierno francés seguía con su negativa a dar luz verde a una pronta adhesión de su país vecino con argumentos como la competitividad de la agricultura española, la siderúrgica y los astilleros. Estos problemas ralentizaron la entrada de España a la Comunidad. Los bloqueos de Francia que se interponían a la entrada de España, llegaron a su fin con el cambio de Gobierno en España en elecciones generales de 1982. El Gobierno que logró el desbloqueo fue el socialista de Felipe González, ayudado a su vez por el previo cambio de Gobierno en Francia: dos Gobiernos socialdemócratas que apaciguaron los ánimos y consiguieron por fin la entrada definitiva de España por en la Comunidad Económica Europea.

La Comunidad Económica Europea era una meta a la cual había que llegar para que el país prosperase y tuviese peso en el nuevo contexto político global. Fue un hecho histórico pero también un cambio en las políticas del país, tanto económicas como sociales. La económica dio un giro de 180 grados debido a las condiciones que la Europa les había puesto como precio a la entrada en la Comunidad. Pero esto también tiene sus ventajas, se abren los mercados y las exportaciones tienden a crecer. Los empresarios españoles ayudaron y colaboraron con los diferentes Gobiernos para que esto fura posible, pero no iban a dejar de lado sus intereses por lo que apoyaban esta decisión pero no a cualquier precio. Para Europa la entrada de España también significaba un gran avance y de gran importancia como dijo el presidente del Consejo de la CEE el histórico día de la firma de entrada: “os necesitábamos”.

Durante el transcurso de la adhesión se vivió en España otro cambio igual o de mayor importancia en su historia, hablamos de la transición política de una dictadura a una democracia. Eran momentos difíciles cuando muere Franco y empiezan a darse los primeros pasos de la reforma política: el primer Gobierno, de carácter centrista, fue presidido por Adolfo Suárez, líder de la Unión de Centro Democrático, tras las elecciones generales de 1977. Los primeros años de democracia fueron años duros con números proyectos, leyes, propuestas, decretos, etc, que el Gobierno tenía que hacer frente a la mejora del país.

En este periodo se vivieron muchas crisis sobre todo tratándose de España un país que era más propenso a ellas pues estaba saliendo de unos años de dictadura que hicieron del país un Estado débil y con numerosas fracturas de difícil solución. La primera crisis que tuvo que adoptar la democracia fue la crisis del petróleo que fue internacional y cuyos resultados fueron peores para España que para el resto de países. Después surgirían más crisis algunas a nivel interno y otras a nivel externo, las cuales fueron tratadas sucesivamente por los Gobiernos elegidos en las urnas. El primer Gobierno UCD tuvo su fin con la victoria del Partido Socialista Obrero Español con Felipe González como presidente (1982-1996): con él cambió la manera de enfocar las crisis a

un punto de vista más de izquierdas rompiendo así la tendencia centrista que había gobernado hasta el momento. Con este Gobierno terminamos nuestro estudio de la transición.

Las grandes industrias se fijaban en España después de sus avances políticos y en la inminente entrada en la CEE. Ya antes, FASA se había fijado en este país y gracias a Jiménez Alfaro no giró la vista hacia otro lado. Su importancia se hizo notable en Castilla y León, lugar donde se instaló. Se trata de una industria puntera en nuestro país y en la creación de automóviles. También fue partícipe y vivió en sus carnes las etapas de adhesión y de transición, fueron momentos duros para durante los primeros años de estos acontecimientos pero que resultaron ser muy beneficiosos para la empresa.

La entrada en el Mercado Común no fue fácil pues tenían que lograr pasar las crisis que les afectaban y la propia entrada de la manera más satisfactoria sin reportar en pérdidas millonarias para la fábrica. Se adecuaron a estos cambios con la tecnificación y robotización de sus factorías lo que la colocó entre las empresas punteras no solo a nivel nacional sino europeo.

Estas medidas fueron suficientes para adelantarse a la adhesión a la CEE, incrementando sus ventas interiores y sus exportaciones en un mercado en contracción, obteniendo unos mejores resultados que sus competidores. Por todo ello se convirtió en la principal empresa del sector y la marca líder en España.

Lista de Referencias Bibliográficas

- Alonso, A. (1985): *España en el Mercado Común*, Madrid, Espasa.
- Alonso Tajadura, R. (2010): *Historia Económica del siglo XX. Del patrón oro a las subprime*, Gran Vía, Burgos.
- Arroyo Ilera, F. (1991): *El reto de Europa: España en la CEE*, Madrid, Síntesis.
- Bassols, R. (1995): *España en Europa: historia de la adhesión a la CE, 1957-85*, Madrid, Política Exterior.
- González Enciso, A. y Matés Barco, JM. (coords) (2006): *Historia Económica de España*, Barcelona, Ariel.
- Maluquer de Montes, J. (2014): *La economía española en perspectiva histórica*, Madrid, Pasado y Presente.
- Ocampo, J. (2011): *Manual de historia económica mundial*, Trea, Gijón.
- Rodríguez Jiménez-Alfaro, C., Real Molina, JC., Martí Mingarro, E. (2009): *FASA y el 4/4: así comenzó todo (1951-1958)*, Valladolid, Edical, El Mundo.
- Palacios Bañuelos, L. (1996): *Historia de Castilla y León. 11, La Comunidad de Castilla y León: vida política y vida económica (1975 a nuestros días)*, Madrid, Parámo.
- Espinel Melgar, E. (2014): “Cultura de una empresa multinacional: de la historia de FASA a la comunicación en red del grupo Renault”. Tesis Doctoral. Universidad de Valladolid.
- Fernández de Sevilla, T. (2013): “El desarrollo de la industria del Automóvil en España: El caso de FASA-Renault, 1951-1985”. Tesis doctoral presentada para la obtención del título de doctor por la Universidad de Barcelona, Barcelona, genero 2013.
- ABC (1979): Los fabricantes de automóviles ven el futuro con preocupación.
- Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>
- ABC (1979): La ordenación del sector del automóvil, en marcha. Objetivos concretos:

reducir el número de modelos y aumentar las series. Disponible en:
<http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1979): Malestar de los fabricantes por la fiscalidad y la libre importación.

Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1981): La producción de automóviles bajará un 12,8% en 1981. Disponible en:

<http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1981): Nuevas subidas del precio de los automóviles. Disponible en:

<http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1981): Acuerdo Japón-USA para una conferencia trilateral con la CEE.

Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1982): FIAT recomienda a SEAT un acuerdo financiero más a largo plazo.

Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1983): Menos aranceles para los vehículos de la CEE. Disponible en:

<http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1984): La industria española tendrá que hacer un gran esfuerzo de adaptación a la

CEE. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1985): El automóvil, paso adelante. Disponible en:

<http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1985): Junta General Ordinaria celebrada en Valladolid el día 12 de junio de

1985. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1985): Las venta de automóviles descendieron un 3% durante el primer semestre.

Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1985): FASA-Renault invertirá 50.000 millones de pesetas en renovación

industrial. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1986): España adaptará el seguro obligatorio de automóviles a las normas de la CEE. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1987): FASA-Renault obtuvo en 1986 un beneficio de 19.443 millones. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1987): Manuel Guasch: “El automóvil no ha tenido periodo de adaptación a la CEE”. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1987): FASA-Renault construirá en España dos nuevos modelos de turismo y un motor. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1988): FASA-Renault obtuvo en 1987 un beneficio antes de impuestos de 21.287 millones. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

ABC (1989): Firmado el plan social de inversiones de FASA-Renault. Disponible en: <http://hemeroteca.abc.es.avanzada.stm>

La Vanguardia (1981): Nombres propios. Manuel Guasch: “El IVA perpetuará la penalización fiscal del automóvil. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>

La Vanguardia (1984): Preocupación de los empresarios españoles ante la entrada en la CEE. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>

La Vanguardia (1985): Operación Renault: Primer paso para consolidar la nueva situación del sector español del automóvil. Disponible en: <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/index.html>

