



---

**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 y la economía de Castilla y León**

Presentado por Carlos Rodríguez Bermejo

Tutelado por Jorge Lafuente del Cano

Segovia, 10 de junio de 2022

# ÍNDICE

<b>Introducción.....</b>	<b>3</b>
--------------------------	----------

## **CAPÍTULO 1**

1.1 1890-1940 Nacimiento y primeros años.....	4
1.2 1940-1950 Un nuevo presidente.....	5
1.3 1950-1960 La llegada de Renault a España.....	5
1.4 1960-1970 La importancia de la competitividad.....	7
1.5 1970-1990 Crecimiento y cambios.....	8
1.6 Años 80 Expansión de Fasa Renault en España.....	9
1.7 1990-2000 Nuevas alianzas.....	10
1.8 2000-2010 Expansión.....	12
1.9 2010-2020 Últimos años.....	13

## **CAPÍTULO 2**

2.1 Análisis histórico de sector automovilístico español e historia de España.....	14
2.2 1890-1910 Devaluación de la peseta.....	15
2.3 1910-1930 Guerra e implantación progresiva del automóvil en la vida cotidiana...	16
2.4 1930-1951 Guerra civil y autarquía.....	18
2.5 Recuperación, crecimiento y apertura hacia el exterior de 1951 a 1970.....	20
2.6 Crisis y desaceleración de la economía de 1970 a 1990.....	23
2.7 Integración de España en la CEE y adhesión al Euro de 1990 al 2000.....	26

## **CAPÍTULO 3**

3.1 1900-1960 Primeros pasos: la población de Castilla y León.....	29
3.2 1960-1975 Incremento de los movimientos migratorios.....	29
3.3 1975-1985 Industrialización y robotización.....	31
3.4 Últimos 15 años de siglo (1985-2000).....	34
3.5 Años 2000: Inicios y asentamiento de unas bases.....	37
3.6 La importancia del sector automovilístico en la economía de la región.....	38

<b>Conclusiones.....</b>	<b>40</b>
--------------------------	-----------

<b>Referencias.....</b>	<b>42</b>
-------------------------	-----------

## **INTRODUCCION:**

Para empezar la introducción de este trabajo tengo que señalar que he elegido el tema de la empresa Fasa Renault debido a mi afinidad o interés por el mundo del automóvil. Creo que esta empresa era una opción muy interesante puesto que disponíamos de bastante información y me permitiría conocer la trayectoria y el impacto de una empresa automovilística para una comunidad como Castilla y León así como para España y los diferentes países o regiones con los que esta mantiene sus relaciones comerciales.

En cuanto a Fasa Renault, cabe decir que esta empresa ha tenido un peso fundamental para la economía de Castilla y León y España. A partir de la primera mitad del siglo XX es cuando más se notó el peso de su actividad en la economía. Sus modelos de automóviles fueron clave en mayor o menor medida según el modelo para el avance y progreso de nuestra sociedad. Sin duda ha competido a lo largo de los años por ser una de las marcas favoritas y mejor valoradas en el mercado del automóvil a nivel mundial.

El trabajo se divide en tres capítulos que a su vez están estructurados en diferentes etapas.

El primer capítulo trata la historia de Fasa Renault desde finales del S. XIX hasta los primeros años de los 2000, subrayando la importancia que ha tenido esta empresa en la economía de Castilla y León y de España. En este primer apartado se tratan temas como la vida del fundador o sus inicios. También se mencionan diferentes pactos o alianzas junto con la llegada e implantación de esta empresa a nuestro país. Su desarrollo y expansión es un tema en el que también se hace hincapié.

El segundo capítulo hace referencia al análisis histórico del sector automovilístico español desde 1890 hasta principios de los 2000. Este apartado también se subdivide en etapas en las cuales se han ido tratando temas como la progresiva implantación de los automóviles en nuestras vidas cotidianas, su progresivo desarrollo o los pasos para la expansión y el avance de este sector.

En el tercer y último capítulo de mi trabajo la información sobre la economía de Castilla y León está estructurada en cinco apartados abarcando desde 1900 hasta inicios de los 2000. En estos epígrafes, estudiaré temas como la población activa y la población ocupada para nuestra comunidad, los diferentes sectores económicos, los flujos migratorios, los niveles de inversión o los flujos de exportaciones e importaciones entre otros. Toda esta información se ofrece con la respectiva comparativa con los datos nacionales.

En cuanto a la metodología del trabajo en este caso, se ha utilizado principalmente material bibliográfico como se corresponde con un trabajo de Historia. Se ha ido realizando un estudio de caso, siguiendo una metodología ya consolidada con el paso del tiempo.

Durante los últimos años la historia de la empresa ha tenido un auge importante y numerosos autores (con perspectivas diferentes y complementarias) han aportado su visión a la hora de analizar un fenómeno de gran trascendencia en el desarrollo económico de los países.

# CAPITULO 1.

## 1.1 1890-1940: Nacimiento y primeros pasos

Para analizar el nacimiento y la evolución de la multinacional Renault en este apartado, se seguirá la obra de Espinel Melgar (2017). Todo empezó el 25 de febrero de 1899 con la creación de un proyecto conocido como la Renault *Freres* donde la fabricación y la dirección corrieron a cargo de Louis Renault, organizador y director de este proyecto. Louis nació en París el 12 de febrero de 1877 siendo el pequeño de sus cinco hermanos los cuales dos de ellos Marcel nacido en 1872 y Fernand en 1865 también tuvieron un papel dentro de esta organización que fue la administración y el manejo financiero. Louis siempre tuvo una capacidad creativa admirable pues con 21 años ya se le habían reconocido dos patentes. La segunda de ellas fue la creación de su propio coche a propulsión con caja de velocidades el cual le fabricó en un pequeño taller construido por el en la segunda residencia de sus padres en la Rue du Cours (distrito de Billancourt). Una vez creada la Renault *freres* se construyó la primera fábrica al lado de este taller o nave donde trabajaba Louis. Renault fue la empresa más grande de Francia creada en 1898.

Fernand, el hermano de Louis murió el 22 de marzo de 1909 por lo que a Louis no le quedó más remedio que tomar el mando disolviendo Renault *Freres* y manteniendo la firma pero con el nombre de Automóviles Renault, Louis Renault Constructeur. Desde los inicios de esta empresa hasta el fallecimiento de Marcel los Alpine y los Gordini ya corrían en Carreras automovilísticas pero tras la muerte de su hermano, Louis decidió cambiar la política de competición.

En abril de 1911 Louis viajó a estados Unidos donde se citaría con personajes como Henry Ford o el ingeniero Frederic Taylor. A su regreso implantó en sus fábricas el nuevo método de trabajo conocido como taylorismo que se basó en establecer la cadena de montaje como mecanismo de trabajo, el cual fue muy criticado por los sindicatos.

Louis Renault fue condecorado con la Legión de Honor debido a sus aportaciones durante la Primera Guerra Mundial a través de la fabricación de municiones, camiones o del famoso carro de combate presentado el 22 de febrero de 1917. Louis también suministró por aquel entonces muchos taxis con destino a Londres y Chicago.

En el transcurso de esta década es importante señalar, concretamente el 28 de noviembre de 1929, la inauguración de la Isla de Seguin donde se instalaría la fábrica conocida como Fábrica de Billancourt. Esta Isla fue conocida por ser una gran superficie industrial en la que se almacenaban las instalaciones industriales más importantes con la realización de multitud de vehículos con una continua evolución en los procesos. También fue el escenario de las principales protestas sindicales.

Durante la década de los años 30 se empieza a cuestionar la cadena de valor pasando a dar un poco más de importancia a las opiniones de las personas dentro del trabajo.

En 1939 se lanzaron medidas de apoyo a la industria con leyes que favorecían y protegían al sector del automóvil. Un año más tarde, en 1940 salió un decreto para impulsar urgentemente el sector dado el atraso comparativo con otros países.

## **1.2 1940-1950: Un nuevo presidente**

En este apartado comprendido entre 1940 y 1950 es importante señalar la muerte del fundador y presidente Louis Renault a finales de 1944 y el posterior nombramiento como presidente de Renault Pierre Lefauchaux, Ingeniero de Artes y Oficios con un doctorado en derecho nacido el 19 de julio de 1898 en Triel (Francia) y cuya presidencia fue desde 1945 a 1955.

El fallecimiento de Luis fue el 24 de octubre de 1944 a sus 67 años de edad tras sufrir un ataque de uremia. Al año siguiente, el 1 de enero de 1945 se disolvió la firma de SAUR, firma con la que Louis bautizó a su empresa y sus activos pasaron al poder de RNUR (Régie Nationale des Usines Renault) que es la nueva firma con la que bautizó el gobierno francés a la empresa tras expropiarla.

La fábrica de Billancourt en la Isla de Seguin terminó siendo bombardeada en el transcurso de la guerra una década más tarde de 1939 a 1944. Concretamente en marzo de 1942 se dio el peor bombardeo sobre la isla que dejó la fábrica completamente destruida.

Seguidamente se reconstruyó la fábrica y en el año 1945 se produjo la nacionalización de la Isla lo que trajo consigo una mayor diversidad de productos (coches de lujo, camiones, material ferroviario). Dos años más tarde en 1947, la Isla de Seguin era capaz de fabricar 300 coches al día llegando a producir 100000 unidades en 1950.

En cuanto a la producción, Lefauchaux fue el encargado de iniciar el proyecto del vehículo 4 CV con su fabricación en serie en 1945 y su presentación en 1946 junto con la modernización y desarrollo de la fábrica de Billancourt, mostrando gran interés en la seguridad e higiene industrial. Este coche motorizó a los franceses después de la segunda guerra mundial y fue el primer vehículo que sumó una cifra de fabricación por encima del millón. En el caso de España este ejemplar se empezó a comercializar a partir del 18 de abril de 1953 hasta 1959.

En 1951 se creó el albergue de norteafricanos en Billancourt para todos los emigrantes que allí trabajaban.

## **1.3 1950-1960: La llegada de Renault a España**

En esta década vamos a hablar de cómo fueron los pasos para la implantación de una factoría de Renault en España.

Todo comienza el 12 de febrero de 1951 cuando Manuel Jiménez-Alfaro, militar e ingeniero proveniente de San Lúcar de Barrameda (Cádiz), acordó un pacto con el que era presidente de Renault Pierre Lefauchaux en el que se comprometía a crear una nueva sociedad que fabricaría en España el Renault 4cv. Esta sociedad se constituye el 20 de diciembre como sociedad anónima.

Es el día 14 de mayo de 1951 cuando Manuel Jiménez-Alfaro manifiesta por escrito la decisión de ubicar la fábrica en Valladolid.

Un factor clave para que saliese adelante este proyecto fue la amistad que mantenían Manuel y el Coronel Carrero Blanco, personaje muy influyente para Francisco Franco el cual se encargó de aprobar el proyecto dando el visto bueno a la fábrica de Valladolid el 10 de octubre de 1951. Este hecho ayudó mucho ya que el presidente del INI Juan Antonio Suanzes se negaba a autorizar una nueva empresa privada que pudiera hacerle la competencia a Seat.

La fábrica se iba a implantar en Valladolid fundamentalmente porque es donde vivía la madre viuda de Manuel junto con su hermano, por la amistad que tenía con el alcalde de Valladolid que le permitió comprar una serie de naves ubicadas en el Paseo del Arco del Ladrillo colindantes a la estación de la Esperanza, y por la tradición mecánica de esta ciudad bien con los talleres de Renfe como con los Talleres Miguel de Prado o Gabilondo junto con algún otro. La empresa que surge en Valladolid el 29 de diciembre de 1951 no es cosa de una sola persona sino que fueron un grupo de 6 inversores que realizaron un escrito y reunieron capital y acciones en el Banco Castellano de la Calle Duque de Victoria cuya sede actualmente está en el Banco Bilbao (BBVA). Estos fueron: Francisco Mateo hombre de grandes influencias en el sector financiero e industrial de la ciudad; Manuel Jiménez-Alfaro ingeniero de armamento y construcción; José Luis Gutiérrez Semprún abogado y alcalde de Valladolid de 1957 a 1961; Santiago López González, Eduardo Fernández Araoz industrial propietario del Banco Medina que pasaría a ser el Banco Valladolid Y Eloy Cato Rodríguez industrial vinculado a Valladolid a través de su esposa.

En el año 1952 el presidente de Renault Pierre Lefauchaux tuvo una reunión con el fundador de FASA, Manuel Jiménez Alfaro para obtener la licencia para la fabricación de los coches de Renault en España. Posteriormente el 11 de febrero de 1955 se cambia la presidencia tras la muerte en un accidente de automóvil de Lefauchaux entrando en su lugar el funcionario Pierre Breyfus, nacido el 18 de noviembre de 1907 en París (Francia).

El acuerdo de Manuel Jiménez-Alfaro con los franceses hizo que en marzo de 1953 se aprobara la fabricación del Renault HINO (4/4) alcanzando en Valladolid a final de año algo más de 700 ejemplares, 26298 unidades en total y 1105547 en todo el mundo.

A comienzos de 1951 pasaron a denominarse fabricación de automóviles SA, desde 1965 FASA Renault SA y actualmente Renault España SA.

El 12 de enero de 1952 se aprueba en la Junta de Accionistas el cambio de Estatutos y la nueva legislación que permite la ampliación de capital hasta 60.000.000 pesetas.

Es importante hablar de un segundo grupo de fundadores menos importantes formado por 120 vallisoletanos que suscribieron de inmediato acciones una vez celebrada la ampliación de capital antes de la primera Junta de Accionista del 12 de enero de 1952.

El resto fueron cientos de vallisoletanos que suscribieron capital hasta 60.000.000 millones de pesetas antes del mes de junio.

A partir de 1952, con la creación del Departamento de Relaciones Sociales se empezaron a realizar las primeras encuestas de 21 minutos a diferentes cargos de la empresa para ver la imagen interna que tenían de ella. A día de hoy estas encuestas se hacen vía electrónica a través del correo o por escrito a través de cuestionarios para todos los empleados de la empresa.

De las encuestas se ha ido sacando información acerca de la creación de las Unidades Estratégicas de Trabajo UET basadas en la colaboración y el trabajo grupal como

herramienta para la mejora facilitando habilidades y experiencias a las demás empresas del sector con una continua evolución en los sistemas de producción.

Ya desde que estaba Pierre Lefauchaux se empezaron a implantar como parte de la cultura de la empresa las sugerencias de los trabajadores con el objetivo de alcanzar una media de 10 sugerencias por trabajador al año. Estas sugerencias se formulaban y valoraban en los conocidos “grupos de calidad” donde se veía el ahorro que podían suponer a la empresa o las mejorar que podían traer consigo.

## **1.4 1960-1970: La importancia de la competitividad**

Una vez que se ha analizado la llegada de Renault a España, retomamos el hilo cronológico de la evolución de la empresa en los años 60 y 70, donde se aprecia cómo va creciendo fuertemente la idea de competitividad y de ser competitivos en el mercado.

Como señala Enrique Espinel (2017), durante los años 60, en cuanto a la cultura de la empresa en esta factoría de Valladolid se aprecian una serie de factores como el interés en que los trabajadores se sintieran útiles y reconocidos por su trabajo dentro de Fasa; la continua formación de la empresa a través de la creación de diferentes escuelas como la escuela de Mandos que fue inaugurada en 1984; la atención a la salud laboral o de los trabajadores con un excelente servicio médico; el respeto y preocupación por el medio ambiente; el contacto continuo con la Universidad y con los centros de formación o escuelas de formación; el esfuerzo de promover el deporte, el ocio y la cultura así como el buen ambiente de trabajo basado en el diálogo.

A principios de esta década, en 1961, apareció el Renault 4 batiendo el récord mundial de 8 millones de coches producidos, lo que hizo entrar así a la producción en masa con una cadena de montaje en la isla de Seguin de 6570 metros.

De modo paralelo, en esta década la actividad de Renault en España va creciendo con la constitución el día 1 de enero de 1966 de manera oficial la factoría Fasa en Sevilla. Esta factoría ha demostrado un gran potencial en cuanto a calidad, nivel de producción e índices de calidad puesto que en la actualidad es una de las más prestigiosas fábricas de cajas de cambios de Europa.

Por otro lado, se produjo un cambio en la estructura interna de Fasa en el año 1964 ya que empieza a proceder capital de la RNUR concretamente un 49.9% y la dirección de la empresa pasa a manos de los franceses.

A raíz de los acontecimientos de mayo del 68 (Jiménez, 2020) se produjo una crisis dentro de la empresa que se manifiesta con sucesivas huelgas en las diferentes fábricas de Renault. La primera huelga tuvo lugar en las fábricas de Cléon el 15 de mayo y sucesivamente en Billancourt en cuya fábrica se prolongaron las huelgas hasta 33 días y 34 noches. Todo este periodo de huelga trajo consigo una serie de ventajas sociales para los trabajadores y una serie de derechos sindicales convirtiendo la fábrica de Billancourt de la Isla de Seguin en un referente para todos los trabajadores. No obstante estos hechos afectaron fundamentalmente a Francia ya que en España tuvieron escasa repercusión.

Esta década y la de los 70 se caracterizaron también por la contratación masiva de mano de obra extranjera no cualificada en las fábricas, lo que trajo problemas internos en la lucha por el ascenso de puesto.

## **1.5 1970-1990: Crecimiento y cambios**

La década de los 70 fue también una época intensa cargada de aspectos tanto positivos como negativos para la producción de Renault en España. Positivo para esta empresa fue que en 1972 se inauguró una nueva planta de montaje en Valladolid conocida como Montaje 2 y en 1978 la fábrica situada en Palencia. A partir de los 70 el concepto de comunicación es considerado como un elemento clave. Al inicio de la década, más concretamente en el año 1973 las previsiones de producción para Renault en España eran muy buenas pues esta empresa estaba un poco por encima de los demás competidores con una tasa de crecimiento aproximadamente del 34%.

Se preveía una década brillante para Renault con un nivel de exportación de hasta el 30 % de su producción y la idea de crear alguna factoría más por los alrededores de Valladolid. Sin embargo se dio la llegada de la crisis del petróleo (Tortella, 2005, p. 483). Esta crisis internacional provocó especialmente en España un crecimiento destacable de los niveles de inflación amenazando incluso con llegar a la hiperinflación.

El asesinato del almirante Carrero Blanco a manos del grupo terrorista ETA en 1973 y la posterior muerte de Francisco Franco dos años más tarde (Maluquer de Motes, 2014, p. 362) creó una situación de confusión e inestabilidad por lo que en el año 1978 se aplicó la monarquía aprobando una nueva constitución.

De 1975 a 1978 en España estamos en un proceso de transición llegando a la conclusión de que es necesario cambiar el modelo de trabajo que había hasta entonces por uno en el que el trabajador tuviera una mayor libertad a la hora de organizarse su trabajo. De esta manera surgen los denominados grupos de trabajo gracias también a la contratación de expertos en la implantación de estas organizaciones ayudando así a fomentar la producción y el bienestar laboral. Las Unidades elementales de trabajo se dieron a finales de los años 70 y fueron procesos de trabajo que buscaban la participación de todos de forma selecta actuando como pequeñas organizaciones o empresas dentro de Fasa.

De manera negativa hay que señalar que a partir de 1974 para Fasa supuso el comienzo de sus tres peores años, pues con el elevado porcentaje de inflación aumentó en gran medida la presión por parte de los asalariados y de los sindicatos. Se crearon reuniones clandestinas en Valladolid para presionar a los consejos sindicales con repetidas huelgas e incluso numerosos incendios como el que se produjo el 30 de octubre de 1974 en la Factoría Montaje 2 de madrugada, ocasionando la muerte de 10 empleados y unas pérdidas de hasta el 8% de la producción no solo por lo que se perdió sino también por lo que se dejó de producir. Sin embargo esto dejó un aspecto positivo que fue el aumento de

las exportaciones, ya que con los conflictos se abarataron los productos no solo internamente sino que también de cara al exterior.

En el año 77, tras las primeras elecciones democráticas, el presidente del Gobierno Adolfo Suárez lideró los Pactos de Moncloa (Fuentes 2011, p. 226). El objetivo era frenar el aumento de los niveles de inflación y la creación de una política contractiva que aumentara los salarios reales y el gasto público. Con la llegada de la deflación vino acarreada una bajada de la inversión lo que creó una mayor inestabilidad política que culminó con el golpe de Estado en 1981. Por todo ello se observó una producción bastante por encima de los niveles de matriculación.

Desde el año 1977 a 1980, a pesar de ser los años más duros de la crisis, Fasa fue capaz de mejorar su producción y su número de matriculaciones respecto sus competidores nacionales siendo líder en producción y ventas (Fernández de Sevilla, 2014).

El 3 de enero de 1978 se inauguró la tercera factoría ubicada en Palencia cuya producción a final de año estaba por encima de los 200 vehículos. Gracias a esta factoría, Fasa consiguió estar por encima de SEAT, gracias al modelo R5 con sus diferentes versiones y sus diseños orientados más hacia una clientela femenina, suprimiendo las puertas traseras y añadiendo una puerta en el maletero. Entre 1974 y 1982 la producción acumulada de este ejemplar fue del 40 %.

En 1979, el Gobierno español tomó la decisión de implantar una serie de pautas que pretendían potenciar los niveles de rentabilidad a través de un menor número de modelos y un menor grado de nacionalización. Estas medidas fueron apoyadas por la dirección de Fasa Renault.

## **1.6 Años 80: Expansión de Fasa Renault en España**

A medida que entramos en 1980 y hasta 1985, se da una alta y continua expansión de la producción automovilística en España mientras que en Francia se vivió una gran crisis para Renault con un gran estancamiento de las exportaciones.

El periodo de 1981 a 1984 se caracterizó por el apogeo de la fábrica Billancourt con una producción de 1100 vehículos al día, y más de 10000 trabajadores de 58 nacionalidades diferentes. De 1981 a 1985, la presidencia de Renault estuvo a cargo del dirigente francés Georges Besse nacido el 25 de diciembre de 1927 en Clermont/Ferrand y fallecido en la ciudad de París como consecuencia de un ataque terrorista en el año 1986.

En 1984 se produjo una modernización de las fábricas con mejoras en las cadenas de montaje lo que permitía a los mecánicos trabajar en fosos o en la superficie con el vehículo colgado. En este mismo año Renault estrenó el Espace que era el único vehículo con forma de monovolumen en el mercado hasta el momento el cual saldría a la venta en 1992.

En 1986 España entró en la Comunidad Económica Europea (Solbes, 1990, 481). Con ello surgió la idea de ser competitivo pues iban apareciendo más fabricantes en el mercado del automóvil. En el caso de Renault su actividad exportadora se vio muy potenciada ya que desaparecieron progresivamente una serie de barreras arancelarias las cuales terminan desapareciendo por completo en 1993. Este ingreso en la CEE y el aumento de las exportaciones trajo consigo una cultura de calidad del producto y de seriedad en el trabajo siendo lo más respetuoso posible con el medio ambiente.

Fasa Renault tenía la necesidad de ser más competitiva en el mercado del automóvil pues el R5 iba perdiendo fuerza y se pusieron en marcha dos estrategias que consistían en la reducción de plantilla a través de planes de bajas incentivadas con la idea de aumentar el porcentaje de robotización en las fábricas o gracias a la progresiva liberalización del mercado.

## **1.7 1990-2000: Nuevas alianzas**

La década de los 90 es un periodo marcado por una serie de pactos y alianzas entre los que destaca el pacto de Renault con Nissan en 1999.

Anteriormente a esta alianza, en 1994 se produjo la privatización de las fábricas de Renault con la posibilidad de que los empleados pudieran pasar a ser accionistas de su misma empresa. Esto se dio gracias a una campaña que figuraba con el eslogan de “Quién si no tú”, reflejando y fomentando un espíritu de pertenencia y de reconocimiento hacia la empresa. Esta idea de privatización fue puesta en marcha por el empresario Louis Schweitzer, nacido el 8 de julio de 1942 en Ginebra (Suiza). En este periodo es importante señalar el relevo que se dio en la presidencia de Renault pues en el año 1992, Raymond H. Lévy es sustituido por Louis Schweitzer. Louis nació el 8 de julio del 1942 en Ginebra (Suiza) y fue inspector, destacando por llevar a cabo la privatización con un elevado grado de innovación y expansión junto con el regreso de Renault a la Formula 1 en 2002.

Por otro lado, se implantaron antenas de asesoramiento y puntos de venta de acciones en cada turno de la fábrica con un 20 % de descuento para los que fueran o para los que fuesen antiguos empleados. Tras esta campaña se produjeron muy buenos resultados pues suscribieron acciones un total del 64% de la plantilla de los trabajadores activos (11751 personas).

En el año 1999 se produjo la famosa alianza entre Renault y Nissan, momento en el que Nissan pasa por un mal momento a punto de la retirada del mercado. Fue absorbida por Renault por una cifra de 5000 millones de euros. A día de hoy son empresas independientes pero mantienen esa alianza ya que cada una lleva su forma de gestión. El presidente común para la alianza se llama Carlos Ghosn que fue el encargado de sustituir en 2005 a Louis Schweitzer como presidente de Fasa Renault. Carlos es un empresario brasileño que nació el 4 de marzo de 1954 en Porto Velho (Brasil). Este pacto trata de hacer crecer a cada Grupo desarrollándose y adoptándose a diferentes culturas y nacionalidades a la hora de operar en el mercado. Actualmente el Grupo Renault-Nissan es considerado el cuarto mejor grupo automovilístico mundial con unas ventas anuales de más de 8 millones de vehículos. En el año 2013 se agruparon también a esta alianza marcas como Dacia o Venucia pasando a ser 1 de cada diez coches fabricados en el mundo

de este grupo automovilístico. Esto es lo que se considera grupos de trabajo multifunción o multiculturales, cuyo objetivo es el de crecer por todo el mundo de manera estable a través de la complementariedad, ya que Renault operaba más en Europa centrándose en coches diésel y cajas de cambios manuales mientras que Nissan lo hacía más en América con cajas de cambio automáticas y coches de gasolina.

Tras la alianza entre el Grupo Renault y el Grupo Nissan, Renault enseguida se ve atraído por los sistemas de fabricación de Nissan copiando el sistema de trabajo de forma muy parecida durante 14 años hasta que se implantó un sistema único de fabricación y logística para todos los centros de Renault y de Nissan conocido como APW (Alliance Production Way).

Nissan y Renault a continuación crean una organización llamada Renault Nissan Purchasing Organization (RNPO) que se encargaría de negociar los precios de las piezas con el proveedor desde una posición global que permitiese el abaratamiento debido a los grandes pedidos siempre con la idea de tener un único proveedor. Gracias a las piezas comunes de los vehículos se pudo contribuir a la realización de economías de escala capaces de abaratar costes de diseño y de fabricación.

En esta década también hubo algún aspecto negativo para Renault como el cierre por sorpresa de la factoría de Vilvorde (Bélgica) el 27 de febrero de 1997, creando un auténtico drama social con hasta 5 meses de tiempo de movilizaciones y huelgas hasta que se pudo firmar el acuerdo para el cierre de esta factoría. Lo que peor sentó en Bélgica fue el cierre de la factoría sin previo aviso a los trabajadores pues un año antes salió votada la “Ley Renault” que venía a decir que antes de un cierre, este debería ser comunicado a los componentes de la empresa. Estamos en una etapa en la que se modifica la forma de entender la cultura de la empresa pues parece que se ve más orientada hacia los resultados dejando un poco más apartado el lado humano o el trato personal.

Un año más tarde en 1998 la mítica fábrica de Billancourt en la Isla de Seguin tenía que cerrar sus puertas a pesar de haber sido con anterioridad un ejemplo para las demás y una planta en la que se inventaron numerosos vehículos como el Renault F17. En esta época de finales de los 80 y principios de los 90 Francia se veía envuelta en una crisis en la que la oferta sobrepasaba a la demanda.

El día 25 de enero del 2000 el grupo Fasa Renault sacó una oferta pública de Adquisición de sus acciones tras la expulsión de la Bolsa de Valores de Barcelona, Madrid y Bilbao.

A día de hoy el grupo Fasa Renault está constituido por varias sociedades como la de Renault España Comercial S.A, Meconsa Ingeniería Informática S.A, Ciudad de la Comunidad de Valladolid S.L, Renault Financiaciones S.A, Renault Portuguesa S.A, CAT España e Industrias Lusitanas Renault.

En cuanto al medio ambiente en esta década se dio otra alianza en beneficio de este y de la empresa conocida como “Cero emisiones”, la cual es un pilar clave para mejorar la competitividad con los coches eléctricos o con los vehículos de pilas de hidrogeno. A día de hoy es importante señalar que en España la única factoría que realiza vehículos eléctricos es la de Valladolid con el modelo Twizy. A nivel mundial Renault-Nissan reúnen cifras muy buenas de producción llegando a alcanzar en 2013 un total de 134000 vehículos libres de emisiones.

A finales de los 90 el secretario de la unión internacional de telecomunicaciones (UIT) inició un proyecto sobre el Derecho a comunicar con la intencionalidad de que todos los países en vías de desarrollo redujesen la pobreza en información y comunicación.

El 12 de diciembre del año 2000 se celebró en Vigo una reunión por los jefes de dirección de planta que estableció para las empresas que forman el sector de la automoción unos principios tales como la profesionalidad, la veracidad, la continuidad, la transparencia o la relación con los medios.

Los Sistema de Producción Renault, también conocidos como SPR, se dieron a finales de los 90 por el español Carlos Quintana (exdirector estratégico y de energía de Renault a nivel mundial) y fueron un nuevo método organizativo de producción global para la empresa que consistía en unificar el sistema productivo ajustándolo de tal manera que permitiese mejorar en aspectos como la eficiencia, calidad, el coste, los tiempos de producción, o el posicionamiento en el mercado a nivel mundial. En esta misma etapa Renault buscó la mejora y se centró en la creación de diversos planes como el lanzamiento de nuevos productos; la fabricación de vehículos eléctricos; los planes de selección y formación; los planes de sugerencias y reconocimientos; los planes de calidad y reducción de costes; los planes de salud de los trabajadores y de seguridad en el trabajo, de responsabilidad social corporativa así como políticas de movilidad.

## **1.8 2000-2010: Expansión**

La destrucción de la fábrica de la isla de Seguin comenzó el 29 de marzo de 2004 dejando solo el paredón de la entrada como recuerdo de esta. Este mismo año el Renault 4/4 es declarado Bien de interés Cultural como reconocimiento pasando a ser el único automóvil fabricado en España merecedor de tal prestigiosa distinción.

En el año 2007, también en la ciudad de Chennai, se creó un novedoso centro de investigación denominado Renault-Nissan Tecnología y Negocios CI que ayudaría a tareas de investigación y desarrollo a nivel mundial para mejorar aspectos como la calidad del producto su abastecimiento o logística.

En el año 2008 la empresa siguió creciendo firmándose un acuerdo entre la Alianza Renault Nissan y el Gobierno de Tamil Nadu para la creación de una nueva Fábrica en Oragadam (Chennai) que se inauguraría el 17 de marzo de 2010 y tendría una capacidad de producción de hasta 400000 unidades al año y con una plantilla de 1500 trabajadores.

En 2008 llegó la crisis financiera conocida como la “Gran Recesión” (Keeley y Love, 2012). El 2 de enero de salía un comunicado en el que se mostraba la preocupación del vicepresidente económico de Castilla y León por la situación de la empresa Renault en España sobre todo las plantas de Valladolid y Palencia. En el caso de Fasa Renault la crisis de 2008 también le afectó causando una gran preocupación social pues alrededor de 100000 personas directa o indirectamente se veían afectadas por el funcionamiento y devenir de esta empresa.

Sin embargo en el año 2009 a pesar de haber sido un año en el que habían disminuido el número de ventas en el sector del automóvil Renault supo adaptarse manteniendo firme su estructura financiera. Renault también notó un descenso en el nivel de ventas pero este descenso fue menor respecto de sus competidores. En 2009 en términos generales se matricularon en torno a un 18% menos de coches que el año anterior, que en el caso de

Renault esta cifra fue del 9,61%. En cuanto al volumen de producción respecto de 2008, en 2009 había aumentado en un 35% pues en 2008 se realizaron 257963 vehículos frente a los 350089 de 2009, obteniendo un beneficio neto en el resultado de 36 millones frente a los 27,6 del año anterior.

En 2009 con objetivo de reanimar el sector de la automoción en España, se creó el Pacto de Empleo y Competitividad. Con la llegada de estas medidas Renault anunció que para 2011 y 2013 se empezarían a fabricar en la fábrica de Montaje de Valladolid dos nuevos vehículos, uno eléctrico y el otro convencional, junto con la creación de un nuevo motor que optimizara las emisiones y el consumo. También se aseguró la continua producción del modelo Renault Megane en la factoría de Palencia.

En el año 2010 se unió la marca Daimler AG a la Alianza Renault-Nissan. Tras estos acuerdos en 2017 se creó una nueva planta en México. También inauguró una asociación ese mismo año para crear la Fábrica de Renault Novo Mesto (Eslovenia).

En esa década la dirección de la alianza Renault- Nissan, estaba dirigida por tres representantes directivos del grupo Renault y tres representantes del grupo Nissan, con el empresario Carlos Ghosn a la cabeza como presidente.

Renault y Nissan prefirieron ser una alianza mejor que una fusión para así poder conservar cada uno su propia identidad ayudándose el uno al otro en aspectos como la gestión. Esta alianza dio un sentimiento de empresa multinacional.

En el desarrollo de esta alianza Mouna Sepehri también jugó un gran papel, ya que como Directora Jurídica de la presidencia de Renault organizó las gestiones con Daimler en 2010.

## **1.9 2010-2020: Últimos años**

El 9 de abril de 2014 se inauguró la fábrica de Melloussa a 20 kilómetros de Tánger con una capacidad productiva de 400000 unidades al año y unos 6000 empleos directos y 30000 indirectos. Esta se caracteriza por ser poco automatizada aunque permitió ampliar las plataformas comunes abaratando los costes a través de la producción de diferentes modelos como el Dacia Lodgy monovolumen, el Dokker, el Sendero y el Logan.

En el 2013 se llevó a cabo un acuerdo por el que se implantaría una fábrica del Grupo Renault en China consiguiendo superar las diferencias culturales conocida como DRAC (Dongfeng Renault Automotive Company). La fábrica se instauró en Wuhan y a partir del 2016 se empezaron a fabricar crossover con unas 1500 unidades el primer año. Se plantearon muy buenos resultados generales en lo que se refiere al continente asiático y en particular en China.

## **CAPÍTULO 2**

## 2.1 ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO ESPAÑOL

Para empezar esta segunda parte de mi trabajo primero realizaré una breve introducción de aspectos como la localización, el clima, la población, el PIB o los precios de nuestro país. Seguiré de forma preferente en este apartado a Carreras y Tafunell (2004).

Para hacer referencia a la historia de España hay que tener en cuenta por ejemplo la localización geográfica respecto del epicentro de la Unión Europea. La localización de nuestro país respecto de la Unión Europea está algo aislada pues su única área de paso es por el norte de la Península, zona que esta obstaculizada por la cordillera de los Pirineos. También hay que decir que es una de las vías más comunes de paso entre el continente Europeo y el continente africano por su cercanía. Otro factor importante es el relieve de nuestro país, pues se caracteriza por ser muy abrupto e irregular con multitud de sistemas montañosos.

En cuanto al clima hay que decir que salvando la parte norte de la Península (desde Galicia a los Pirineos), España se caracteriza por tener un clima seco en el que las lluvias no se reparten uniformemente a lo largo del año como en los países del norte haciendo que muchas temporadas de verano destaquen por su sequía y aridez en el terreno. El nivel de agua de los ríos ha sido muy irregular aunque gracias a los saltos de agua de los que disponemos somos un país rico en la fabricación de electricidad.

La población de nuestro país ha ido aumentando a lo largo de los años desde 23.564.000 personas en 1930 a 40.709.000 personas en 2001 llegando a superar a países de la Unión Europea en densidad de habitantes pues anteriormente a 1930 España era un país con muy poca población en proporción al terreno en comparación a los países de su entorno. Un factor que ayudó a aumentar la población en nuestro país fue el aumento de la esperanza de vida a los setenta años que se dio de 1940 a 1960.

En cuanto al producto interior bruto de 1930 a 1950 aumentó en una cifra del 0,1%, de 1950 a 1975 este valor se incrementó pasando a ser del 6,3 % y de 1875 al año 2000 esta cifra pasó a ser del 2,5%. De 1930 a 1950 con la guerra y la posguerra en España se vivió un periodo de estancamiento con cifras en 1950 del PIB que apenas superaban las de los años 30. Sin embargo en los años 60 se dio el conocido boom con significantes niveles de crecimiento de la natalidad.

En el caso de los precios y la circulación del dinero para Europa se dio un contexto inflacionista en el año 1940 como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial mientras que para España los precios han ido subiendo de manera continua e intensa en mayor medida que los demás países desarrollados de la Unión Europea.

De 1950 a 1960 los precios subieron pero de manera muy estable y equilibrada, sin embargo de 1970 a 1985, se dieron elevaciones importantes en el nivel de los precios las cuales se estabilizarían a partir de mediados de los 80. A continuación realizaré un estudio más detallado por periodos de tiempo:

## **2.2 1890-1910: Devaluación de la peseta**

Como señalan Carreras y Tafunell (2004) este periodo se caracterizó por el interés en el mercado nacional y la puesta en marcha de un arancel más elevado en 1891 como consecuencia de la devaluación de la peseta y las pérdidas de territorios españoles en el extranjero. Esta subida del arancel hizo posible que en España la caída de los precios tuviese unos porcentajes de los más reducidos en relación con los países de la Unión Europea. La peseta continuó perdiendo valor hasta 1896 y no fue hasta 1906 cuando pudo alcanzar valores similares a los de 1892.

Con la subida del arancel se pretendía combatir la reciente depresión agraria ya que a muchos de los agricultores españoles les estaba tocando migrar a diferentes regiones de forma masiva debido a los bajos precios que había, pues para mejorar sus cosechas debían desplazarse aplicando sus técnicas en nuevas zonas. Este volumen de migrantes fue casi del 10% de la población española y no solo por el territorio español sino que también migraron a América debido a la necesidad de mano de obra.

Ya en la década de 1900, más concretamente en 1906, se estableció un nivel de proteccionismo industrial en España que se situaba por encima de la media de los países europeos. Esto derivaba en un aumento continuado de los precios en relación con los demás países permitiendo unas mayores remuneraciones para los agricultores por sus productos. Sin embargo la agricultura española debido a este nivel de precios fue de las que menos se especializó pasando de poder vender sus productos a precios altos a tener que venderles a esos precios para poder sobrevivir debido a la escasa rentabilidad y a las atrasadas técnicas de cultivo.

Hay que decir que esta subida proteccionista, también contribuyó a nuestra economía pues ayudó a empezar con nuevas actividades y progresos industriales así como algunos ámbitos de la industria metalúrgica o química, la producción de cemento artificial o de materiales para los sectores ferroviarios.

Fue a partir del año 1907 cuando gracias a medidas por parte del Estado como la “Ley de fomento de la industria”, reducciones o exenciones fiscales la industria española consiguió dar un paso adelante y promover nuevos sectores o gremios industriales.

En lo que se refiere al sector del automóvil en nuestro país, Gimeno Valledor (1993) señala cómo en 1902 se creó la primera asociación debido a la existencia a de numerosos aficionados al mundo del motor se creó la primera asociación conocida con las siglas RACE (Real Automóvil de España). Por aquel entonces en nuestro país predominaban modelos americanos junto con el Ford T puesto que en España se fabricaban mayormente vehículos de lujo lo cual tenía poca salida en nuestro país en cuanto a volumen de ventas. También se fundó el RACC o Real Club del Automóvil de Cataluña por el año 1906.

En este periodo, más concretamente en el año 1904 surge la marca española de automóviles Hispano –Suiza; marca que sería la más prestigiosa y reconocida en este

sector durante los años 90 y principios del 2000 en nuestro país. Actualmente esta marca solo trabaja para el ejército con labores de mantenimiento y reparación de los motores de los tanques. Su sede de fabricación sigue en la ciudad de Barcelona y aunque tuvo numerosos modelos de automóviles su producción de vehículos de este tipo acabó en el año 1936 con la guerra.

Otra marca española de automóviles destacada por aquel entonces fue Elizalde la cual surgió en 1913 y tuvo un recorrido de apenas una década de tiempo pero con una gran variedad de modelos de vehículos con sus diferentes versiones.

### **2.3 1910-1930: Guerra e implantación progresiva del automóvil en la vida cotidiana**

Esta etapa comienza con el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914. Siguiendo a Carreras y Tafunell (2004), se puede señalar que la Gran Guerra trajo en términos generales un avance consiguiendo aumentar el sector de la industria en general, aunque los beneficios en nuestro país fueron repartidos muy desproporcionalmente debido a nuestra posición neutral en el transcurso de la guerra. Sin embargo debido al elevado porcentaje de inflación que se venía dando en años anteriores los salarios no consiguieron recuperarse hasta 1921 gracias a numerosas manifestaciones y huelgas por parte de los sectores agrícola e industrial desde 1917 a 1920 consiguiendo así apropiarse de una parte más de renta gracias a las ganancias que había sido capaz de generar nuestra economía.

Tras algún reflejo de buen hacer para la economía española y tras el reparto de los beneficios reportados por la Gran Guerra a continuación se desencadenó una crisis en España la cual no duró mucho tiempo pero fue muy intensa. Las exportaciones al extranjero cayeron en picado de 1919 a 1922 perdiendo nuestro posicionamiento en el exterior. Nuestros productos se encarecieron de cara al exterior por lo que las importaciones crecieron hasta un 33% haciendo que nuestra dependencia del exterior fuese mucho mayor. Estos desajustes entre importaciones y exportaciones trajeron consigo un importante déficit en la balanza comercial acumulando mínimos históricos en el año 1921. Se dieron numerosos cierres de empresas y varios bancos fueron a quiebra como el Banco de Barcelona. Los precios cayeron notablemente en niveles de hasta el 50 o el 60% en materiales como el carbón o el Hierro lo que hizo que al no haber ganancias para los empresarios el desempleo aumentase. Es evidente que los sectores más afectados fueron los más maduros como el de la siderurgia, la minería del carbón o el sector textil.

Fue a partir del año 1921 cuando empezó a vivirse la recuperación económica de nuestro país con cifras récord en importación de maquinaria. Se unieron numerosos inversores con ganas de encontrar nuevas oportunidades de inversión donde invertir su capital o la aparición de nuevos sectores o industrias como la fabricación de materiales eléctricos o la fabricación de maquinaria.

De forma paralela, y según Gimeno Valledor (1993), el sector del automóvil en España proliferó durante la década de 1920. Volviendo al sector del automóvil hay que decir que este proliferó al alza en España puesto que cada vez más familias pueden disponer de un vehículo propio. La RACE creó en 1921 numerosos mapas del territorio español así como las nuevas medidas de crédito que permitían financiar la compra de los vehículos. Después de la Guerra tuvo un importante papel los ideales de Henry Ford llevados a escena por personajes como Citroen o Louis Renault aplicando la producción en serie o en masa a los métodos de trabajo.

Durante los años 20 las marcas de coches nacionales fueron desapareciendo mientras que marcas de origen extranjero se iban estableciendo en España debido a la elevada demanda de vehículos por parte de la clase media de nuestro país.

Por otro lado, el ambiente de caos y revuelo que predominó después de la guerra fue el precedente perfecto para el golpe de estado militar de Primo de Rivera que hasta entonces era capitán general de Cataluña (Carreras y Tafunell, 2004). Su mando fue orientado hacia regímenes autoritarios provenientes de Europa con políticas que favoreciesen la creación de industrias nacionales, la creación de consejos que se encargasen de regular los niveles de producción de todos los productos o la aplicación de elevadas barreras de entrada en otros mercados. El rasgo más distintivo de la dictadura fue el carácter reparador de ampliación y modernización de las infraestructuras enviando capital por parte del Estado a las redes de comunicación y de transporte, al ferrocarril, a las carreteras, a las redes eléctricas o a los embalses.

En el año 1922 se aprobó un nuevo arancel que reducía en general las barreras de todos los productos menos en la industria del carbón y la siderurgia con el objetivo de adquirir capital para financiar esas actividades.

Tras la crisis que venía pasando España en los últimos años se dio un periodo álgido de recuperación entre 1923 y 1929 con un aumento del producto interior bruto del 4% anual y del 3% anual para el PIB per cápita. La inversión iba en aumento registrando los mejores ritmos de recuperación y crecimiento hasta aquel entonces.

En cuanto al sector del automóvil y de los combustibles en el año 1927 se creó CAMPSA pasando a disponer Primo de Rivera el monopolio de la repartición del petróleo en nuestro país.

Dos de los factores clave para este crecimiento fueron por un lado el gran nivel de avance y formación de nuestra industria y por otro lado el elevado nivel de construcción residencial debido a que en los años anteriores fue muy bajo por el encarecimiento de los materiales.

Existe otro factor muy importante para el crecimiento de nuestro país que fue el proceso de electrificación con la paralela adaptación a las nuevas tecnologías así como la creación de embalses y parques hidroeléctricos.

En esta etapa se fue dando un proceso de urbanización en las ciudades que fueron creciendo y modernizándose. Sin embargo a partir de 1929 se dio una crisis mundial con una dura disminución de los precios de la demanda junto con la caída de la Bolsa de Nueva York la cual había concedido numerosos préstamos a muchos países de Europa

principalmente de Europa Central para que estos pudiesen recuperarse de la guerra. Simultáneamente en España dimitía Primo de Rivera condenando sus programas de inversión.

Con estos acontecimientos en España se viviría un periodo de recesión durante la década de 1930, más concretamente de 1929 a 1933 con una caída de las exportaciones y de las importaciones junto con la inversión de capital de hasta el 50% en estos cuatro años. No obstante España sufrió menos esta crisis mundial que algunos países de Europa con mayores índices de industrialización y mayor dependencia del exterior puesto que en España íbamos un paso por detrás y nuestras actividades productivas no dependían tanto del exterior.

En el año 1931 se proclamó la Segunda República con un legado corto pero intenso en el que hubo numerosos revuelos y enfrentamientos entre las diferentes clases sociales lo que generó una notable desconfianza a la hora de invertir.

## **2.4 1930-1951: Guerra civil y autarquía**

En esta época se dio un golpe de Estado militar que desembocaría en una guerra civil por los desacuerdos entre el militarismo y el republicanismo o el poder del Estado frente al poder de la Iglesia.

El país quedó dividido en dos partes por un lado la zona republicana y por otro lado la zona que se había sublevado. Como señalan Carreras y Tafunell (2004), la actividad económica quedó paralizada pues con la partición del territorio español también se vio dividido el mercado interior.

El Régimen franquista tuvo una serie de ventajas frente a la República pues este contaba con el apoyo incondicional del ejército; un ejército formado y organizado mejor que el de la República pues había una serie de mandos y cada persona sabía exactamente lo que tenía que hacer; la disposición de los campos de cultivo que proporcionaban la mayor parte de las subsistencias de manera que aseguraba alimento para la población o la confianza que había depositado en este régimen la mayor parte de los empresarios de manera que con sus inversiones ayudaron a financiar la guerra.

El régimen franquista surgió con la idea de repartir la renta y la propiedad privada. Esta idea iba sobre todo en beneficio de los empresarios pues se les repartieron sus parcelas correspondientes mientras que los salarios rurales y urbanos se iban reduciendo notablemente. Los salarios reales disminuyeron hasta la mitad del nivel que tenían en 1936 en los años que seguían desde entonces hasta 1950. Esto hizo que el nivel de vida de la población empeorase y se volviesen a utilizar técnicas o materiales más atrasados características de la primera revolución industrial como el carbón.

El primer periodo del franquismo fue hasta 1950 tuvo un fuerte impacto negativo para la economía española pues paralizó la etapa de crecimiento por la que venía pasando nuestro

país sembrando un ambiente traumático entre la población. Con el desencadenamiento de la Guerra Civil y tras el comienzo de la Segunda Guerra Mundial a España le costó mucho más que a otros países recuperarse con una tasa de crecimiento del PIB durante los años cuarenta mediocre alcanzando los niveles de 1936 en 1952. En 1950 la tasa de recuperación de Producto Interior Bruto en Europa con respecto a 1935 era un 30% superior y la producción industrial de hasta el 50% más, sin embargo España fue la excepción porque pese a haberse mantenido neutral en la Segunda Guerra Mundial había pasado por un periodo bélico de guerra civil en su interior.

Las bajas de capital humano y mano de obra trabajadora para España tras la guerra o los ejecutados y exiliados por el régimen franquista fueron del 10% de los trabajadores lo que no ayudó a nuestra economía pues muchos eran trabajadores con alta cualificación. En el ámbito de la enseñanza se recortaron numerosos medios y muchos profesores fueron perseguidos simplemente por el hecho de pensar que pudiesen llegar a adoctrinar a favor de la República.

En cuanto al nivel de importaciones y exportaciones en la década de los cuarenta hay que decir que el comercio de España con el exterior se vio muy desfavorecido reduciendo sus tasas hasta en un 30% en el año 1941. Hasta 1949 la evolución de las importaciones fue algo mejor que la de las exportaciones. La economía española antes de la guerra civil dependía casi en un 50% de sus exportaciones pero desde finales de la guerra con la recesión estas han caído en picado pasando a formar un segundo plano dentro de la economía española.

En cuanto al sector del automóvil y siguiendo a Gimeno Valledor (1993), podemos señalar una fecha importante: el 10 de febrero de 1940 se creó un decreto con la intención de regular la fabricación y producción automovilística en España. Numerosos coches como el AFA, el Nacional G o el Eucofor quedaron sujetos a esta serie de requisitos y limitaciones que aparecían en el decreto.

Por esta época aunque el número de personas que adquiriría su propio vehículo iba en aumento, no todo el mundo sabía conducir y tener un coche daba la imagen de ser una persona rica o con alto nivel adquisitivo. Durante este periodo la producción de coche en España se paró pues hasta la aparición del Seat 1400 en el año 1953 los coches que se utilizaban en nuestro país eran anteriores a 1935. El Seat 1400 se empezó a fabricar en Barcelona gracias a una serie de pactos con la marca italiana Fiat. En seguida se obligaba a la fabricación de todos los componentes en territorio español por lo que esto abrió las puertas a la creación de nuevas industrias auxiliares para nuestro país. Muy poco después se instalaron en España empresas como Fasa Renault.

## **2.5 Recuperación, crecimiento y apertura hacia el exterior de 1951 a 1970**

Desde el final de la Segunda Guerra Mundial el régimen franquista vivió un aislamiento internacional por sus simpatías con las potencias del Eje. El estallido de la Guerra Fría hizo que Estados Unidos comenzara a ver a España como un posible aliado anticomunista, con lo que se rompió el cerco diplomático.

En 1953 España firmó un acuerdo con el gobierno norteamericano por el cual España recibiría capital y financiación a cambio del Establecimiento de un convenio militar por el que se asentarían bases militares estadounidenses en nuestro territorio. Este acuerdo se bautizó como el Pacto de Madrid. Siguiendo en este apartado a Carreras y Tafunell (2004) se puede señalar que estas ayudas económicas le fueron muy útiles a España para recuperarse y poder adquirir materias primas y bienes de capital procedentes del exterior.

El fuerte periodo de industrialización y cambio para países vecinos como Alemania trajo consigo el aumento de las exportaciones para España hasta en un 40% entre 1950 y 1953. En estos años fue notable el aumento de las importaciones de materias primas de hasta un 60% con respecto a años anteriores.

Del año 1953 al año 1959 se estabilizaron bastante el nivel de importaciones y de exportaciones. Las importaciones crecieron lentamente paralelamente a los valores del Producto Interior Bruto mientras que las exportaciones se vieron paradas llegando a ser solo del 3% del total de la producción industrial lo que trajo consigo un importante déficit en la balanza comercial. Con la política autárquica que predominaba en España por aquel entonces se derivó en un sistema empresarial dominado básicamente por grandes empresas de los sectores públicos como el ferrovial y el eléctrico.

La renta se vio claramente incrementada en los años cincuenta respecto de la década anterior pues el PIB per cápita en la década de los cuarenta aumentó en un 0,2% anual mientras que en la siguiente década el crecimiento fue del 4.8%. Esto se debió a la gran acumulación de capital que se dio en la década permitiendo aumentar consigo el consumo privado aunque fue un contexto de mera recuperación económica. A mediados de la década las nóminas prácticamente adquirieron el doble de su valor.

En el año 1957 se creó una política fiscal que aumentaba los impuestos con el fin de recortar el déficit público que se venía acumulando. Dos años más tarde, en julio de 1959, con el objetivo de reorientar nuestra economía y nuestro sistema económico hacia una política exterior y de mercado abierto que nos ayudase a corregir el déficit se aprobaron los conocidos Planes de Estabilización.

En cuanto al sector del automóvil, en esta década, la actividad productiva de automóviles se empieza a incrementar de manera notable en Europa Occidental dando unos aumentos significativos también en el volumen de exportaciones pasando de unos métodos artesanales a unos métodos de fabricación en masa.

La demanda de vehículos en España se vio favorecida en el año 1959 con el Plan de Estabilización que se encargó de regular los precios de manera que el fabricante obtuviese

un menor margen de beneficio permitiendo al ciudadano unos precios menores (García Ruiz, 2003, p. 284).

Desde 1950 hasta inicios de 1970, las relaciones entre los fabricantes y los proveedores eran de carácter comercial sin tener en cuenta las relaciones personales y el trato con el cliente mientras que el número de transacciones internas era muy reducido.

Fue en el año 1955 cuando la marca italiana Fiat saco al mercado su nuevo modelo el Fiat 600 que dos años más tarde se empezó a fabricar en España por parte de la marca Seat. Este coche significó un cambio en la historia española del automóvil puesto que en el año 58 la lista de espera era de aproximadamente 100000 personas (Gimeno Valledor, 1993, p. 53). Este modelo de coche dejó de fabricarse en el año 63 pues estaba algo anticuado; no obstante sus ventas totales fueron de 797349 unidades. Uno de sus grandes competidores fue el Renault 5.

Por esta década podemos decir que los principales modelos de automóviles preferidos para los españoles eran el Seat 1400 y 600 y el Renault Dauphine.

Volviendo a la historia de España, siguiendo a Carreras y Tafunell (2004), para empezar a hablar de la década de los sesenta hay que decir que la expansión hacia el exterior se llevó a cabo con una apertura comercial y otra financiera.

Por el lado comercial se procedió a realizar una apertura hacia el comercio exterior liberalizando el mercado, llevándose a cabo una política menos rígida que la anterior de manera que el Estado no interviniese en el volumen de importaciones simplemente se limitó a cobrar una proporción en forma de impuestos o aranceles. Esto permitió a España la obtención de numerosas materias primas de las que antes no disponíamos.

Se creó un nuevo arancel en 1960 que sirvió para modernizar la economía Española, pues el arancel que se tenía hasta entonces fue creado en 1922 y en muchos aspectos estaba algo descompensado. España en 1970 llegó a un acuerdo con la Comunidad Económica Europea por el que debido a la tendencia de apertura hacia el exterior se reducirían las tarifas de las barreras de entrada y salida de productos.

Desde el punto de vista de la expansión financiera a partir de 1959 se permitió en España la libre inversión tanto de capital extranjero como de capital nacional ampliando las diferentes modalidades de inversión. Esta decisión tampoco ponía pega a la libre repartición del capital generado por las inversiones. El Estado a partir del año 59 se mostró muy permisivo con las propuestas de inversión extranjera las cuales fueron muy útiles para corregir los desequilibrios en la balanza comercial española.

Estas aperturas tanto la financiera como la comercial ayudaron a crear una dinámica de crecimiento y expansión de 1960 a 1975 de manera que el Producto Interior Bruto creció a un ritmo del 7.9% y el PIB per cápita al 6.9%. El sector turístico también se vio muy favorecido en España a partir de 1969.

El periodo que fue de 1960 a 1975 se caracterizó por ser una etapa de crecimiento con un aumento de la población. El Producto Interior Bruto se duplicó durante este periodo así como la renta por habitante. Este desarrollismo fue bautizado por como la Edad de Oro española.

El sector que más desarrollo este crecimiento fue el sector industrial con unas cifras de crecimiento del 10% anual durante estos años. También destacó el sector primario por la reducción de mano de obra en estos años prácticamente a la mitad. El crecimiento industrial de España se dio fundamentalmente a la demanda que provenía del interior del mismo país, es decir, se había generado un mercado interior entre los diferentes sectores de manera que nos permitió seguir creciendo sin necesidad de depender en gran medida del exterior.

Las exportaciones de nuestro país hasta los años 60 se caracterizaban por ser fundamentalmente productos primarios; tras el proceso de industrialización cambió la dinámica y estas pasaron a ser en su mayor parte productos de carácter industrial. También hay que decir que el nivel de exportaciones de nuestro país hasta 1970 fue muy conservador pues solo el 7% de la producción nacional se dedicaba al consumo exterior.

En cuanto a los productos más demandados en nuestro país durante este periodo destacan ramas como la de los productos alimenticios, los productos textiles, la electricidad el gas o la madera y el tabaco. La industria mecánica también tuvo un peso importante para nuestra economía. En cuanto a las ventas en el interior de España, durante esta etapa se dio una gran importancia a la fabricación y distribución de vehículos industriales, los cuales se fueron repartiendo por la península de manera bastante proporcional para satisfacer los diferentes recorridos de las redes comerciales. (García Ruiz, 2003, p. 31). Las marcas más destacadas en la fabricación de estos vehículos fueron DKW, Ebro, Pegaso o Renault. En el caso de Renault y Citroën su estrategia fue muy exitosa pues se centraron en el desarrollo de un vehículo que fuera más bien un derivado de un turismo normal pero con una potencia de transporte de hasta 1 tonelada de peso (Tm). En la década de los 60 Alemania ya exportaba alrededor del 45% de sus vehículos seguida de Francia e Italia con unos porcentajes de exportación que estaban en torno al 40 %.

En cuanto a la agricultura, a pesar de llegar apenas a un nivel de crecimiento del 3% durante estos años, hay que decir que fue un periodo en el que se logró modernizar. Esto vino como consecuencia de la paralela evolución industrial pues mucha gente tuvo que dejar la agricultura por sus bajos rendimientos e incentivados por la abundante oferta de trabajo en el sector industrial lo que suponía la necesidad de un cambio para nuestro sistema agrícola para así poder aprovechar de manera más eficiente todos los recursos. Esto también provocó un aumento de los salarios para los agricultores.

Se empezó a implantar maquinaria en el campo de tal manera que se tuvo una serie de aspectos negativos y otros positivos. Por el lado negativo hubo muchos agricultores que no pudieron soportar sus inversiones de manera que tuvieron que endeudarse y en muchos casos llegar al cierre. Por el lado positivo, el que pudo hacer frente a las inversiones aumento notablemente sus niveles de productividad. (Carreras y Tafunell, 2004, p. 358).

Volviendo al sector del automóvil en esta década, más concretamente en el año 1963, en España a la cabeza en número de matriculaciones de turismos se encontraba Seat con una cifra de 44.241 vehículos matriculados, seguida de Renault con 25.440 y un poco por detrás Citroën con 6.696.

Junto con los Planes de Estabilización de la década anterior, otro acontecimiento que ayudó a fomentar la demanda de automóvil fue la implantación en el año 1966 de la

financiación a plazos. Tuvo mucha repercusión pues el ciudadano, debido a los altos precios de los vehículos le era muy difícil poder comprar un coche en el acto. (García Ruiz, 2003, p. 31).

En el caso de España durante la década de los sesenta y de los setenta el objetivo fundamental de las empresas automovilísticas fue el de mejorar los métodos de trabajo o métodos productivos a través de mejoras tecnológicas lo que permitía hacer frente a la creciente demanda existente ampliando la diversidad en cada gama de vehículos y manteniendo las peculiaridades de los modelos tayloristas y fordistas.

Siguiendo la idea de Benjamin Coriat (1993), el modelo Taylorista vino definido por Taylor y se basaba en un aumento de la productividad teniendo en cuenta que los mecanismos para generar riqueza se basaban en el trabajo medido en tiempos de manera que los trabajadores empezaron a trabajar con un modelo de trabajo organizado y en cadena. El Fordismo surge a principios de los 90 de la mano de Henry Ford y se dio con la intención de mejorar el sistema de Taylor gracias a la progresiva mecanización de los sistemas o cadenas de montaje. Su idea era la de producir el máximo de un producto en el menor espacio de tiempo posible.

## **2.6 Crisis y desaceleración de la economía de 1970 a 1990**

En esta etapa de dos décadas se vivió un periodo de recesión en relación a años anteriores que vino causado en gran medida por la subida de los precios del petróleo; subida que afectó a todos los sectores en general y a España más fuertemente que a otros países europeos. Esta inflación tuvo una media de crecimiento anual de casi el 16% durante estos años. El crecimiento del Producto Interior Bruto se contrajo de tal manera que la tasa de aumento anual fue tan solo del 2% (Carreras y Tafunell, 2004). Creció también el desempleo pues la población ocupada paso de ser de 13 millones en el año 74 a ser de 10 millones en 1985. La inversión de capital y las ayudas por parte del Estado también disminuyeron en estos primeros años de la década de los 70.

Hay que señalar que este periodo de crisis fue meramente del sector bancario y en mayor medida del sector industrial que se vio afectado con la creación de más competencia por parte de los países emergentes de manera que la producción industrial española prácticamente se estancó.

El paro aumento como consecuencia también de una serie de factores como la coincidencia de la crisis industrial con el conocido boom de los 60 que concentraba numerosa mano de obra, el estancamiento de la migración hacia el exterior o por el desempleo que traía consigo por aquel momento la agricultura con su progresiva modernización.

Estos años fueron también de transición pues en 1975 con el fallecimiento de Francisco Franco se pasa de un régimen dictatorial a una monarquía parlamentaria. Destacaron dos fechas como junio del 77 con la celebración de las primeras elecciones democráticas o

diciembre del 78 con la aprobación de la Constitución. En julio del 76, Adolfo Suárez como representante del PSOE fue elegido presidente por mayoría absoluta.

Con la formación del nuevo Gobierno surgía la necesidad de reestructurar todo el sistema económico de modo que se llegó a un acuerdo en 1977 entre todos los partidos que componían el grupo parlamentario conocido como los Pactos de Moncloa que se basaban en unas políticas orientadas a frenar la subida de los precios, ayudando a modernizar el sistema fiscal de nuestro país.

En esta etapa se caracterizó la idea del Estado del bienestar, idea que se reflejó en el aumento de las ayudas sociales por parte del Estado a los ciudadanos con la intención de reducir las desigualdades tanto sociales como de la renta. El gasto público en relación al Producto Interior Bruto se multiplicó por dos en esta época pues en el año 1973 era del 20% y en 1985 esta cifra se situaba en torno al 40%.

En cuanto al sector del automóvil, y basándonos de ahora en adelante en lo que señalan García Ruiz, González de la Fe, Zubero y Vieyra en García Ruiz (2003) podemos indicar cómo a partir de los años 70, en lo que se refiere a producción exterior y volumen de exportaciones destacaban las marcas norteamericanas como Chrysler o Ford con porcentajes del 45% frente al 10.5% de Volkswagen o el 11% de Renault en el mercado europeo. Esta situación se igualó 10 años más tarde con tasas en torno al 35%. Para el caso de España por 1975, el principal problema era su menor grado de avance respecto a países europeos como Francia o Alemania lo que le provocaba unos elevados niveles de saturación.

Al inicio de la década de los setenta con el proceso de liberación se dio un poco más de permisividad a las multinacionales automovilísticas pues anteriormente con el régimen franquista había muchas limitaciones que impedían a estas empresas alcanzar su máximo potencial, pues se las regulaba por parte del Estado aspectos como los precios máximos, el nivel de importaciones o exportaciones, o el volumen de producción y de ventas.

Durante esta etapa también hay que hacer referencia a la crisis del automóvil en España lo que trajo como consecuencia el que muchas empresas como Seat, Ford o Renault tuviesen que optar por estrategias de agrupación a través de pactos con el objetivo de mejorar la expansión internacional junto con el aumento del nivel de exportaciones

Desde principios de los 70 hasta 1986 se produce una etapa de cambio en la que las relaciones entre clientes y proveedores seguían siendo de carácter comercial pero en cuanto a producción y productividad se iban obteniendo mejoras. Fue a partir de 1986 cuando se empezaron a fomentar las relaciones entre los fabricantes y los proveedores de manera que se permitía optar en mayor medida al mercado exterior gracias a la cooperación entre estas dos partes.

En cuanto a las marcas de automóviles que se comercializaban en España durante la década de los setenta destacan por su mayor volumen de matriculaciones en turismo fundamentalmente tres; Renault, Seat y Citroën. Seat continuaba al frente en el registro de matriculaciones seguido de Renault con 85.196 y en tercer lugar Citroën con 24.786.

Sin embargo, en la década de los 80, en cuanto al número de matriculaciones hay que decir que en 1980 Renault pasó a ser la marca con mayor número de vehículos

matriculados en territorio español de manera bastante proporcional con una cifra de 202.032, seguida de Seat con 149.159 y con un tercer puesto para la marca Ford con 70.640.

Por esta etapa es importante hablar de una serie de marcas como Ford, Renault, Opel, Seat o Volkswagen. En el caso de España empezando con la marca Ford hay que señalar los conocidos *decretos de Ford*, aprobados a finales del año 1972 y que fueron una serie de pautas legislativas que se establecieron en beneficio de la fabricación de esta empresa la cual quería instalarse en España. Esto supuso una mejora para España pues tras este decreto se le abrían más puertas de cara a la exportación de vehículos al extranjero. Hasta aquel entonces en nuestro país se seguía unos métodos de producción que se centraban en alcanzar la máxima producción dejando un poco de lado aspectos como la calidad o el coste lo que impedía ser competitivos respecto de otros países.

Concretamente en el año 1976 con la llegada de la marca americana Ford a nuestro país y con su peculiar modelo de turismo el Ford Fiesta bajó mucho la demanda interna de vehículos de ciertas marcas como Renault o Seat obligándolas a cambiar de estrategia optando por el aumento de los niveles de exportación.

Con anterioridad a los conocidos Pactos de Ford el 87% de la población todavía no tenía vehículo en sus casas mientras que tan solo diez años más tarde esta cifra se redujo al 50%. Es decir durante el Régimen Franquista el tener vehículo propio se consideraba como un bien de lujo el cual estaba sometido a unos elevados impuestos.

En cuanto a la marca Seat, en este periodo la situación para ella tenía algunos puntos fuertes como su capacidad de adaptación al mercado español, sus buenas y modernas áreas productivas o su notable red de distribución del mercado interior. Sin embargo también tenía una serie de desventajas como su dependencia tecnológica, su exceso de capacidad productiva o el aumento de productos obsoletos.

Para el caso de Volkswagen la situación era parecida, no obstante esta marca contaba ya con un reconocido prestigio que la posicionaba como una de las marcas líderes del sector del automóvil en Europa. Sin embargo los costes de fabricación de esta marca eran más elevados pues había que fabricar en Alemania y luego distribuir el producto por lo que les surgía la necesidad de implantar alguna factoría en territorio español. En 1982 Volkswagen decidió crear una alianza con Seat que le permitió una mayor penetración de sus vehículos en el mercado automovilístico español.

Posteriormente Seat, en 1986 fue unida o absorbida por Volkswagen pasando a formar parte como tercera marca del Grupo Volkswagen, grupo al que también se fusionó Audi. En la actualidad en este grupo también participa la marca Skoda y se conoce como Grupo Vag. Con esta alianza se empezaron a fabricar en las fábricas de Seat en España algunos modelos de la marca Volkswagen como el Passat, el Polo o el Variant haciendo que los trabajadores tuvieran que adquirir nuevos conocimientos y permitiendo también un mayor grado de robotización en las fábricas. Estas innovaciones tecnológicas afectaron de forma genérica a las demás marcas que producían en territorio español pues apenas 5 años después la mayoría de estas ya habían incorporado a sus procesos dichas mejoras tecnológicas.

En relación con GM-Opel su implantación en Europa se dio en los años 20 y cuya expansión fue notable ubicando numerosas fábricas por el este de Europa tras la caída de Muro de Berlín. Sin embargo la fabricación de estos coches en España llegaría unas décadas más tarde, más concretamente en el año 1979 a través de un Decreto de Ordenación del Sector en el que el Gobierno de España se ajustó a las medidas del fabricante para consolidar la conocida sociedad General Motors España. La fábrica se empezó a construir en el año 1980 en la localidad de Figueruelas (Zaragoza) con un capital suscrito de 41.547 acciones debido a sus buenas características en cuanto a posicionamiento geográfico y mano de obra cualificada. Dos años más tarde se comienza a fabricar en masa el modelo Opel Corsa produciéndose ese mismo año la inauguración de una nueva planta de ensamblado por el Rey Juan Carlos. En 1995 esta pasaría a llamarse Opel España S.A.

En esta factoría también se fabricaron otros modelos como el Opel Kadett, el Opel Astra o el Opel Meriva.

Por último, ya en este periodo empieza a introducirse también con gran fuerza en el mercado la marca japonesa Toyota con unos métodos de trabajo conocidos como el *lean production* que dotaban a los vehículos de grandes avances tecnológicos (García Ruiz, 2003, p 195). De esta manera se logró pasar a otra cultura dentro de la empresa en el ámbito relacional pues se crean unos vínculos entre la empresa y sus proveedores más cercanos de manera que el proveedor se adapte a las necesidades existentes en cuanto a calidad, variedad y cantidad de producto.

## **2.7 Integración de España en la CEE y adhesión al Euro de 1990 a 2000**

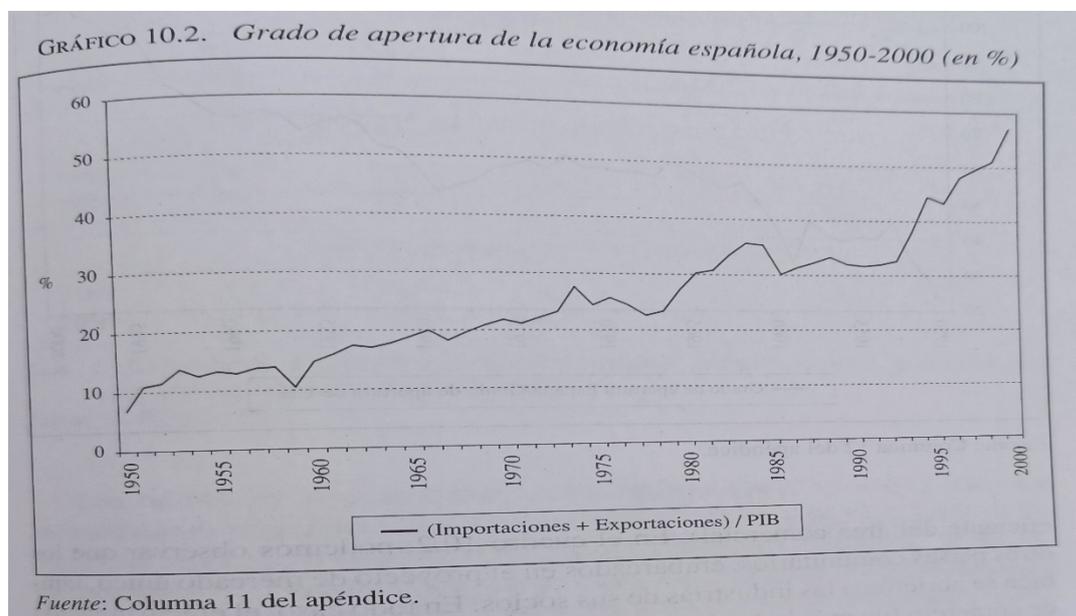
Este periodo fue estrictamente de carácter democrático con tres victorias para el PSOE en el 86, en el 90 y en el 93 y una para el PP por mayoría relativa en 1996. Esta etapa finaliza en 1998 pues en el año 1999 la política monetaria pasó a manos del Banco Central Europeo.

La integración de España en la Unión Europea fue un acontecimiento clave para nuestro país y fue posible gracias a que entre 1985 y 1990 el ciclo económico y productivo de España y de los países de la Unión Europea era muy similar incluso registrando mejores tasas de crecimiento, expansión y nivel de empleo para España respecto de estos países. Se registró una crecida del 11% en inversiones de capital pero fue a partir de 1990 con la crisis industrial de los países desarrollados cuando España se vio más perjudicada que el resto aumentando nuevamente el desempleo.

A juicio de Carreras y Tafunell (2004), a la altura de 1991 se pudo comprobar que España estaba viviendo una etapa de parón de nuestra economía para que a continuación en 1992 y 1993 pasará a ser un proceso de crisis o recesión para nuestro país en el que se frenó notablemente la inversión privada junto con el nivel de importaciones y exportaciones que venía siendo tan bueno en la fase expansiva del lustro anterior. La tasa de para alcanzo su cifra récord con un porcentaje del 24%.

A pesar del ciclo de estancamiento que sufrió España con su entrada en la Unión Europea seguía manteniendo los niveles de importaciones y exportaciones más elevados que hasta 1980. El comercio exterior creció muy notablemente a partir de la adhesión de nuestro país a la Unión Europea pues se redujeron las barreras de entrada y de salida.

Gráfico 1. Grado de apertura de la economía española, 1950-2000 (en %)



Fuente: Carreras y Tafunell (2004, p. 409).

En cuanto a la integración monetaria de España en la Unión Europea se integró la peseta al Sistema Monetario Europeo en el año 1989 a la vez que se creaba el Plan Delors cuyo objetivo era la unión monetaria con un tipo de cambio fijo haciendo que las empresas españolas estuviesen directamente expuestas a la competencia de los países comunitarios.

Desde 1980, España venía alcanzando un nivel de déficit muy elevado en torno al 5% del Producto Interior Bruto lo que hacía que no pudiésemos optar al tercer pacto monetario de la Unión Europea acordado en el Tratado de Maastrich. Estos niveles de déficit creaban una corriente inflacionista en algunos casos en donde también se veían elevados los tipos de intereses, lo que provocó la retirada del mercado de numerosos inversores extranjeros (Carreras y Tafunell, 2004).

Esta situación coincidió con la crisis internacional que se vivió en el año 1992 y 1993; crisis que afectó a España pues se redujo considerablemente el nivel competitivo de las empresas españolas pues manteníamos niveles de déficit más elevados en relación a los países de la Unión Europea por lo que era necesaria una reducción del gasto público.

En el Tratado de Maastrich se fijaron las condiciones necesarias para aplicar una moneda única para todos los países de la Unión Europea. Se establecieron tres fases la primera fue de 1992 a 1994, la segunda de 1994 a 1998 y la tercera fue de 1999 a 2001. Este último periodo fue en el que España adquirió como moneda única el euro dejando atrás la peseta. España no pudo adquirir el euro hasta la tercera fase debido a que la Unión Europea fijó una serie de criterios que hasta entonces no cumplíamos tales como tener

unos niveles estables de déficit, inflación, de deuda pública, en los tipos de interés y en los tipos de cambio.

Estos criterios o normas de adhesión al euro guiaron a nuestro país y a la Unión Europea hacia el progreso de tal manera que se consiguió reducir el paro, aumentar el gasto privado, el nivel de inflación se redujo y los salarios continuaron creciendo aunque más moderadamente.

Para mejorar la competitividad de los mercados de bienes, servicios y factores productivos de nuestro país las políticas fueron encaminadas a la reducción de la intervención del Estado. En el año 1984 se reformó el estatuto de los Trabajadores de manera que se aumentase el flujo de la oferta y la demanda de trabajo lo que trajo consigo la creación de nuevos empleos y ocupándose así más puestos de trabajo.

El segundo lustro de los años 90 tras una nueva reforma laboral en 1994 fue un periodo de carácter expansivo muy similar al de la década anterior con unos importantes niveles de creación de empleo.

Haciendo referencia al sector del automóvil en nuestro país, y de acuerdo con González de la Fe, Pérez Sanchó y Zubero en García Ruiz (2003) durante los años 90 la matriculación de turismos para Seat bajó significativamente pasando a ser la cuarta marca con una cifra de 98.283 vehículos matriculados. En primer lugar estaba Renault con 165.954, seguido de Ford con 142.130 y en tercer lugar Opel con 134.034.

Durante el transcurso de los 90 Seat entró en un periodo de crisis tras la devaluación progresiva de la peseta lo que implicó que acumulase una gran deuda con Volkswagen. Esta marca consiguió resolver esta racha de pérdidas en el año 1996 con la obtención de beneficios gracias a las modificaciones y reestructuraciones que llevo a cabo en su plantilla. Sin embargo este reajuste hizo que se pasara de 24.268 trabajadores a principios de los 90 a 12.896 en 1996.

A principios de los 90 la marca Opel empieza a cambiar su dinámica de trabajo pasando de unos métodos laborales más tradicionales a unos en los que se delegaba más las responsabilidades a los trabajadores formando grupos de trabajo entre estos lo que hacía que se mantuviese un clima de comunicación y diálogo entre todos los componentes de la empresa.

En la década del 2000, Renault seguía siendo la marca con un mayor número de matriculaciones con 203.204, seguido de Seat que tras su anterior bajada consiguió recuperarse con una cifra de 164.339 y de Citroën en tercer puesto con 158.718 vehículos matriculados.

## **CAPÍTULO 3**

### **FASA RENAULT EN LA ECONOMÍA DE CASTILLA Y LEÓN**

En esta última parte de mi trabajo la información sobre la economía de Castilla y León está estructurada en cinco apartados abarcando desde 1900 hasta inicios de los 2000. En estos epígrafes, iré hablando de temas como la población activa y la población ocupada para nuestra comunidad, los diferentes sectores económicos, los flujos migratorios, los niveles de inversión o los flujos de exportaciones e importaciones entre otros. Toda esta información se ofrece con la respectiva comparativa con los datos nacionales.

Al final de este capítulo he realizado un pequeño apartado que nos muestra la importancia que ha tenido el sector automovilístico en nuestra comunidad.

#### **3.1 1900-1960 Primeros años: La población de Castilla y León**

En cuanto a la población de Castilla y León, esta ha ido teniendo un desarrollo desigual en función de diferentes acontecimientos históricos.

Desde 1900 a 1920, el crecimiento de la población es negativo para nuestra comunidad debido a la alta mortalidad que causó la gripe de 1918 y a los importantes flujos migratorios que se dieron ocasionados muchas veces por movimientos bélicos o por búsqueda de trabajo.

A partir de los años 30 y hasta la década de los 50, aunque aún había un elevado porcentaje de mortalidad, el corte de los flujos migratorios hizo que la población de Castilla y León se fuera recomponiendo (López Trigo, año 2001, p. 18).

#### **3.2 1960-1975 Incremento de los movimientos migratorios**

Para elaborar este apartado seguiré a Cavero Álvarez y Rojo García (1998), así como a García Fernández (2004).

Desde mitad de siglo hasta 1970 se produce un descenso bastante notable de la población castellano leonesa pues en esta etapa los movimientos migratorios tomaron gran importancia.

En cuanto a nivel de población en Castilla y León 8 de las 9 provincias han ido perdiendo habitantes desde la década de los sesenta hasta principios de los 2000 a excepción de Valladolid.

Hasta 1960 el Producto Interior Bruto por habitante era muy tenía muy poco peso. Fue a partir de 1960 cuando este empezó a incrementarse fijándose en los países cercanos que componían la Unión Europea. Para Castilla y León la mayor etapa de crecimiento de viviendas familiares se dio en la década de los 70. Esto puede deberse a la fuerte natalidad que se dio durante la década anterior.

Durante los sesenta, la economía de nuestra comunidad estuvo marcada principalmente por la agricultura pues este sector generaba en torno al 50 % del empleo total. Esta situación ha ido cambiando con el paso de los años de manera que hoy predomina el sector servicios a la cabeza como generador de empleo en Castilla y León.

Desde la década de los 60 hasta la actualidad, Castilla y León ha ido perdiendo numerosos puestos de trabajo con un crecimiento muy discreto. Esto se debe a que sus actividades fundamentales estaban centradas en la agricultura o en el sector minero; actividades que estaban basadas en unos métodos tradicionales que han permitido crecimientos de los niveles de productividad muy discretos en comparación con otras comunidades en las que han predominado otros sectores u actividades como el turismo o el sector servicios. Estos niveles desiguales con otras comunidades se han visto compensados en algunos casos por la emigración.

En cuanto al nivel de desempleo, las tasas de paro fueron prácticamente nulas hasta el tercer cuarto de siglo, sin embargo a partir de 1975 se ve un incremento progresivo y continuado. Desde los años 60 en adelante la creación de empleo es continuo en la mayoría de los sectores como el sector de los servicios o el de la construcción. Sin embargo, el sector agrícola fue perdiendo peso en Castilla y León reduciendo notablemente sus niveles de empleo (García Fernández, 2004, pp. 30, 32).

Durante este periodo, el paro se mantuvo en niveles muy reducidos gracias también a la intensidad de movimientos migratorios dentro de nuestra comunidad, debido a que muchos castellano leoneses se vieron en la posibilidad o en la necesidad de moverse en busca de trabajo fuera de Castilla y León. Los movimientos migratorios ganaron gran importancia a partir de la década de los sesenta y hasta mediados de los 80.

Como podemos observar en la siguiente tabla reflejada en García Fernández (2004, p. 104) desde la década de los 60 hasta mediados de los 70 el sector agrario formaba un alto porcentaje de población empleada en torno al 50%, cifra que se vio reducida a un 40% aproximadamente en los próximos 10 años. Esta pasaría a ser de porcentajes en torno al 25 % de la población con empleo pasando a cifras muy reducidas a partir de 1985. Estas cifras oscilan entre el 10 y el 15% de la población ocupada.

Cuadro 10

**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO  
DE EMPLEOS AGRARIOS (Miles)**

Castilla y León					
	E. agrario (1)	E. total (2)	(1/2)*100	Tasa de variación	% Empleo no asalariado
1960	632,0	1186,9	53,2		81,9
1973	402,4	1002,4	40,1	-3,4	85,9
1985	215,4	818,6	26,3	-5,1	85,8
1993	129,6	832,5	15,6	-6,2	88,1
2001	113,5	1019,7	11,1	-1,6	85,2

España					
	E. agrario (1)	E. total (2)	(1/2)*100	Tasa de variación	% Empleo no asalariado
1960	4847,5	12297,3	39,4		66,7
1973	3348,6	13269,0	25,2	-2,8	67,1
1985	1970,8	12528,7	15,7	-4,3	64,3
1993	1276,3	12961,5	9,8	-5,3	65,9
2001	1202,5	16932,0	7,1	-0,7	55,0

Fuente: RNDP, BBVA, y FUNCAS

### 3.3 1975-1985 Industrialización y robotización

Para la elaboración de esta etapa se han seguido una serie de autores tales como: Sánchez Macías, Zofio Prieto, Gómez García y Miranda Escobar en García Fernández (1998). También se ha seguido a García Fernández (2004).

Para empezar este apartado, en lo que se refiere a la población de Castilla y León desde 1975, esta ha ido aumentando paralelamente a la media de la población española en su conjunto aunque siempre un poco por debajo hasta 1985. En esta etapa la población en edad de trabajar y hasta los 55 años es más elevada para España que para Castilla y León. Esto se igualará aunque seguirá siendo un poco más alto el porcentaje para España a partir de los 55 años. Durante este periodo para nuestra comunidad existe una predominancia de varones respecto de mujeres cifras que se ven más acrecentadas a partir de los 25 años de edad.

A partir del año 1975 todo cambió y de aquí en adelante se darían diversas etapas con periodos de crisis y periodos de crecimiento y creación de empleo. De 1975 a mediados de los 80 se vivió una etapa en la que el paro aumentó de forma significativa. Este aumento se dio paralelamente en el resto de España.

Sin embargo, la población ocupada por aquel entonces iba decreciendo a pesar de situarnos por encima de la media nacional. La evolución del paro en estos años fue creciente aunque ligeramente por debajo de la media nacional. No obstante partir de 1975 debido a la creación de nuevos puestos de trabajo en nuestra comunidad, y con esta

pequeña ventaja respecto de la media nacional, se redujeron notablemente los movimientos migratorios anotando cifras mínimas históricas durante el primer lustro de los años 80 haciendo que tendiesen a igualarse las diferencias.

A partir de 1980 una de las características de las subidas del desempleo fue por la robotización y la introducción de maquinaria al proceso productivo haciendo que fuera necesaria menos mano de obra humana. Esto afectó en gran medida a sectores como el agrario o el industrial.

En cuanto a la repartición del trabajo en diferentes sectores durante esta etapa, destacó el peso del sector agrario en nuestra comunidad llegando a ser el doble en algunas provincias en comparación con la media nacional. Dentro de la comunidad solo Valladolid, Salamanca y Palencia tenían unos porcentajes superiores para el sector servicios que para el sector agrario por aquel entonces. Por estos años el mercado de trabajo dependía básicamente del sector primario y se notaba además una escasez en infraestructuras en comparación con otras comunidades.

La producción del sector primario para nuestro país fue muy variada en esta etapa pues en cuanto a la agricultura, esta destacó por sus increíbles volúmenes en la producción de remolacha. La alfalfa y la cebada ocuparon un segundo escalafón, seguidos de los tubérculos y el trigo. En cuanto al sector de la ganadería, los productos más producidos en nuestra región fueron en primer lugar la leche de vacuno, seguida de productos como el huevo de gallina o el porcino.

Hay que decir que la energía los 10 años anteriores a 1985 se vio muy encarecida debido a factores o conflictos como la Crisis del petróleo (Maluquer de Motes, 2014, p. 355).

En cuanto a la inversión en Castilla y León destacan dos etapas en las que la tendencia fue altamente expansiva: a partir de 1965 hasta el 75 y la segunda el primer lustro de los años 80. Los periodos menos llamativos en cuanto a inversión fueron el último lustro de los 70 y los tres primeros años de los 90, llegando a registrar tasas de inversión negativas. El porcentaje de inversión en comparación con la media nacional se ha mantenido por debajo de la media para Castilla y León además de contar con una mano de obra menos cualificada o especializada.

Algunas de las causas que han permitido el equilibrio en nuestra comunidad es el alto nivel de recursos renovables básicos como el agua, el viento o la energía solar entre otros. Por el lado de las energías no renovables como aparece reflejado en esta gráfica destacan por su abundancia los minerales no metálicos o los recursos no energéticos. Hay que destacar que el río Duero es el río de toda España que más cantidad de agua se dedica al consumo y al abastecimiento de la población.

Así lo refleja García Fernández (2002, p. 169).

Cuadro 2		LOS RECURSOS NATURALES FUNDAMENTALES EN CASTILLA Y LEÓN			
		Explotaciones	Empleo 1998	Interés Económico	Recursos Existentes
<b>NO RENOVABLES</b>					
<b>MINERALES METÁLICOS</b>					
	HIERRO	0	0	Ninguno	A
	PLOMO,CINC,COBRE	0	0	Ninguno	E
	ESTANO	1	6	Bajo	E
	ORO	0	0	Ninguno	E
<b>MINERALES NO METÁLICOS</b>					
<i>NO ENERGÉTICOS DE USO INDUSTRIAL</i>					
	ARCILLAS CERAMICAS	55	86	Medio	A
	CAOLIN	1	20	Bajo	A
	DOLOMIA	1	3	Bajo	A
	ESTEATITA	2	70	Medio	A
	FELDESPATO	2	73	Medio	A
	GLAUBERITA	1	199	Medio	A
	MICA	0	0	Bajo	A
	SILICE	8	52	Medio	A
	TURBA	3	6	Bajo	A
	YESO	6	28	Bajo	A
<i>NO ENERGÉTICOS ORNAMENTALES</i>					
	ARENAS Y ARIDOS	254	654	Alto	A
	ARENISCA	14	38	Bajo	A
	CALIZA	63	314	Medio	A
	CUARCITA	7	46	Bajo	A
	CUARZO	2	15	Bajo	A
	GRANITO	29	131	Medio	A
	MARMOL	1	32	Bajo	A
	PIZARRA	42	1049	Alto	A
	PORFIDOS	1	11	Bajo	A
<i>MINERALES ENERGÉTICOS</i>					
	HULLA	10	3053	Muy alto	A(**)
	ANTRACITA	33	3406	Muy alto	A(**)
	HIDROCARBUROS	1	2	Bajo	E
	URANIO	1(*)	148	Bajo	E
<b>RENOVABLES</b>					
	AGUA			Muy alto	A
	VIENTO			Muy alto	A
	SOL			Muy alto	A
	BOSQUES			Muy alto	A
	PROD. AGRICOLAS			Muy alto	A
	EL MEDIO NATURAL			Muy alto	A

(\*) Explotación (\*\*) Los recursos totales explotables de antracita y hulla se estiman en 1914,9 millones de TM.  
(A)= abundantes; (B)= escasos; estas calificaciones solo pretenden indicar si se trata de sustancias con grandes depósitos que garantizan su explotación por periodos largos, o por el contrario si se trata de depósitos escasos.  
Para más información ver Mapa Geológico y Minero de Cast. y L.  
Fuente: Elaborado a partir de MICYT. Estadística Minera y JCYL. Mapa Geológico y Minero de Castilla y León

En cuanto a comunicación y transportes Castilla y León contaba con un gran número de carreteras en su territorio abarcando en torno al 20% del total del territorio español. No obstante, el estado de conservación de estas vías era mejorable, pues había tres provincias que según estudios estarían por debajo de la media de lo que sería un nivel óptimo de la conservación de nuestras carreteras. En cuanto al sistema ferroviario, la conservación ha ido más o menos igual que la de las carreteras viéndose limitado su uso a partir de los años ochenta a casi la mitad.

Castilla y León destacaba por ser una comunidad con la capacidad de generar un alto porcentaje de recursos energéticos en comparación con el resto de las comunidades y de España. La electricidad era la fuente de energética que más abundaba pues solo se utilizaba en torno al 30% de esa energía generada. En otras palabras el conjunto de España dependía bastante de nuestra comunidad en el abastecimiento de energías como la electricidad aunque esta dependencia se ha visto reducida levemente a partir de mediados de los 80 (García Fernández, 2002, pp. 192, 201, 203).

En cuanto al petróleo que se distribuía y se distribuye en nuestra comunidad, este se hace en 4 ciudades que son Valladolid, Palencia, León y Salamanca.

A partir del año 78, con la aprobación de la Constitución se decretaron una serie de artículos que establecían unas bases que aseguraran unos servicios básicos a la población.

Estos servicios (educación, sanidad...) se acordaron en función de diversos factores con la idea de proporcionar la satisfacción de unas necesidades mínimas para la población con el mayor grado de igualdad.

### **3.4 Últimos 15 años del siglo (1985-2000)**

En este apartado trataré aspectos como la población ocupada para Castilla y León en comparación con España, los movimientos migratorios que se dieron en nuestra comunidad, los diferentes sectores económicos, las importaciones y las exportaciones, así como los niveles de inversión para nuestra comunidad.

Desde mediados de los 80, la tendencia en cuanto a población ocupada seguía siendo la misma, aunque poco a poco se incrementan las diferencias entre Castilla y León y España en su conjunto. En este momento vio un crecimiento muy moderado tanto para España como para nuestra comunidad. Sin embargo fue a partir de los 90 cuando este crecimiento se convirtió en otra leve caída sobre todo para Castilla y León, que pasó a situarse por debajo de la media nacional.

Fue a partir de 1995 cuando se notó considerablemente una bajada de población en edad de trabajar en relación con el conjunto de España. Por estas fechas aún predomina la mano de obra masculina en el mercado aunque estas diferencias cada vez eran menores; las diferencias en número de personas en edad de trabajar de nuestra comunidad en relación con el país se fueron reduciendo en este periodo de manera que a partir de los 25 años estas cifras eran prácticamente idénticas. Durante los inicios de los 90 la única provincia que registró crecimientos de población fue Segovia debido en gran medida a su cercanía con la capital del país (Sánchez Macías 1998, p. 28).

A partir de 1995, la población ocupada seguía creciendo muy levemente para nuestra comunidad y más notablemente para España, cuya media en este periodo se encontraba por encima que la media de nuestra comunidad. Las tasas de paro tenían una tendencia bajista aunque poco notable igualándose los porcentajes en el año 99 para España en su conjunto y para Castilla y León.

En cuanto a los movimientos migratorios, fue a partir del año 1985 cuando empezó a notarse como aumentaba el número de estos de nuevo en nuestra comunidad aunque en esta nueva etapa de una forma más moderada a la de los años 60.

Una parte importante de la población se vio obligada a migrar a las ciudades haciendo que el nivel de población fuese creciendo en torno a un 0.5% más rápido que la media de crecimiento de la población general de Castilla y León. Esto se ha debido fundamentalmente a la pérdida de importancia del sector primario así como por su escasa necesidad de mano de obra en comparación con los años 60 y 70. En muchas ocasiones se ha producido una despoblación del medio rural de manera que muchos municipios han quedado limitados en muchos servicios básicos. En algunos pueblos por la construcción

de autovías paralelas a ellos haciendo que el tránsito de gente por la carretera nacional quedase reducido a menos de la mitad (García Fernández, 2002, pp. 49, 209, 261).

Haciendo una síntesis, fue a partir de 1985 cuando se dieron unos años de recuperación y creación de empleo en Castilla y León lo que trajo consigo una disminución de los porcentajes de paro. Dinámica que duró hasta la década de los 90 cuyos inicios vinieron marcados por una nueva crisis durante el próximo lustro.

En el sector industrial destacaban fundamentalmente la industria agroalimentaria y la industria de transportes o materiales para el transporte con unas cifras importantes de ocupación así como por su elevado volumen de negocio.

El sector servicios durante el último lustro de los 80 para Castilla y León fue el sector que predominó en personas ocupadas en ese puesto y en niveles de producción. Tanto en un índice como en el otro este sector consiguió duplicar al siguiente sector que en este periodo fue la industria. El sector agrícola y el de la construcción se situaban bastante por debajo.

El sector de la construcción en Castilla y León desde mediados de los 80 hasta el año 1990 se mantuvo con niveles de ocupación moderados para posteriormente en el primer lustro de los noventa, aumentar su tasa de trabajadores en este sector.

Ya a mediados de los 90 se observa una ligera caída de los niveles de ocupación para la construcción. Sin embargo seguirían siendo tasas superiores a las del último lustro de los 80. En comparación con la media nacional Castilla y León desde mitad de los 80 siempre ha ido por debajo de la media nacional. Sin embargo estas diferencias han sido muy poco significativas (Cavero Álvarez y Rojo García, 1998, p.171).

En esta etapa la agricultura triplicó la media nacional para nuestra comunidad a excepción de Valladolid y Salamanca. Sin embargo, seguimos estando por debajo en sectores como la construcción, la industria o el sector servicios. Es preciso señalar que por aquel entonces el sector servicios ya se imponía en volumen de población ocupada a la agricultura en todas las provincias de Castilla y León.

Desde 1986 a 1995, la agricultura seguía más o menos igual en cuanto a la producción destacando la remolacha y los productos forrajeros. En segundo plano hay que decir que subió bastante la producción de cebada en esta época aunque aún se mantenía por debajo de las anteriores en volumen. En muchos casos la abundancia de cultivos de cebada surgía con el objetivo de alimentar al ganado; esto pasaba también con otros alimentos como el maíz. En cuanto a la ganadería seguía predominando la leche de vacuno seguida de la leche de ovino y los huevos de gallina (Prieto Guijarro y Zofio Prieto, 1998, p.79).

A partir de mediados de los 90, todas las provincias de nuestra comunidad están por encima de la media en el sector agrario a excepción de Valladolid. Por aquel entonces destacó el sector industrial de Burgos, situándose por encima de la media nacional y la construcción en Zamora que también destacaba por aventajarle al total de la construcción en España. En cuanto al sector servicios seguíamos por debajo de la media general aunque las diferencias eran mínimas o incluso prácticamente iguales para provincias como Valladolid, Salamanca o León.

La década de los 90 fue una réplica del último lustro de los ochenta, con predominio del sector servicios seguido del sector industrial con unas tasas de algo menos de la mitad. El sector servicios en el año 97 ocupaba en torno al 60% del total de la tasa de personas ocupadas y de producción. En los años 90 destacó el sector hotelero con la llegada de turistas beneficiando así el sector servicios con importantes subidas de clientes y de reservas (Gómez García y Miranda Escobar, 1998, p. 241).

En cuanto a la salida y entrada de productos o materias primas, desde mediados de los 80 hasta el año 1995 Castilla y León contaba con un volumen mayor de importaciones respecto de las exportaciones. Esta dinámica cambió a partir de este año con el predominio de las exportaciones frente a las importaciones. El sector de la automoción hizo que se redujese notablemente los niveles de exportación a partir de los 90 dando mayor peso a la maquinaria o a los bienes de equipo. (Manero Miguel y Pascual Ruiz de Valdepeñas, 1998, pp. 117, 119, 137).

A principios de los 90 las provincias que destacaban por tener un elevado número de exportaciones eran Valladolid y Zamora. En cuanto a importaciones Ávila era la provincia que predominaba en estos movimientos.

En los últimos años de los 90 en cuanto a exportaciones destaca para nuestra comunidad al frente en volumen de movimientos Valladolid, seguida de Palencia y en tercer lugar Burgos. Según estos datos se entiende el importante peso de la empresa Renault por aquel entonces para el flujo de exportaciones de nuestra comunidad.

Hablando de la inversión, desde mediados de los 80 hasta 1994, la capital que registró un mayor porcentaje de inversiones para nuevos establecimientos dedicados a la industria fue Burgos con una tasa de casi el 30% del total, seguida de Valladolid con cifras en torno al 15%. En cuanto a municipios con más de veinte mil habitantes, destacó por encima de todos Miranda de Ebro con casi un 80 % del total en esta categoría. Por debajo de los veinte mil habitantes destacaron localidades como Ciudad Rodrigo, Benavente o Astorga.

El primer lustro de los 90 fue un periodo importante para las inversiones en carreteras en nuestra comunidad puesto que se permitió crear una mayor extensión de vías así como la mejora y conservación de otras.

Durante las décadas de 1980 y 1990 aumentó de manera significativa el nivel de mortalidad para nuestra comunidad; esto se dio por la elevación del nivel y la esperanza de vida.

Como consecuencia del elevado porcentaje de población envejecida de nuestra comunidad se registra una tasa de utilización de la sanidad un poco por encima de la media nacional aunque esta cifra será inferior para el caso de las urgencias que se utilizan más a nivel general como país que en Castilla y León según los datos obtenidos por el Ministerio de Sanidad y Consumo en el año 1996. El número de trabajadores en el sector de la sanidad, también era superior para nuestra comunidad en comparación con el resto de España (Sastre García, 1998, p. 272).

### **3.5 Años 2000: Inicios y asentamiento de unas bases**

En este último apartado al igual que en los anteriores, hablaré de población activa, población ocupada, importaciones, exportaciones o de los diferentes sectores económicos todo esto comparándolo con la media nacional.

La población activa durante los primeros años de los 2000 se vio en un periodo de parón o de crecimiento muy lento. Esta situación se dio a la vez en el resto del país aunque en menor medida. La población poco a poco cada vez era más envejecida en España y más concretamente en Castilla y León. Mientras que la entrada de los 2000 trajo consigo un aumento de las tasas de actividad para muchas comunidades, en nuestra comunidad se empezó esta etapa con crecimientos muy bajos (Cavero Álvarez y Rojo García, 1998, p. 203).

La población ocupada en a principios de los 2000 aumentó muy levemente si la comparamos con años anteriores con niveles en torno al 2%, mientras que la media nacional se situaba en torno al 5%. Lo que ocurrió básicamente fue una deceleración en la creación de puestos de trabajo en comparación con otras comunidades a pesar de que el paro se vio reducido. Destacaron los Planes de empleo que se dieron en nuestra comunidad en los años 2001 y 2003.

En cuanto al sector agrario mayormente también se vio favorecido durante el primer lustro de los 2000 pues aumentó el nivel de producción en la mayor parte de los cultivos de nuestra comunidad. Como he señalado anteriormente, la agricultura es un sector especialmente importante para nuestra comunidad pues por esos años solo nos superaban otras cuatro comunidades autónomas en este sector. Por aquel entonces fue cuando se empezó a implantar la idea de un producto sano y respetuoso con el medio ambiente tanto para la agricultura como para la ganadería. También se empezaron a dar ayudas a los agricultores que fomentaran la agricultura ecológica así como a los ganaderos. Algunas especies de productos han sido incluso transformados de manera que fuese más fácil alcanzar ciertos patrones que definiesen a ese producto como ecológico. Un claro ejemplo es el del maíz o la remolacha.

En lo que se refiere al sector servicios, este también se vio incrementado en torno al 3%. Esto se dio fundamentalmente en el de los transportes o las comunicaciones; sin embargo la media de crecimiento se vio también un poco por debajo de la media de toda España. En cuanto a las infraestructuras y carreteras de nuestra comunidad, se llevaron a cabo una serie de planes entre el año 2000 y 2007 con el objetivo de implantar sistemas de alta velocidad.

El cambio de siglo trajo para Castilla y León el aumento significativo en el número de exportaciones e importaciones. La subida del nivel de exportaciones para nuestra comunidad destacó en la venta de materiales para los automóviles así como componentes de maquinaria industrial o los componentes plásticos. Estas exportaciones fundamentalmente tenían como destino los países de Europa sin embargo, se vio como poco a poco iban aumentando los intercambios con países africanos o latinoamericanos.

Las telecomunicaciones, a principios de los 2000 en Castilla y León también se situaban por debajo de la media nacional, es decir los primeros ordenadores y teléfonos móviles

llegaron un poco más tarde a nuestra comunidad o con un grado de penetración en el mercado por debajo de la media normal.

Lo que destaca en esta etapa es la progresiva implantación de internet en el uso cotidiano llegando a tener internet en casa hasta un tercio de la población por el año 2004 (Consejo Económico y Social, CES, 2001, p.93).

En cuanto a infraestructuras terrestres, Castilla y León tiene como eje fundamental la A6 que atraviesa toda nuestra comunidad desde Madrid hacia A Coruña y viceversa. Sin embargo son numerosas las autovías que recorren nuestra comunidad ciudad por ciudad. En el año 2006 se inauguró una nueva autovía que une Burgos con León.

La carga de las vías o la cantidad de vehículos que las transitaban es otro matiz en el que han destacado los enclaves de la Nacional 1 que va desde la capital del país hasta Irún, la Nacional 620 o la Nacional 6 que va de Madrid a Coruña.

Por último, en relación con las infraestructuras ferroviarias, Castilla y León desde los inicios de los 2000 se ha situado por debajo de la media nacional en el porcentaje de kilómetros de nuestras vías. El eje ferroviario principal es el que va desde Madrid a Irún con desvíos hacia Zamora y el sur de la comunidad o hacia León por la zona norte. Actualmente se están centrando en las vías de alta velocidad como inversiones a un largo plazo con la idea de que estas redes de comunicación perdurarán muchos años con el recorrido de Valladolid Madrid como pionero (González García y Martín Rivero, 1998, pp. 344, 359).

### **3.6 La importancia del sector automovilístico en la economía de la región**

Para nuestra comunidad, desde mediados de siglo en adelante el sector automovilístico ha sido determinante para nuestra economía. Sobre todo en lo que se refiere al sector de la industria.

Este sector para Castilla y León fue un factor clave en el progreso industrial pues por el año 1986 se fue reduciendo el precio de la energía. Con la entrada de España en la Unión Europea se limitaron las ayudas por parte del Estado lo que trajo como consecuencia las medidas de reconversión industrial. La empresa Renault destacó en nuestra comunidad dentro del sector de las manufacturas junto a empresas como IVECO o Nissan.

Hay que señalar el importante peso de Fasa Renault para nuestra comunidad en el sector industrial pues ocupaba casi un 7% de total de personas ocupadas en el sector industrial con unas aportaciones al Producto Interior Bruto de nuestra región en torno al 14% del total.

Durante la década de los 90 Renault también tuvo un importante peso en lo que se refiere al total de las exportaciones para nuestra comunidad (Ramírez Estévez, 1998, p.360).

Entrando en la década de los 2000 el sector industrial de nuestra comunidad también ha experimentado una subida en torno del 5% aunque ligeramente por debajo de la media

nacional. Por estos años sigue destacando la industria automovilística así como la creación de energía o la producción de bienes intermedios.

El número de empresas con un mayor volumen de empleados o con más de cien trabajadores en el año 2001 fue de 132, destacando por su volumen y cantidad las de sectores como el de la construcción, los sectores del automóvil, el sector servicios y sobre todo del sector de la alimentación (Ramírez Estévez, 1998, p. 238).

En cuanto a infraestructuras destacan tramos de pocos kilómetros como el de Palencia Valladolid que hace que el tránsito laboral diario sea muy abundante. A la empresa Renault esto le vino bien para llevar a cabo una estrategia de descentralización.

# CONCLUSIONES

## Capítulo 1

1. El fundador de esta empresa, Louis Renault, fue desde pequeño un personaje con dotes creativos, a pesar de no tener una vida fácil. Creo que tras la muerte de su hermano supo tomar las riendas viajando para mejorar así o cumplimentar sus estrategias empresariales.
2. Tras la muerte de Louis Renault y con el nombramiento del nuevo presidente Pierre Lefauchaux la empresa dio un giro radical coincidiendo con el fin de la Segunda Guerra Mundial y las nuevas oportunidades que se iban a generar.
3. En el caso de España, resulta importante destacar la labor de Manuel Jiménez Alfaro fundador de Fasa, que desde mi punto de vista fue clave para que se llevara a cabo el proyecto de fabricación de automóviles Renault en España gracias a la implantación de la factoría en Valladolid. Jiménez Alfaro tuvo gran interés en que el proyecto saliese adelante y se vio beneficiado por la amistad que mantenía con el entonces alcalde de Valladolid.
4. En la década de los 60 Renault en España se amplió con una factoría en Sevilla y batió records mundiales con el Renault 4. Sin duda en este periodo esta empresa se fue dando a conocer a nivel mundial aunque con algunas fisuras internas que se derivaron en repetidas huelgas.
5. Otra fase muy importante fueron los años 70 donde se siguieron ampliando las fábricas por España con Montaje 2 en Valladolid y en Palencia con unas cifras de exportaciones muy buenas. Sin embargo creo que esta fue la peor época pues era un periodo de transición en el que se dio una gran inflación provocada por la crisis del petróleo.
6. Con la entrada de España en la Unión Europea se vio un cambio en la forma de pensar y de trabajar haciendo al trabajador participar en la toma de decisiones así como fomentando la idea de hacer productos de muy buena calidad.
7. Posteriormente, a nivel internacional, Renault dio un salto de calidad con su famoso pacto con Nissan, de manera que colaboraron tanto con métodos de trabajo, como con materiales. Esta alianza permitió la expansión por países asiáticos de manera que la crisis de 2008 no le afectó de manera tan grave como a otras personas. Sin embargo, la alianza también hubo algunos aspectos negativos, como la necesidad de cerrar fábricas, por ejemplo en Vilvoorde (Bélgica) o Billancourt.
8. Otro punto fuerte fue la expansión por el continente africano y por China permitiendo así abaratar la mano de obra en los procesos de fabricación.

## Capítulo 2

1. En relación con el sector automovilístico en España, a mi juicio, el hecho fundamental fue el paso de considerar el vehículo como un lujo al alcance de unos pocos a extenderse como un elemento más de la vida cotidiana. En este largo proceso Renault supo responder

a esta situación con la creación y adaptación de sus modelos de coches a las necesidades de las familias. De esta manera los vehículos eran sencillo, pero a la vez muy prácticos

2. En este sentido, el paso de unos métodos tradicionales de producción a la producción en masa jugó un rol fundamental. Asimismo, la competencia entre las distintas empresas automovilísticas supuso un abaratamiento de los precios.

### **Capítulo 3**

1. El desarrollo y crecimiento del sector automovilístico es un reflejo del cambio de las economías, a nivel nacional y regional. En primer lugar, con el robustecimiento del sector industrial y, posteriormente, con la expansión del sector servicios.

En España el cambio fue más tardío, puesto que a inicios de los años 60 todavía se dedicaba al sector primario el 50% de la población trabajadora.

2. Después del gran impulso económico de los años 60, tanto a nivel nacional como en Castilla y León, la situación comenzó a deteriorarse en los años 70, a consecuencia de la doble crisis del petróleo. Otro de los factores a tener en cuenta en este momento es, a mi juicio, el grado de industrialización y robotización.

3. En los últimos 15 años del siglo XX España ha vivido un proceso que ha afectado de forma importante a Castilla y León y su economía: el éxodo del mundo rural a las ciudades y el vaciamiento de algunas zonas interiores. En ese momento el predominio del sector servicios se hizo más patente.

4. Con todo, el sector automovilístico, y en concreto la empresa Fasa Renault, ha tenido un peso destacado en la economía de Castilla y León, generando oportunidades y empleos de forma permanente.

## REFERENCIAS

Carreras, Albert y Tafunell, Xavier (coord.): *Historia económica de la España contemporánea*. Barcelona: Crítica

Cavero Álvarez, Jesús y Rojo García, José Luis (1998): “La construcción de Castilla y León” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Consejo económico y social (2001). *Situación económica y social en Castilla y León en 2000*. Valladolid: CES.

Coriat, Benjamin (1993): *El taller y el robot: Ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*. Madrid: Siglo XXI.

Espinel Melgar, Enrique (2017): *Fasa, Fasa Renault y Renault España S.A.: historia de una empresa, historia de una cultura*. Valladolid: Universidad de Valladolid.

Fernández de Sevilla, Tomás (2014): “FASA-Renault en la crisis de la estanflación, 1974-1985”, *XI Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*.

Fuentes, Juan Francisco (2011): *Adolfo Suárez. Biografía política*. Barcelona: Planeta.

García Fernández, Ramiro (2004): *La economía de Castilla y León en la era de la globalización*. Valladolid: Ámbito.

García Ruiz, José Luis (2003): “La industria automovilística española anterior a los decretos Ford” en García Ruiz, J.L. (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid: Síntesis.

Germán Zubero, Luis (2003): “Veinte años de Opel en España (1982-2002)” en García Ruiz, J. L. (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid: Síntesis.

Gimeno Valledor, Pablo (1993): *El automóvil en España*. Madrid: RACE.

Gómez García, Jesús María y Miranda Escobar, Belén (1998): “El sector servicios en Castilla y León en el umbral del siglo XXI” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

González de la Fe, Pedro (2003): “Seat en la encrucijada (1972-2002)” en García Ruiz, J.L. (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid: Síntesis.

González García, José Luis y Martín Rivero, Mari Ángeles (1998): “El comercio exterior de Castilla y León en el proceso de integración europea” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Keeley, Brian y Love, Patrick (2012): *De la crisis a la recuperación. Causas, desarrollo y consecuencias de la Gran Recesión*. París: OCDE.

Maluquer de Motes, Jordi (2014): *La economía española en perspectiva histórica*. Barcelona: Pasado y Presente.

Manero Miguel, Fernando y Pascual Ruiz de Valdepeñas, Henar (1998): “Castilla y León ante el cambio industrial: ajustes productivos y estrategias de desarrollo” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Pérez Sancho, Miguel (2003): “La industria del automóvil en la Comunidad Valenciana: el caso de Ford España” en García Ruiz, J.L. (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid: Síntesis.

Prieto Guíjarro, Ángel y Zofío Prieto, José Luis (1998): “La economía agraria de Castilla y León” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Ramírez Estévez, Guillermo (1998): “Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en Castilla y León” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Sánchez Macías, José Ignacio (1998): “Mercado de trabajo” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Sastre García, Cayo (1998): “Educación, sanidad y servicios sociales en Castilla y León” en VV.AA.: *La economía de Castilla y León ante el siglo XXI*. Valladolid: Junta de Castilla y León.

Solbes, Pedro (1990): “La economía española ante la CEE: el proceso de negociación” en García Delgado, José Luis (dir): *Economía española de la transición y la democracia*. Madrid: CIS

Tortella, Gabriel (2005): *Los orígenes del siglo XXI. Un ensayo de historia social y económica contemporánea*. Madrid: Gadir.

Vieyra, Antonio (2003): “El sector automotriz y el proceso de industrialización en México. Aspectos histórico-económicos de su conformación territorial” en García Ruiz, J.L. (coord.): *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*. Madrid: Síntesis.

---