



Universidad de Valladolid

Facultad de Ciencias Económicas

y Empresariales

Trabajo de Fin de Grado

Grado en Administración y Dirección de Empresas

**Historia de la actividad económica de
Renault en Valladolid**

Presentado por:

Mario Arce Ibáñez

Tutelado por:

Ricardo Hernández García

Valladolid, 30 de junio de 2023

“Hoy mi brazo es más fuerte que el de ayer, y mi canto, encendido en el tuyo, puede abrir para siempre, los horizontes del mar, nuestra mañana.”

Rafael Alberti.

A mi familia y mi pareja, quienes no dejaron de creer en mí.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO 1. LA ESPAÑA QUE VIO NACER FASA.....	3
CAPÍTULO 2. LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA: DE SUS ORÍGENES A LA ACTUALIDAD.....	5
CAPÍTULO 3: LA ECONOMÍA DE VALLADOLID A MEDIADOS DEL SIGLO XX. ¿POR QUÉ SE ESCOGE VALLADOLID PARA IMPLANTAR FASA?....	13
CAPÍTULO 4: EL NACIMIENTO DE FASA, 1951-1958.....	18
CAPÍTULO 5: EL CAMBIO DE MODELO: DEL DESARROLLISMO A LA CRISIS DEL PETRÓLEO, 1958-1974	24
CAPÍTULO 6: LOS LARGOS AÑOS DE CRISIS, 1974-1985	28
CAPÍTULO 7: LA SUPERACIÓN DE LA CRISIS, 1985-2000.....	32
EPÍLOGO	34
CONCLUSIONES	36
BIBLIOGRAFÍA	38

ÍNDICE DE CUADROS

Tabla 2.1. Matriculaciones 1901-1939	6
Tabla 4.1. Porcentajes fijados con la Régie Renault	21

INTRODUCCIÓN

Quiero comenzar esta introducción explicando el motivo que me llevó a elegir este tema para mi trabajo, y es mi gran interés por el sector de la automoción. Considero que esta empresa es una opción muy atractiva ya que disponíamos de una cantidad relevante de información. Además, este trabajo me permitiría descubrir la trayectoria y el impacto de una de las empresas con mayor peso en la industria de Castilla y León, así como de España y los diferentes países o regiones donde opera.

FASA-Renault fue una ilusión hecha realidad. Llegó en una época caracterizada por una escasez económica y se transformó en el motor de arranque de una ciudad y de una región que pudieron abandonar la agricultura y apostar por la industria del automóvil.

A lo largo de siete capítulos, se examina la trayectoria de la compañía vallisoletana, desde la España de los años 50 hasta la entrada del nuevo milenio, destacando las circunstancias políticas, económicas y sociales que permitieron el surgimiento de esta compañía en el territorio español.

El estudio se centra en la ciudad de Valladolid, donde se ubicó la fábrica principal de FASA-Renault, analizando la razón por la que se escogió esta ciudad para su implantación y la influencia que ejerció en el entorno. Se abordan también las diversas etapas de la historia de FASA-Renault, desde sus primeros años hasta su consolidación como uno de los principales fabricantes de vehículos en España. Finalmente, se expondrán las conclusiones obtenidas tras la investigación realizada y se reflexionará sobre la relevancia que tuvo FASA-Renault en el desarrollo de la industria automotriz española y su impacto en la economía del país.

Palabras clave: Historia económica (R12), industria automotriz (L20), historia de la empresa y organización industrial (N84), industria y actividad económica (N72).

ABSTRACT

I want to start this introduction by explaining the reason why I chose this topic for my essay, which is my great interest in the automotive sector. I considered that this company was a very attractive option since we had a relevant amount of reachable information. Furthermore, this work would allow me to discover the career and impact of one of the companies with the greatest weight in the industry of Castilla and León, as well as in Spain or the different countries or regions where it operates.

FASA-Renault was a dream come true. It arrived in a time marked by economic scarcity, and it became the driver of a city and a region that were able to leave agriculture behind and bet on the car industry.

The history of Renault is studied throughout seven chapters, from the fifty's decade to the entry of the new millennium, highlighting the political, economic, and social circumstances that allowed the emergence of this company in the Spanish territory.

The study is focused on the city of Valladolid, where the main factory of FASA-Renault was located. In this way, it includes an analysis of the reasons why this city was chosen for its implantation and the influence it placed in the environment. Moreover, the various stages of the history of FASA-Renault are also addressed, from its early years to its consolidation as one of the main vehicle manufacturers in Spain. Finally, the conclusions obtained after the research will be presented, as well as a reflection will be made on the relevance that FASA-Renault had in the development of the Spanish automotive industry and its impact on the country's economy.

Key words: Economic history (R12), automotive industry (L20), history of the firm and industrial organization (N84), industry and economic activity (N72).

CAPÍTULO 1. LA ESPAÑA QUE VIO NACER FASA.

A principios de siglo, en 1902 concretamente, llega al trono español Alfonso XIII tras ser declarado mayor de edad al cumplir 16 años. Ya siendo rey, asume todas las funciones pertinentes de la corona al jurar la constitución, acabando con la regencia de su madre, la reina María Cristina.

En esos momentos, España sufre las consecuencias de la grave crisis provocada por la pérdida de las últimas colonias españolas en América. El desastre de 1898 reveló las deficiencias del régimen de la Restauración (1875-1902), conllevando la aplicación de un reformismo político sustentado en ideas regeneracionistas.

Hasta 1923 el país vive sumido en una permanente crisis política y social que afectaba a los fundamentos del sistema de la Restauración. Las causas que llevaron a dicha crisis se sustentaban en que Alfonso XIII se rodeó del sector más conservador del generalato, cuyas opiniones marcaron su personalidad; la división existente entre los partidos del turno debido a la desaparición de antiguos dirigentes históricos; y el debilitamiento del caciquismo puesto que aumentó el peso del voto obrero en las ciudades donde era más complicado el fraude electoral¹. A esto hay que sumarle la nefasta gestión en el norte de África, en el que el Desastre del Annual (1921) marcó un antes y un después en la historia española.

En el año 1923, el Capitán General de Cataluña, Miguel Primo de Rivera, se rebela contra el gobierno, suspende la Constitución y forma un Directorio Militar. A pesar de la insubordinación, Alfonso XIII aceptó el alzamiento y encargó formar un nuevo gobierno con el apoyo del ejército, la burguesía, la iglesia y los sectores conservadores de la sociedad².

Durante la dictadura de Primo de Rivera se vivió una época de bonanza económica caracterizada por el fomento de la construcción de obras públicas tales como ferrocarriles, carreteras y caminos. Se constituyeron grandes monopolios como la Compañía telefónica Nacional (1924) o la Compañía

¹ Paredes (2006).

² González Martínez (2000: 355-384).

Arrendataria del Monopolio de Petróleos (1927). Conjuntamente la situación en el norte de África dio un giro con el desembarco de Alhucemas (1925).

A partir de 1924, se generó un ambiente crítico en España en el que destacados intelectuales, como Miguel de Unamuno o Blasco Ib n ez, junto con el propio Rey, comenzaron a expresar su descontento con la situación del país. Como resultado de estas críticas y presiones, el 30 de enero de 1930, Primo de Rivera dimitió de su cargo como líder del gobierno. Se conforma entonces un gobierno provisional y el 12 de abril de 1931 se celebran unas elecciones municipales en las que las fuerzas republicanas salen victoriosas incitando la proclamación de la II República el 14 de abril. En los resultados de dichas elecciones, las ciudades, en general, se mostraron a favor por la Rep blica³, mientras que la España rural se decant  por el apoyo a la monarquía, careciendo de valor político.

La historia de la segunda república española se divide en tres etapas. Un primer bienio (1931-1936) en el que la coalición republicano-socialista, dirigida por Manuel Azaña, llevó a cabo reformas para modernizar el país como la reforma agraria de 1932. Un segundo bienio (1933-1935), denominado bienio radical-cedista, destacando la Revolución de Asturias (1934). La etapa final fue conformada por la coalición de izquierdas, llamada Frente Popular, que sufrió un golpe de Estado durante el 17 y 18 de julio que supuso el inicio de la guerra civil española (1936-1939) tras el alzamiento de una parte del ejército español.

Los generales golpistas buscaban dar un golpe de estado sublevando las guarniciones establecidas en el Marruecos español, a las que posteriormente se unirían los acuartelamientos de la Península. Dicho acto fue controlado en gran medida por el gobierno de la República, pero no todo lo rápido que se hubiera necesitado, lo que conllevó a la fijación de diversas zonas diferenciadas por varios bandos⁴.

El 1 de abril de 1939, Francisco Franco Bahamonde⁵, firmaba un comunicado en el que se daba por finalizada la guerra civil española. Franco

³ Avilés Farré (2006).

⁴ Beevor (2011).

⁵ Franco tomó las riendas de la sublevación tras la muerte del general Sanjurjo el 20 de julio de 1936.

consolidó una dictadura personal y formó un régimen que perduraría, con cambios de naturaleza estructural, hasta su muerte en 1975.

España, tras la guerra civil, se vio en un proceso de estancamiento en la que la recuperación tras la contienda se convirtió en una causa lenta y difícil. Para tratar de solventar la situación, se aplicó una política de autoabastecimiento y un intervencionismo duro del Estado.

La guerra había dañado de forma parcial el equipamiento industrial. La red ferroviaria sufrió una destrucción del 40% de las locomotoras y vagones⁶. Conjuntamente, la agricultura y la ganadería soportaron una pérdida de la superficie sembrada y la reducción de las cabezas de ganado.

El fracaso de la política autárquica supuso un cambio de postura a partir de 1951. A partir de ese momento comenzó un progresivo proceso de liberalización de la política económica.

CAPÍTULO 2. LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA: DE SUS ORÍGENES A LA ACTUALIDAD.

En España, la fabricación de automóviles comenzó muy pronto, al igual que en Europa, a finales del siglo XIX. La primera experiencia en este país surgió de la mano de Francesc Bonet i Dalmau en 1889, fabricando un triciclo propulsado por un motor de explosión.

Durante este lapso temporal que abarca el final del siglo y el principio del siguiente, se registraron numeras iniciativas -principalmente en la región de Cataluña- pero casi todas fracasaron al poco tiempo en la consecución de sus objetivos, habiendo pocas empresas que pasaran de la fase de construcción de prototipos a la producción en serie. Entre las pocas empresas que triunfaron, se encontraba Hispano Suiza, fundada en la ciudad condal en 1904.

Hispano Suiza fue creada por un grupo de capitalistas catalanes, entre los que destacaba Damià Mateu, y los conocimientos técnicos del ingeniero suizo Markus Birkigt. Debido a los resultados, la compañía gozó de una enorme

⁶ Rodríguez-Alfaro y Jiménez-Álfaro (2009).

reputación en nuestras fronteras, y fuera de ellas, materializándose en la utilización de motores desarrollados por el ingeniero suizo en los aviones del bando aliado en la I Guerra Mundial. Sin embargo, la orientación de su actividad hacia los modelos de lujo, abandonando la producción en masa, redujeron su alcance⁷.

En los años veinte la matriculación de vehículos en España superaba las 100.000 unidades, además de contar con un parque móvil de alrededor de 40.000 vehículos⁸ como podemos observar en el cuadro 1; de los cuales, aproximadamente un tercio estaban matriculados en las provincias de Madrid y Barcelona. En esos años el mercado estaba dominado por la compañía norteamericana Ford, la cual operaba en Barcelona desde 1923 aprovechando el crecimiento y las oportunidades que ofrecía la ciudad condal. Debido a la depresión de 1929, Ford se vio obligada a ceder a los accionistas locales un 40% del capital social⁹ de su filial, transformándose en Ford Motor Ibérica.

Tabla 2.1. Matriculaciones 1901-1939

Años	Matriculaciones
De 1901 a 1905	268
De 1906 a 1910	3685
De 1911 a 1915	7794
De 1916 a 1920	20029
De 1921 a 1925	81023
De 1926 a 1930	151455
De 1931 a 1935	91600
De 1936 a 1939	24110

Fuente: Datos estadísticos DGT.

La compañía que respondía, en menor medida, a la demanda de automóviles durante esa época, era FIAT desde su instalación de la factoría de la Hispano Suiza de Guadalajara en 1931. En dicho emplazamiento fabricaban turismos utilitarios. No obstante, en 1933, debido a la falta de acuerdos en la nacionalización de componentes que imponía el gobierno republicano¹⁰, la sociedad acabó desapareciendo.

⁷ La fábrica de Hispano Suiza ubicada en Barcelona terminó siendo adquirida por el INI en 1946, la cual fue reconvertida en una fábrica de camiones (San Román López, 1999)

⁸ San Román López (1995: 20-21).

⁹ Estapé-Triay (1998: 13).

¹⁰ Ley del Automóvil de 1931 establecida por el gobierno republicano.

El crecimiento industrial sufriría un revés con la Guerra Civil. Las fábricas y talleres dedicados a la fabricación de automóviles fueron destinadas a la producción de material bélico. Esto conllevó el deterioro y el desgaste de equipamientos, ya que se empleaba maquinaria y aparatos inadecuados, sometiéndolos a rendimientos extremos, sin los mantenimientos adecuados.

Tras la guerra civil y la instauración del régimen franquista, la política industrial del primer franquismo se basó en las políticas de la Alemania nazi¹¹, focalizándose en la intervención de materias primas, discriminación en la concesión de importaciones y el control de la creación de las empresas industriales.

Las medidas que tomó el gobierno para impulsar la industrialización comenzaron con la Ley de Ordenación y Defensa de la Industria Nacional, de 24 de noviembre de 1939, la cual consideraba a la industria “parte integrante del Patrimonio Nacional y subordinada al interés supremo de la Nación”, además de expresar en su artículo 4º que “no podrán instalarse nuevas industrias, traslados, ni ampliar las existentes, sin la resolución favorable del Ministerio de Industria y Comercio”¹².

Como se puede comprobar en la disposición anterior, hay una clara desconfianza hacia la iniciativa privada, por lo que, para aplicar la Ley, se creó en 1941 el Instituto Nacional de Industria (INI). El INI era una entidad de carácter estatal basada en el *Istituto per la Ricostruzione Industriale* (IRI) italiana fascista, cuya función principal consistía en la promoción del desarrollo industrial español bajo unos fundamentos autárquicos.

A partir de ese momento se llevaron a cabo negociaciones sobre la formación de una industria de automóviles, de tipo turismo, con la colaboración técnica de FIAT. El Ministerio de Industria admitió el proyecto, con la intervención del INI, por lo que en 1954 surgió la sociedad mixta SEAT¹³, mayormente controlada por el INI, con el objetivo de brindar a la España del momento del modelo utilitario 600.

¹¹ Catalan (1993: 121-134).

¹² BOE, 15/12/1939.

¹³ Con la colaboración del Banco Urquijo.

A comienzos de la década de los años 50 la fabricación de automóviles no superaba las mil unidades en España, siendo el decimoctavo país dentro del ranking de Estados fabricantes de automóviles de turismo¹⁴.

Desde el año 1950 hasta 1972 podemos hablar de una mayor implantación de la producción en masa. La política industrial establecida en España, sobre todo en los años cincuenta y sesenta, perseguía establecer unas condiciones que favoreciesen el desarrollo de las empresas ya existentes, como es el caso de SEAT. El objetivo de nacionalización, y el cierre a las importaciones, generó externalidades significativas sobre el conjunto del tejido industrial español.

Las empresas representativas de esta época son FASA-Renault (de la que hablaremos en próximos capítulos), SEAT, Citroën Hispania, o la unión de Barreiros Diesel con Chrysler.

SEAT

SEAT comenzó su andadura en 1953 con la producción del SEAT 1400. En los dos años posteriores la compañía española llegaba a un acuerdo con FIAT para la elaboración del 600, con la ampliación de 900 millones de pesetas para llevarlo a cabo¹⁵. Su éxito no se hizo esperar, puesto que en dieciséis años de vida se fabricaron casi 800.000 unidades, cifras que modelos posteriores no pudieron igualar o superar¹⁶.

En 1959, SEAT firmó un nuevo convenio con FIAT con el objetivo de prorrogar los acuerdos existentes hasta 1968¹⁷. Sin embargo, en la década de los años sesenta, destacaba una leve recesión en España, afectando a la compañía debido al incremento de la competencia (FASA o Citroën) y el descenso de la rentabilidad de la producción de sus vehículos.

¹⁴ UN, Statistical Yearbook, 1960.

¹⁵ SEAT sobre el acuerdo de 15-6-55 por el cual se prorroga la vigencia hasta el 31-12-63 además de empezar la fabricación del modelo 600, INI.

¹⁶ Catalán (2006: 148-153).

¹⁷ Contrato FIAT/SEAT de asistencia técnica. 21 de diciembre 1959.

Citroën Hispania

En 1955, Pedro González-Bueno¹⁸ requirió al Ministerio de Industria la posibilidad de producción del Citroën 2CV, vehículo que estaba adquiriendo un indudable éxito en Francia. En 1957 se constituyó con un capital de 100 millones de pesetas con el objeto social de «montaje y fabricación de los vehículos automóviles de la marca Citroën»¹⁹.

Asimismo, la compañía francesa aportaba la marca, patentes, asistencia técnica, así como la posibilidad de la libre exportación de vehículos y piezas. La primera fábrica, como quedó establecida en su constitución, se emplazaría en la Zona Franca de Vigo (Pontevedra), dando lugar a diversas vicisitudes. Xoán Carmona y Jordi Nadal fijaban que la decisión final estuvo entre los puertos francos de Cádiz, Barcelona y Vigo debido a la proximidad con Marruecos y el puerto de Brennes²⁰.

Aunque la expansión de la producción hasta 1965 fue rápida, los resultados basados en los estándares de una fábrica de automóviles eran inferiores a los de su competidor principal SEAT, siendo 40.000 vehículos, cifra que estaba por debajo de los 100.000 vehículos que se consideraban por aquellos años como la escala mínima eficiente para el sector automovilístico²¹.

La unión de Barreiros Diesel con Chrysler

Eduardo Barreiros Rodríguez, junto a su padre y su hermano, fundó en 1954 una sociedad que se dedicaría a la fabricación de motores Diesel y vehículos industriales en el término de Villaverde (Madrid). La empresa familiar surgió en una época en la que la compañía ENASA atravesaba dificultades técnicas y organizativas, por lo que Barreiros decidió intervenir para acabar con el monopolio de dicha compañía a partir de su patente de transformación de motores gasolina a Diesel.

¹⁸ Político e ingeniero de caminos español.

¹⁹ Carmona Badía (2018: 244-248).

²⁰ Carmona y Nadal (2005: 333).

²¹ Carmona (2008: 252).

En el nacimiento de Barreiros Diesel, el Banco de Vizcaya se convirtió en su principal fuente de financiación hasta 1967²², dando lugar a la incorporación de dicho banco al consejo de administración como socio minoritario en 1959.

A principios de la década de los sesenta el precio de los camiones fue aumentando gradualmente y no había facilidades para cobrarlos al contado. En 1962, la compañía buscó el apoyo financiero de las autoridades políticas y los principales bancos para seguir con las inversiones necesarias para la actividad económica.

Al encontrar una respuesta insuficiente, Eduardo Barreiros buscó la posibilidad de asociarse con un fabricante extranjero que le ofreciese la financiación necesaria además de dejarle proseguir con su propia producción de vehículos industriales. Tras contactar con diversas empresas británicas, y no conseguir acuerdo, Barreiros contactaría con Chrysler²³. Chrysler suscribió el 40% del capital de la empresa española.

Aunque el acuerdo ofrecía un futuro optimista, no se alcanzaron las previsiones de venta de los modelos Dodge Dart y del Simca 1000. Esto conllevó a que el endeudamiento de Barreiros fuera evidente debido a las exageradas inversiones invertidas en la producción del Dodge.

Chrysler decidió llevar a cabo una ampliación de capital para reflotar la empresa, no dando opción a que la familia Barreiros participase en dicha ampliación. Como resultado de la operación, Barreiros Diesel se transformó en Chrysler España²⁴.

A partir de 1972, en España se aplica una reconfiguración de la industria que tendría resultados sobre los decenios siguientes²⁵. En 1970, el acuerdo llevado a cabo con la CEE implicó una rebaja arancelaria sobre las exportaciones españolas de automóviles hasta el 3,3% en 1974. Este acuerdo fue aprovechado por Ford y General Motors, los cuales reanudaron las operaciones que no pudieron realizar por la victoria franquista en 1939.

²² García Ruiz y Santos Redondo (2011: 3-5).

²³ García Ruiz y Santos Redondo (2001: 3-5).

²⁴ Ibidem.

²⁵ Catalán (2000:141).

En el decreto 3339/1972 de regulación de la fabricación de automóviles de turismo del Ministerio de Industria del 30 de noviembre de 1972, se alegaba la necesidad del cambio de la política industrial ya que era necesaria la evolución del mercado interior y por las estrategias multinacionales de las grandes productoras de automóviles. Con ello, se buscaría conferir a los fabricantes instalados de mayor competitividad para aumentar sus exportaciones y orientar su especialización acorde a las grandes firmas.

A los dos años, la economía española sufrió el impacto de una profunda recesión de la que no saldría hasta 1985²⁶ y que su incidencia, fue más profunda. Dicha recesión vino juntamente con las crisis de las economías occidentales, prologándose hasta 1983 en los países industrializados.

La demanda en el mercado español de automóviles de turismo alcanzó su cifra más baja en 1981, con un nivel de matriculaciones equivalente al de 1972. Si bien es cierto que este descenso de ventas disminuyó al año siguiente, no hubo una recuperación hasta 1985²⁷. Entre las marcas más representativas se encontraban SEAT, Grupo PSA, FASA-Renault, y los gigantes norteamericanos Ford y General Motors.

SEAT

Como consecuencia a la política industrial aplicada, SEAT fue perdiendo peso en el conjunto del sector, a pesar de liderar en producción en 1979, debido a la facilidad que ofrecía la nueva política con el establecimiento de Ford y General Motors en el mercado español. El incremento de las instalaciones y la plantilla se convirtió en un gran problema debido al exceso de capacidad, promoviendo un futuro inviable para la compañía.

La situación de pérdidas descontroladas de SEAT hizo que el INI propusiera la compañía italiana FIAT la completa absorción de la compañía. En un primer momento se llegó a firmar un convenio por el cual la compañía italiana se comprometía a elaborar un plan de reestructuración además de incorporar

²⁶ Fuentes Quintana (1993: 23-24).

²⁷ Los datos de la producción española de turismos por marcas se ofrecen en Catalán (2000):

plenamente SEAT en su grupo, pero, según Catalán (2003: 27-36), la inestabilidad gubernamental y las excesivas pérdidas, llevaron a FIAT a rechazar el acuerdo, abandonando SEAT en 1981 cediendo sus acciones al INI.

En 1982 SEAT llega a un acuerdo con el grupo Volkswagen por el que la compañía española fabricaría unas 120 mil unidades anuales de vehículos. Asimismo, SEAT lanza al mercado el modelo Ibiza, que había sido desarrollado de forma autónoma. Fue el nuevo turismo que iniciaría la recuperación de la crisis en la que se encontraba SEAT²⁸.

En los primeros años de la década de los ochenta, el mercado se vio irrumpido por la entrada de Volkswagen, Nissan y Suzuki, haciendo presagiar la próxima incorporación de España a la CEE. Además, destacó la aspiración de las compañías automovilísticas japonesas de contar con multinacionales en países europeos para protegerse del proteccionismo comunitario y utilizar empresas que fabricaban vehículos industriales obsoletos como eran los Ebro o los Land Rover de metalúrgica Santa Ana. FIAT, por su parte, se lamentó de la venta de SEAT, y con ello, de la salida del mercado español; pero gracias a la situación de ENASA volvió a España con un plan de reestructuración²⁹.

La incorporación de España en la Comunidad Económica Europea (CEE), llevada a cabo en 1986, impuso un proceso gradual de liberalización del comercio exterior y un ajuste de la política industrial automovilística española con la comunitaria. Estos ajustes tenían el objeto de frenar el avance japonés, ya que se pensaba que España sería utilizada por las compañías niponas como plataforma exportadora preferente.

Las exigencias de la CEE desmontaron toda idea de poner en práctica una política industrial automovilística propia, dando lugar a un problema, puesto que en la industria automovilística actual predominan los oligopolios dominados por un número determinado de empresas³⁰.

²⁸ Catalán, Miranda Encarnación, y Ramon i Muñoz (2011).

²⁹ García Ruíz (2001: 150-152).

³⁰ García Ruíz (2001): pp. 150-152.

En la actualidad, la industria del automóvil se ha erigido como una de las industrias más dinámicas de la era moderna, con capacidad de generar importantes efectos en las económicas en términos de productividad, desarrollo tecnológico y competitividad.

El desarrollo tecnológico es uno de los puntos más importantes en el sector automotriz mundial, incidiendo en la materia de seguridad y medioambiente. En este aspecto, la compañía española SEAT tiene a su disposición el SEAT *Design Center*, considerado uno de los complejos de innovación más modernos del mundo.

Si tenemos en cuenta la producción de vehículos en el mundo, la estructura ha cambiado haciéndose ver en como Estados Unidos y Alemania han perdido participación, mientras que España se encuentra entre los países con mayor producción de vehículos junto a Japón o China³¹.

CAPÍTULO 3: LA ECONOMÍA DE VALLADOLID A MEDIADOS DEL SIGLO XX. ¿POR QUÉ SE ESCOGE VALLADOLID PARA IMPLANTAR FASA?

En 1849 se finalizó la construcción del ramal sur del Canal de Castilla y las aguas empezaron a llegar a Medina de Rioseco. Esto convirtió al Canal en una fuente de riqueza tal como el marqués de la Ensenada había soñado cuando impulsó su construcción. La provincia ahora participaba en el próspero negocio de la producción y exportación de harina a Cuba, el cual anteriormente solo habían beneficiado a las provincias de Santander y Palencia. Hacia mediados de la década de 1850, alrededor de seis fábricas de harina, incluyendo la más grande de España, *La Imperial*, con 24 piedras³² y construida sobre el viejo molino del Cabildo, operaban en la capital de Valladolid.

La provincia se llenó de fábricas de harina y los grandes oligarcas de este negocio trasladaron sus residencias de Santander a Valladolid, con mayores posibilidades de expansión. En abril de 1856, el general Espartero inauguró la

³¹ Carbajal Suárez (2010): pp. 37-50.

³² Moreno Lázaro (2011: 38).

construcción del ferrocarril que conectaba la ciudad con Madrid e Irún otorgando importancia estratégica a la ciudad de Valladolid.

El gremio de productores de harina al ver las oportunidades de las que estaba disponiendo la ciudad, buscaron convertir Valladolid en un gran centro industrial, invirtiendo sus capitales en actividades que les eran tremendamente desconocidas. Los harineros otorgaron preferencia a la industria textil dando lugar a que la ciudad se transformara en un enclave algodonero de la España interior, destacando empresas como *Vidal o Semprún y cía*.

Los harineros se esforzaron más por modernizar el mercado de capitales, ya que este mercado estaba dominado por la usura en la década de 1830, y había tenido intentos fallidos de instituciones como la *Caja de Ahorros y Monte de Piedad* en 1841 y la *Socorros Agrícolas de Castilla la Vieja* en 1845. De hecho, entre los años 1857 y 1864, los harineros de Valladolid invirtieron 121,8 millones de reales³³ en empresas financieras, lo que contribuyó a convertir a Valladolid en el tercer centro financiero más importante del país. Estas inversiones se destinaron a un banco emisor recién creado y a varias sociedades de crédito, cuyo objetivo principal era captar depósitos para financiar la construcción del Ferrocarril de Alar a Santander, un proyecto en el que se embarcó la burguesía capitalina.

En 1864 la crisis financiera surgida en España dio un duro golpe al proceso de industrialización de la ciudad. Este parón fue debido a la pérdida de ingresos de la Compañía del Ferrocarril de Isabel II en 1864-65, como consecuencia de la disminución de la producción triguera y de la reducción de aranceles aplicados a la entrada de harina en la isla de Cuba³⁴ en una etapa en la que el Gobierno de O'Donnell cayó tras 6 años de gobierno, lo que llevaba al fin de una política alineada en favor de los intereses castellanos.

A partir de entonces, las sociedades de crédito vallisoletanas (además de palentinas y santanderinas) fueron quebrando, implicando una situación altamente difícil para el colectivo harinero, quienes habían invertido grandes cantidades de recursos en la suscripción de acciones. La crisis provocó un

³³ Ibidem.

³⁴ Moreno Lázaro (1998: 433-467).

cambio en el modelo económico de la ciudad, caracterizándose por una renuncia del sueño industrial y volviendo a la propiedad de la tierra y a la actividad harinera.

En 1882, Valladolid sufriría otro varapalo económico consistente en una reducción de los derechos de importación de harinas de Estados Unidos a Cuba como consecuencia al tratado comercial firmado con Estados Unidos ese mismo año³⁵. Este tratado expulsó del mercado antillano a las harinas castellanas y, con ello, a las empresas vallisoletanas dedicadas a la actividad. Además, en 1891 la aplicación del nuevo arancel, que elevaba las tasas fronterizas, y la vuelta de los conservadores al poder, agravaban en mayor medida la situación³⁶.

El sector industrial sufrió las consecuencias de la crisis agraria, materializándose en el cierre de *La Vallisoletana* en 1894. El sector textil, a través de la lana castellana, perdió lo que le quedaba de hegemonía debido a la utilización de nuevos colorantes químicos. Con la pérdida de las últimas colonias españolas en 1898, Valladolid no sufrió en gran medida los efectos, puesto que los había estado padeciendo los últimos veinte años.

La ciudad de Valladolid saludó al nuevo siglo con una población de alrededor de 70.000 habitantes³⁷. Cabe resaltar que, comparándola con otras poblaciones, tanto de la provincia como de la región, era una ciudad de gran tamaño y poblada.

Con el nuevo siglo Valladolid experimentó una creciente recuperación económica sustentada en la aparición de nuevos intermediarios financieros, como el surgimiento en 1900 del *Banco Castellano*³⁸. Dicha entidad tuvo como objeto atender a las necesidades de financiación de las empresas industriales, mientras que las cajas de ahorro y cooperativas de crédito pretendieron solventar los problemas económicos de los pequeños propietarios.

³⁵ La Ley de Relaciones Comerciales con las Antillas fue una normativa española que se estableció el 20 de julio de 1882, cuyo objetivo principal era regular el comercio entre Cuba y otros territorios españoles en el Caribe y Filipinas.

³⁶ García Sanz y Sanz Fernández (1984: 344-345).

³⁷ Fundación BBVA (2008).

³⁸ Biblioteca Digital de Castilla y León (2010).

En materia de transportes, se precisaba terminar el trazado ferroviario de la provincia. La ciudad disponía desde 1884 del llamado «*Tren Burra*». Este medio de transporte conectaba Valladolid con Medina de Rioseco atravesando Zaratán, Villanubla y La Mudarra. En 1917 se termina la red de ferrocarriles secundarios en la Tierra de Campos, así como la iniciación de la red Valladolid-Ariza.

A pesar de esta tendencia positiva, no hubo un cambio significativo en su escalafón industrial, predominando las industrias de bienes de consumo, que seguían generando un 71,3% del valor añadido bruto de la industria fabril en 1906³⁹.

La industria de la fabricación de harina experimentó un gran avance en Valladolid gracias a la implementación del sistema de molturación austrohúngaro, que reemplazó las antiguas muelas con la trituración mediante cilindros. Como resultado, surgieron nuevas fábricas de galletas, pastas para sopa, cervezas y aguardientes en Valladolid.

Sin embargo, el mayor éxito de la industria, dentro del sector harinero, se alcanzó con la creación de la *Sociedad Industrial Castellana*⁴⁰, que promovió el cultivo y transformación de la remolacha en Valladolid. Esta sociedad integró verticalmente la explotación del Canal del Duero, lo que permitió un control más eficiente y rentable de la producción y distribución de remolacha y azúcar en la región.

Con el inicio de la I Guerra Mundial, Valladolid supo aprovechar la situación de neutralidad del país redundando positivamente en su economía a través de los bienes de consumo. Una vez acabada la contienda, Valladolid siguió suministrando bienes de consumo en la guerra de Marruecos⁴¹.

Tras la guerra de Marruecos, la economía vallisoletana regresó al escenario pre-bélico de comienzos de siglo que no tardó en superar hasta la

³⁹ Moreno Lázaro (2011: 50).

⁴⁰ Archivo Municipal de Valladolid (2020).

⁴¹ La Guerra del Rif fue un conflicto bélico que tuvo lugar entre 1920 y 1927 en la región del Rif, ubicada en el norte de Marruecos, entre las fuerzas españolas y las tribus rifeñas lideradas por Abd el-Krim.

llegada de Primo de Rivera al poder, gracias a la fijación de precios y salarios mínimos que calmaron a los jornaleros castellanos.

La crisis económica de 1929 tuvo efectos similares a los que se experimentaron en el resto de España, aunque estos tardaron en manifestarse. La crisis afectó especialmente al sector agrario debido a la llegada de importaciones de grano argentino en 1932. Además, la coyuntura económica tuvo repercusiones en el mercado local de capitales, lo que llevó a la *Caja de Ahorros* a la quiebra debido a la caída de los depósitos, así como a la competencia de otras entidades financieras locales como la *Caja de Ahorros de Previsión Social Valladolid-Palencia* y el *Banco Castellano*⁴².

Durante la Segunda República en España, Valladolid experimentó un importante desarrollo urbano y social, así como un aumento de la actividad política y cultural. Después de la victoria de las fuerzas militares que se rebelaron contra la República en Valladolid, liderados por Andrés Saliquet⁴³, la ciudad se mantuvo alejada de los frentes de batalla. Tanto la ciudad como la provincia se transformaron en un importante enclave económico-estratégico hasta la toma de Bilbao en 1937, puesto que se usó con el objeto de producir bienes necesarios para el esfuerzo bélico. Esto supuso la reorientación de las fábricas, hecho que no implicó ninguna improvisación debido a los esfuerzos bélicos previos de la provincia en la I Guerra Mundial y la guerra de África.

Tras la guerra, Valladolid sufrió una escasez de alimentos nunca vista en la provincia. La escasez fue originada, en gran parte, por la caída de la producción agraria y la pérdida de la superficie cultivada. La población tuvo que buscarse la vida más allá del reparto deficitario de la distribución de alimentos debido al racionamiento, apareciendo el mercado del estraperlo o mercado negro.

En la década de los 50, Valladolid era una pequeña ciudad de provincia de unos 130.000 habitantes aproximadamente⁴⁴. Entre su población había un número considerable de militares, ya que la ciudad disponía del emplazamiento

⁴² Juste Carrión, Fernández Arufe y Ogando Canabal (2011).

⁴³ Palomares Ibáñez (2000: 249).

⁴⁴ Archivo Municipal de Valladolid (2020).

de la sede de la Capitanía General y de la Academia de Caballería. En 1952, el general Franco decretó el fin del racionamiento, beneficiándose el sector agrario.

En octubre de 1943 es destinado a la ciudad de Valladolid el teniente coronel de Artillería José Jiménez-Alfaro y Alaminos con la misión de dirigir la Fábrica Nacional de Explosivos⁴⁵. El teniente coronel tiene un hermano llamado Manuel, también artillero, el cual se trasladaba de forma asidua a la ciudad de Valladolid para ver a su madre. Manuel tenía desde hacía años la idea de poner en marcha una fábrica de automóviles en España.

CAPÍTULO 4: EL NACIMIENTO DE FASA, 1951-1958

Después de la finalización de la Segunda Guerra Mundial, Francia experimentó una crisis profunda que afectó a diversos ámbitos de la sociedad. Louis Renault⁴⁶ mantuvo la actividad de la compañía durante la ocupación alemana y les suministraría los pedidos acordados. Debido a que la actividad industrial de Renault seguía en funcionamiento, los aliados bombardearon sus principales fábricas, como la de Billancourt.

Tras la liberación de París, Louis Renault fue detenido a causa de su colaboracionismo con los alemanes, y su empresa nacionalizada a través de un decreto del General De Gaulle, convirtiéndose en la *Régie Nationale des Usines Renault* (RNUR).

El gobierno republicano francés, quien poseía el control accionario de la compañía, designó como administrador general a Pierre Lefaucheu. Bajo su mandato, surgió el célebre 4 CV, un modelo accesible para todos los públicos que salvó a la marca de la desaparición.

A finales de 1950, Pierre Lefaucheu viajó a España para buscar un posible acuerdo con una firma barcelonesa para fabricar automóviles en España. Durante ese viaje, tuvo la oportunidad de conocer a Manuel Jiménez-Alfaro y

⁴⁵ Rodríguez-Alfaro y Jiménez-Álfaro (2009).

⁴⁶ Louis Renault fue un destacado ingeniero y empresario francés que vivió entre 1877 y 1944. Es conocido por haber fundado la compañía automotriz Renault en 1899 junto con sus hermanos Marcel y Fernand Renault.

Alaminos, quien, después de que las negociaciones fracasaran con la firma barcelonesa, mostró interés en establecer una relación directa con Manuel.

Inicialmente, Lefauchaux descartó la idea de fabricar automóviles en España debido a su situación de postguerra. Sin embargo, tanto su entorno como el propio gobierno francés presionaron a Lefauchaux para intervenir en el mercado español.

A primeros de febrero de 1951 viajó Manuel Jiménez-Alfaro a París, buscando ultimar el contrato que ligaba a la *Régie* y al grupo promotor encargado de formar la sociedad que se dedicaría a la fabricación de automóviles en España. Hay que destacar la lucha por parte de Jiménez-Alfaro y de los representantes de la *Régie* por lograr la autorización del gobierno español, quien se mostraba reacio a la creación de la compañía.

Finalmente, Lefauchaux aceptó el proyecto de Jiménez-Alfaro con condiciones. RNUR no iba a invertir ni un franco en el proyecto, pero dispondría del control comercial en España a través de la S.A.E.A.R.⁴⁷. A cambio, Renault ofrecería la maquinaria y herramientas para el montaje, valorado en su conjunto en veinte millones de pesetas⁴⁸ además de conceder la licencia para fabricar en España el Renault 4CV.

En mayo de 1951 se presentó en la Delegación de Industria de Valladolid la memoria descriptiva y el proyecto de instalación de una nueva fábrica de fabricación de automóviles, después de haberse firmado el contrato de fabricación. Respecto al capital, se concretó que sería de 60.000.000⁴⁹ de pesetas, de las que 45.000.000 serían desembolsadas y los 15 millones restantes quedarían en cartera.

En cuanto al lugar donde se iba a emplazar la fábrica, Jiménez-Alfaro desde un primer momento consideró Valladolid para tal empresa, aunque la S.A.E.A.R. recomendó que Madrid debiera ser el sitio elegido, concretamente en Alcobendas, donde la S.A.E.A.R. poseía propiedad.

⁴⁷ Sociedad Anónima Española de Automóviles Renault o SAEAR. Filial en España de Renault, fundada en 1908.

⁴⁸ Rodríguez-Alfaro y Jiménez-Álfaro (2009).

⁴⁹ BOE (1952), nº 127.

El Instituto Nacional de Industria impuso enormes trabas a Jiménez-Alfaro puesto que no querían competencia en su plan de industrialización, en concreto, con SEAT y su modelo 1.400. Aparte de esta lucha, a principios de los años cincuenta hubo una escasez de materias primas y un bajo rendimiento de la organización interna.

Tras un largo verano de 1951 de esperas e impedimentos por parte del INI, el Gobierno dio el visto bueno al proyecto, haciéndolo constar en el Boletín Oficial del Estado el 19 de octubre de 1951. El 29 de diciembre de 1951 se instituyó en Valladolid la sociedad Fabricación de Automóviles S.A., inscribiéndose con un capital de cinco millones de pesetas en el Registro Mercantil⁵⁰.

El primer consejo constituyente estuvo formado por Manuel Jiménez-Alfaro y Alaminos, Francisco Mateo Martínez, José Luis Gutiérrez Semprún, Eduardo Fernández de Araoz y Eusebio Eloy Caro Rodríguez; personas directamente relacionadas con la ciudad de Valladolid.

Las primeras decisiones tomadas por la sociedad fueron designar a Nicolás Franco Bahamonde, hermano del dictador Francisco Franco, como presidente; conceder al Banco Castellano un puesto en el consejo por su cooperación, y nombrar a Jiménez-Alfaro gerente de la sociedad. Acto seguido, se solicitó el permiso de importación al Ministerio de Comercio por un valor de 12.000.000 de pesetas⁵¹ relativo a los conjuntos y elementos de los primeros 4CV.

La fábrica de FASA tenía previsto establecerse en los terrenos ubicados en el kilómetro 185 de la carretera N-601 (que conecta Adanero con Gijón), en la entrada sur de Valladolid. Esta sección de la carretera se conoce como Paseo del Arco del Ladrillo. Los terrenos fueron adquiridos por seis millones de pesetas, parte en acciones y parte en efectivo, a Ramón López Mozo, quien más tarde fue nombrado consejero de la compañía.

⁵⁰ Charron (1990: 46-48).

⁵¹ FASA (1952).

La factoría fue ideada para disponer de una capacidad máxima de producción de entre 6.250 y 6.500 unidades anuales⁵², disponiendo de un margen del 35% en el caso de escasez de materias primas. Para alcanzar esas cifras, dispusieron de una escala progresiva siguiendo los porcentajes siguientes:

Tabla 4.1. Porcentajes fijados con la Régie Renault

MESES	Conjuntos Procedencia Régie Renault	Vehículos Producción FASA	Conjuntos y piezas para almacenar
Primero	100	50	50
Segundo	200	100	150
Tercero	200	150	200
Cuarto	250	200	250
Quinto	250	200	300
Sexto	300	300	300
Séptimo	500	500	300

Fuente: Memorias FASA 1952.

La planta, ideada por el arquitecto Francisco Lucine y con la colaboración de la RNUR, fue construida por la constructora Agromán, perteneciente al Banco Español de Crédito. Al mismo tiempo que se procedía a la construcción de la factoría, RNUR envió el primer vehículo montado, el 4CV⁵³, y los planos necesarios para la formación de los empleados de cara a la fabricación de futuros vehículos.

En 1953, FASA recibió por parte del IEME⁵⁴ la autorización de crédito para la importación de piezas, sin embargo, había que ingresar primeramente el “Fondo de Retorno”. Esto supuso un impacto negativo para la compañía puesto que tendría que movilizar un 16% de su capital social⁵⁵ para hacer frente al pago. No obstante, tras numerosas peticiones, se consiguió suspender el pago hasta que no se determinase el porcentaje real de los elementos nacionalizados.

⁵² FASA (1952).

⁵³ En Francia se denominó 4CV, debido a sus caballos fiscales. Sin embargo, el apelativo “4/4” se introdujo en España debido a la publicidad que se le daba en cuanto a sus cuatro puertas y cuatro plazas.

⁵⁴ El IEME se refiere al Instituto Español del Metal (IEME), una organización sin fines de lucro fundada en 1945 que representa a empresas y profesionales relacionados con la industria metalúrgica.

⁵⁵ FASA (1953).

El día 4 de junio ingresa en Valladolid el primer vagón Transfesa⁵⁶ con dos conjuntos íntegros de piezas. A partir de ese momento, prosiguió el envío continuo desde los almacenes de Billancourt a los almacenes de Valladolid, donde el cargamento era abierto ante el personal del Cuerpo Pericial de Aduanas. Este último hecho favoreció la independencia de las dificultades de material ferroviario existentes en la frontera franco-española.

La cadena de montaje comenzó su andadura el primer día de agosto. Once días después, se dirigieron desde la factoría de Arco Ladrillo hasta el ayuntamiento de Valladolid las once primeras unidades del 4CV, cuya producción en serie no comenzaría hasta primeros de octubre.

A finales de 1953, en tres meses, se entregaron 500 vehículos a la S.A. Española de Automóviles de Renault. El resto de 1.000 unidades⁵⁷ estaban acabados o en proceso de finalización en la fábrica. La fábrica contaba con 450 empleados⁵⁸.

En 1954 surgió un conflicto entre el grupo de Valladolid y los representantes de la SAEAR y la RNUR, provocando mucho movimiento en el Consejo de Administración y Comité Ejecutivo. En el Comité Ejecutivo el presidente seguía siendo Nicolas Franco Bahamonde, mientras que los vocales eran Jiménez-Alfaro, Paulino Monsalve Flores y Francisco Galnares Sagastizabal⁵⁹.

Dicho año supuso el primer ejercicio completo desde el punto de vista económico de su actividad industrial y productiva. Se pusieron en funcionamiento las cadenas de soldadura y confección de carrocerías y quedaron terminadas las estaciones térmica y eléctrica. Para finales de 1954, se entregaron 2.400 vehículos terminados⁶⁰.

⁵⁶ Transfesa es una empresa española de logística y transporte de mercancías que opera tanto en el territorio español como en el internacional. Fundada en 1943, la empresa ofrece una amplia variedad de servicios de transporte, como el transporte de mercancías por ferrocarril, carretera y marítimo, y servicios de logística y almacenamiento.

⁵⁷ FASA (1953).

⁵⁸ Charron (1990: 46).

⁵⁹ FASA (1954).

⁶⁰ FASA (1954).

A comienzos del siguiente año, el conflicto existente con la RNUR no parecía que fuese a llegar a una solución, hasta que el 11 de febrero de 1955 fallecía Pierre Lefauchaux en un accidente de tráfico en Saint-Dizier. Su cargo fue ocupado por el entonces vicepresidente Pierre Dreyfus, quien no tenía la misma visión que su antecesor en el caso español.

El nuevo presidente veía una oportunidad de oro producir en España, ya que este país estaba completamente cerrado al comercio exterior y donde además solo operaba FIAT a través de SEAT.

Es un año de grandes transformaciones, puesto que el capital social se amplía en 20.000.000 de pesetas al mismo tiempo que se establecía que la compañía tendría por objetivo producir en España vehículos automóviles de turismo, comerciales e industriales y tractores agrícolas o de tracción. Según la memoria de este ejercicio, se produjeron en total 3.972 unidades⁶¹.

En 1956 se producen cambios en el organigrama destacando la dimisión de Jiménez-Alfaro o la suspensión de responsabilidades de Nicolas Franco debido a su nuevo puesto en la embajada portuguesa. Este nuevo rumbo que estaba tomando la sociedad conllevó a que Dreyfus requiriera la participación directa de RNUR en el capital de FASA. A pesar de todo ello el Banco Santander obtuvo el puesto que exigían los franceses.

El programa de actuación de ese año buscaba dos objetivos clave: la nacionalización en su totalidad del 4CV en un plazo de un año y medio como máximo y la consecución de la licencia de montaje del Renault Dauphine. El primero de los objetivos precisaba la nacionalización de los elementos que conformaban el automóvil -motor completo, mecanismo de dirección y caja de velocidades- ya que se importaban hasta su requerimiento. Esta necesidad afectaba en consecuencia al segundo objetivo. La operación que se llevó a cabo para nacionalizar dichos componentes contó con el apoyo de la SAEAR y el Ministerio de Industria, induciendo a que FASA concretara diversos acuerdos de cooperación con las empresas locales de automóvil. Con la aprobación de la

⁶¹ FASA (1955).

RNUR, el Dauphine se convirtió en el primer automóvil de Renault fabricado completamente en España.

Un año después se experimentó en el mercado automovilístico español una disminución de precios, tanto reales como nominales, no haciéndose notar en la compañía vallisoletana hasta la fabricación del Dauphine. Este modelo tenía un precio ajustado a la baja, dando a entender que FASA obtuvo enormes ganancias en un país que exigía cada vez más vehículos.

Cabe destacar que en el mismo año se cesó la producción en serie del 4CV. En 1958 se fabrican 6.824 unidades, haciendo un total de 26.298 unidades en sus cinco años de vida⁶². La causa de su desaparición fue como consecuencia de la estrategia de la RNUR, quien veía al Dauphine como el perfecto sustituto. Así pues, la dirección de FASA buscó garantizar que la RNUR siguiera produciendo en España.

De igual modo, vale la pena resaltar que el protagonismo del 4/4 no acabaría con su cese de producción. Pasados 50 años, la Junta de Castilla y León, por medio de la Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural, acuerda el 5 de febrero de 2003 poner en marcha el expediente de declaración de Bien de Interés Cultural como Bien Mueble al Renault 4CV, siendo aprobado el 11 de noviembre de 2004.

En cuanto a la ciudad de Valladolid, la fundación de FASA supuso un impacto significativo en el desarrollo de la misma. La llegada de FASA requirió una fuerza laboral considerable, lo que implicó la creación de numerosos puestos de trabajo mejorando a su vez las condiciones económicas de la ciudad.

La instalación de la factoría precisó de la construcción y mejora de infraestructuras, como carreteras, sistemas de transporte y servicios públicos. Esto no solo favoreció a la empresa, sino también mejoró la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

CAPÍTULO 5: EL CAMBIO DE MODELO: DEL DESARROLLISMO A LA CRISIS DEL PETRÓLEO, 1958-1974

⁶² Rodríguez-Alfaro y Jiménez-Álfaro (2009)

El 15 de mayo de 1958 Eduardo Ruiz de Huidobro se convierte en consejero-gerente de FASA⁶³. El Banco Santander tenía un control completo sobre sus operaciones y decisiones, con poca o ninguna interferencia externa en su funcionamiento.

El desafío principal con el que contaba la compañía era conseguir la nacionalización de sus operaciones y materiales. Al igual que el modelo 4CV, los primeros Dauphine se elaboraron a partir de piezas y elementos provenientes de la industria auxiliar española o de Francia. Sin embargo, el proceso de nacionalización provocó un cambio de pensamiento dentro de la compañía, puesto que el proceso de desarrollo precisaba de la implicación de la *Régie*. Esto llevó a incorporar en el consejo de administración a la RNUR en 1959 debido a la falta de recursos para producir motores.

En el año 1961 se produjeron cambios significativos en el Consejo de Administración de FASA. El Banco de Santander es sustituido por el Banco Ibérico, además de manifestarse la vuelta de Nicolás Franco como presidente de FASA. Con la llegada del Banco Ibérico, los recursos propios se incrementaron, teniendo en cuenta la necesidad de transformación de la compañía. A finales de 1962 se generó un aumento del capital social en 40 millones de pesetas. Este aumento tenía objetivos orientados a la expansión de FASA hacia Portugal, e incrementar los terrenos de la fábrica de Valladolid.

La inyección de capital fue de la mano de un notable aumento del volumen de producción. El aumento mencionado se debió a la mejora de las instalaciones en la fábrica de Valladolid, que permitieron un montaje de 25 vehículos diarios, es decir, cuatro veces más.

El patrón de inversión prosiguió durante 1964 con unas cifras similares al del año anterior, especificando, 500 millones de pesetas en activos inmovilizados netos. Gran parte de los nuevos recursos se destinaron al taller de pintura y al segundo complejo fabril. Cabe destacar un aumento notorio en el tamaño de la plantilla desde la llegada del Banco Ibérico, multiplicándose por tres.

⁶³ Marqués de Huidobro, consejero del Banco de Santander y consejero-gerente también de Nueva Montaña Quijano (NMQ).

La extensión que estaba experimentando FASA fue factible gracias a las transferencias tecnológicas, además de financieras, de Renault. Los franceses destinaron a Michel Maison para ser nombrado consejero de FASA y afianzar su posición dentro de la compañía castellana.

Mientras todos estos cambios se sucedían, la producción en masa del Dauphine superó, entre 1961 y 1965, las 10.000 unidades anuales. Adicionalmente, siguiendo la estrategia de diversificación de Pierre Dreyfus, se anunció el montaje del R-4, en versión turismo y furgoneta.

A lo largo de enero de 1965 la RNUR llevó a cabo una ampliación en el capital social de FASA hasta el 49,9%, al mismo tiempo de la cesión de los derechos de comercialización de los vehículos Renault en España a RESA⁶⁴. Estos hechos dieron lugar a una realidad más que evidente: Fabricación de Automóviles S.A. (FASA) se convertía en Fabricación de Automóviles Renault de España S.A. (FASA-Renault).

Los motivos que provocaron que la compañía gala se implicase tanto con la fábrica vallisoletana tuvieron que ver en primer lugar con el proceso de expansión en el que se encontraba el mercado español; y en segundo lugar con el fracaso de las relaciones con Alfa Romeo, que conllevaron la salida de Renault en Italia.

Para gestionar a la novedosa FASA-Renault se formó un “Comité General de Trabajo” integrado por dos consejeros gerentes, el consejero secretario, los directores técnicos y el secretario de coordinación general. El comité en cuestión se reunía cada semana para coordinar todas las materias relacionadas con la gestión de las fábricas.

Asimismo, se decidió en 1968 la construcción de una segunda factoría de montaje, situado enfrente del complejo industrial de Valladolid. Dichos terrenos fueron adquiridos en 1966, haciendo ver que la ampliación llevada a cabo respondía a la nueva estrategia de la compañía de expansión a largo plazo.

La nueva planta era similar a la factoría francesa de Sandouville, disponiendo de talleres de pintura, guarnecidos, ensamblaje de carrocería, así

⁶⁴ Renault España S.A. (RESA): Antigua SAEAR.

como un muelle de carga. Su actividad productiva comenzó en 1972 con la fabricación del modelo R-8, y en menos de un año, se producían 650 vehículos diarios trabajando al máximo de su capacidad. Este éxito productivo condujo a estudiar la construcción de una tercera fábrica ubicada en Salamanca, Palencia o Burgos.

Respecto al personal, hubo un aumento significativo en la plantilla debido a la mencionada expansión terrenal. En el plano de la producción, el personal paso de 5 a 14 mil personas. Además, el presidente acordó negociar a finales de 1967 las reivindicaciones de los trabajadores, acogándose al marco legal vigente.

Otro aspecto llevado a cabo por la nueva organización consistió en comenzar el proceso de exportación para continuar con su desempeño empresarial. Las primeras exportaciones se concretaron durante 1965, con el envío de cajas de cambio a México y furgonetas R-4 a Colombia. Este último país supuso enormes quebraderos de cabeza motivado por los derechos arancelarios enormemente elevados.

El resultado de la reorganización de la compañía produjo como resultado la multiplicación de la producción anual por cuatro, superando en 1973 los 150.000 vehículos anuales. Asimismo, este proceso fue de la mano de la reestructuración y expansión de la red comercial heredada de RESA.

Sin embargo, había problemas acuciantes, como la poca capacidad exportadora y la evidencia de que la demanda interna no podía sostener la capacidad de producción de la industria. A su vez, había una necesidad imperiosa de lanzar regularmente nuevos modelos y la exigencia de un alto grado de nacionalización.

Durante esta etapa, FASA-Renault continuó generando empleo en la ciudad de Valladolid, convirtiéndose en uno de los principales empleadores de Valladolid en esa época. Además de generar trabajos directos, también se aprovecharon las empresas auxiliares y proveedores locales que surgieron para satisfacer las necesidades de la planta. Un ejemplo de ello fue el actual Grupo Antolín, dedicado a la fabricación de interiores de automóviles, tales como techos o asientos.

CAPÍTULO 6: LOS LARGOS AÑOS DE CRISIS, 1974-1985

Esta época se puede identificar por una crisis que afectó a la economía internacional, incidiendo en el aspecto industrial. El año clave fue 1973, cuando la OPEP multiplicó por cuatro los precios del crudo, lo que supuso una alteración en las economías occidentales, muy necesitadas del petróleo como fuente principal de energía⁶⁵.

La crisis afectó a España de manera más severa y prolongada que a otros países de la comunidad. Esto se debió a que España tenía una base energética más débil, una estructura industrial menos sólida y políticas de ajuste menos estrictas atribuibles a las reformas políticas. Además, la combinación de desequilibrios económicos y tensiones sociales y políticas se manifestaron en eventos dramáticos, como el asesinato de Carrero Blanco por parte de ETA en 1973⁶⁶.

El Estado español llegaba a un acuerdo con la Comunidad Económica Europea en 1970 para disminuir progresivamente los aranceles del Mercado Común ante las exportaciones españolas de automóviles de turismo. En este sentido a finales de 1972 los decretos Ford buscaron reconfigurar la industria automovilística para ajustarse al panorama reinante⁶⁷. Por otro lado, lo que de verdad se buscaba, era agilizar la implantación de Ford en España. La actitud de FASA-Renault ante estos decretos era contradictoria, puesto que veía con preocupación la implantación de un potencial competidor en España, pero, por otro lado, se produciría una reducción de los grados de nacionalización en compensación por el aumento de los volúmenes de exportación.

A partir de 1974 FASA-Renault experimentó una de las peores crisis de su historia, ya que durante tres años consecutivos cerró en pérdidas en cada uno

⁶⁵ La OPEP es una entidad internacional establecida en 1960 por cinco naciones exportadoras de petróleo: Arabia Saudita, Kuwait, Irán, Irak y Venezuela. Su objetivo es coordinar y unificar las políticas petroleras de sus miembros y regular los precios del petróleo en el mercado global.

⁶⁶ Carrero Blanco fue un político y almirante español que ocupó el cargo de Vicealmirante y Jefe del Gobierno de España en 1973.

⁶⁷ Los "decretos Ford" se refieren a una serie de decretos emitidos por el presidente estadounidense Gerald Ford en 1972. Estos decretos tenían como objetivo abordar la inflación y la recesión económica que enfrentaba Estados Unidos en ese momento.

de los ejercicios financieros. Los conflictos socio-laborales y el régimen de precios autorizados se convirtieron en los principales problemas. Como consecuencia, el proceso para instalar la tercera factoría de montaje en Villamuriel de Cerrato, Palencia, tuvo que retrasarse hasta que la situación se calmase.

Los conflictos socio-laborales emergieron antes de comenzar la crisis teniendo un importante papel la degradación del régimen franquista. En 1970 las grandes empresas españolas disponían de un sindicato vertical caracterizado por ser un mecanismo de control y dirección sindical por parte del Estado. No obstante, surgieron en las fábricas vallisoletanas grupos informales que se acabaron convirtiendo en asambleas generales de taller que, además de buscar reivindicaciones laborales, estaban en contra de la política del régimen⁶⁸.

Las primeras iniciativas llevadas a cabo por esta asamblea fueron en 1972, con paros de una o dos horas con el fin de presionar por mejoras en el convenio colectivo, lo que finalmente resultó en un aumento salarial del 15% para el siguiente ejercicio. A pesar del clima de calma que produjo esa medida, surgieron nuevas reivindicaciones en 1973, intensificándose un año después con una situación de paro entre el personal de montaje, carrocerías y entregas.

La situación condujo al despido de 15 trabajadores y la aplicación de sanciones a otros 145. Dentro de este panorama hay que sumar el incendio en Montaje 2, provocando la muerte de diez trabajadores y unos destrozos materiales que repercutieron enormemente en la actividad económica de la compañía.

En 1976 las fábricas comenzaban otra oleada de protestas dando lugar al cierre empresarial durante ocho días. Las asambleas buscaban la readmisión de los despedidos y nuevas reivindicaciones horarias en contraposición al calendario laboral impuesto en 1975 por la Dirección General de Trabajo. Finalmente, la dirección optó por aceptar los términos y condiciones para evitar más pérdidas y volver a la normalidad lo más rápido posible.

⁶⁸ Charron (1990: 52).

La combinación de las disputas laborales, que implicó un incremento de los costes laborales, la quema de la segunda factoría de montaje, el descenso de las ventas, además del panorama inflacionista de la economía española, provocaron que los ejercicios de los años 1974-1976 acabasen en pérdidas. Pese a todo, el desarrollo de FASA-Renault fue más elevado al del resto de empresas del sector.

La economía española en 1977 se encontraba en un momento de incertidumbre. El programa económico del primer gobierno democrático, liderado por el partido de centro derecha Unión de Centro Democrático (UCD) de Adolfo Suárez, se denominó Programa de Saneamiento y Reforma Económica y sus objetivos perseguían parar la inflación mediante reformas políticas y económicas.

FASA-Renault, y la *Régie*, encararon la situación con una reestructuración de la cúpula directiva. Arturo Fierro, presidente desde 1969 de FASA-Renault, dimitió en 1976 dejando paso a José Luis Rodríguez-Pomatta. Los éxitos llegaron prontamente con la nueva dirección. La compañía pucelana logró aumentar su producción en más de 100.000 unidades y las matriculaciones de automóviles Renault en más de 20.000. Estas cifras tuvieron que ver con el cese de la hostilidad laboral con los trabajadores y la reducción del régimen de control de precios.

Por ende, FASA-Renault retomó sus planes de ampliación de la capacidad productiva plasmándose en la construcción de la tercera planta de montaje en Villamuriel de Cerrato, la cual entró en funcionamiento el 2 de enero de 1978, produciendo 40 unidades diarias de los modelos R-12 y R-18. Las inversiones requeridas forzaban a buscar nuevas fuentes de financiación, siendo necesaria la implicación directa de la RNUR.

Una parte considerable de los recursos emergieron de la colaboración del Banco de Crédito Industrial, además, la Junta General autorizó la ampliación del capital. De manera adicional a estas medidas, FASA-Renault se deshizo de alguna de sus filiales como Renault Financiaciones, que fue traspasada a la matriz.

La década los ochenta fue afrontada por FASA-Renault de otra manera. En 1979 José Luis Rodríguez-Pomatta dimitió voluntariamente y fue sustituido por Manuel Guasch Molins, quien fue nombrado en representación de la *Régie*. FASA-Renault había alcanzado sus objetivos, es decir, se convirtió en la principal marca automovilística en España además de haber superado los 300.000 automóviles anuales en exportaciones. En ese punto, solo tenía que mantener su posición y tener muy en cuenta la entrada de General Motors en el mercado español.

Para salvaguardar su posición, FASA-Renault debía de incrementar su competitividad. Dicho aumento se produjo a través de la reducción de la plantilla y la inversión, con el objeto de potenciar la robotización y automatización de sus instalaciones. A pesar de ello, se presentó la necesidad de actualizar la gama Renault. Los R-5 y R-12 consiguieron importantes cuotas de mercado mientras que el R-18 tuvo un ciclo de vida muy corto dando lugar a que Renault no estuviese bien posicionado en la gama media hasta la aparición del R-21.

Tras dos décadas de mantenerse como la filial extranjera más importante de Renault de manera constante, FASA-Renault estaba en condiciones de transformarse en uno de los principales baluartes de la estrategia global del Grupo Renault, pero debía tener en cuenta los efectos de la integración en la CEE. Además, se podía observar que la nueva línea de modelos que Renault había diseñado para la segunda mitad de la década (Supercinco, R-19, R-21, Space) tenía el potencial de posicionar a la compañía nuevamente en una posición destacada dentro del mercado europeo.

Durante los años 70 y 80, la ciudad de Valladolid experimentó importantes cambios y desarrollos debido a la presencia de FASA-Renault. La compañía fue participe de una influencia notable en el empleo siendo la principal compañía de la ciudad además de atraer a trabajadores de diferentes regiones de España, conllevando a un aumento de la población de la ciudad. Además, con su actividad atrajo inversiones, impulsando la actividad económica en la ciudad y la región circundante.

CAPÍTULO 7: LA SUPERACIÓN DE LA CRISIS, 1985-2000

En 1986 España ingresa en la Comunidad Económica Europea suponiendo el inicio de una modernización de la economía española. La integración en la economía global fue clave para impulsar el desarrollo de las economías avanzadas. Al abrirse al exterior, estas economías mejoraron su disciplina financiera y macroeconómica, lo que es fundamental para competir en el contexto internacional actual⁶⁹. Además, la liberalización económica ha sido esencial para aumentar la eficiencia y el dinamismo de la innovación, lo que es necesario para mantener una ventaja competitiva en el mercado global.

FASA-Renault se vio beneficiada con el ingreso de España en la CEE puesto que se favoreció enormemente su actividad exportadora al eliminarse progresivamente una serie de barreras arancelarias, siendo erradicadas definitivamente en 1993. Sin embargo, la compañía castellana se vio en la necesidad de modificar su gama de vehículos y apostar por la robotización sin olvidarse del medioambiente.

Durante la integración de España en la UE entre 1986 y 1989, el mercado automovilístico español experimentó un aumento en la demanda. A pesar de la crisis internacional de 1990-1992, los Juegos Olímpicos de Barcelona y la Exposición Internacional de Sevilla mantuvieron el impulso del mercado. Para luchar contra la paralización tras los eventos acogidos en España, Renault redujo los precios y aumentó los gastos publicitarios, lanzando el modelo Clio en 1991. Sin embargo, después de la euforia olímpica hubo una caída en la demanda que duró hasta 1994.

FASA-Renault ganó competitividad dentro del Grupo Renault gracias a las sucesivas devaluaciones de la peseta, aumentando sus exportaciones significativamente. FASA-Renault se encargó de la producción de un tercio de todos los modelos Twingo ocupándose de producir todas las cajas de cambios para ese modelo. La fábrica de motores de FASA también fabricó alrededor del 80% de los motores R-19, que debían entregarse a la fábrica francesa de Douai a tiempo.

⁶⁹ Malo de Molina (2001).

A pesar de que FASA-Renault era el principal centro industrial de Renault a nivel internacional, se enfrentó a la necesidad de reducir su plantilla para mantener su posición en el mercado. Con aproximadamente 20.000 trabajadores, se calculó que alrededor de 7.000 de ellos no eran esenciales para la empresa. Como resultado, FASA-Renault implementó un programa riguroso para despedir a estos trabajadores y mejorar su eficiencia⁷⁰.

El plan para lograr esta reducción se desarrolló completamente en España. Se creó un plan de reducción voluntaria de personal para aquellos de 58 años o más, lo que permitió recortar la plantilla en 1.200 personas anualmente desde 1993 hasta 1998, y la empresa cubrió la pérdida de poder adquisitivo. Este programa permitió la planificación adecuada de la organización de la empresa al final del proceso, e implementar la robotización ideada durante la década de los años ochenta.

En la década de los 90, la filial española de Renault logró destacar en el mercado gracias a la especialización de su producción y la reducción de personal. Además, se benefició de la constante depreciación de la peseta, lo que la ayudó a mantener su competitividad. Sin embargo, tras la adopción del euro se ha notado una disminución en el crecimiento de la producción asignada a España, lo que ha afectado el papel de las fábricas españolas dentro del Grupo Renault y su capacidad para mantenerse competitivas.

La depreciación constante fue un medio recurrente utilizado para mantener la ventaja competitiva durante la crisis de estanflación y, en especial, durante la crisis de 1990-1995.

El 26 de julio de 1991 finalizaba la actividad de la primera factoría para elaborar modelos Renault en España, siendo un Renault Express y un 4F los últimos vehículos en salir de la misma. La piqueta empezó el derribo de las instalaciones en 1996, 43 años después de haberse iniciado la fabricación del 4/4.

Durante esta etapa, la ciudad de Valladolid experimentó transformaciones importantes en cuanto a la presencia de FASA-Renault. La compañía llevó a

⁷⁰ Malo de Molina (2001)

cabo importantes inversiones en tecnología y modernización de la planta de producción en Valladolid, además de establecer colaboraciones con universidades. Esto contribuyó al desarrollo de conocimientos técnicos y habilidades especializadas en la ciudad.

La presencia de FASA-Renault en Valladolid tuvo un efecto positivo en las empresas auxiliares y proveedores locales. Estas empresas se vieron beneficiadas por la demanda generada por la planta de producción, lo que se tradujo en la creación de empleo adicional y fortaleció la base industrial de la ciudad. La compañía impulsó el crecimiento del sector industrial y contribuyó al desarrollo de otros sectores económicos relacionados, como el comercio y los servicios.

Al finalizar el siglo XX, FASA-Renault experimentó la adquisición total por parte de Renault, lo que consolidó aún más la presencia de Renault en España y llevó a la integración completa de la marca FASA bajo la marca Renault. A pesar de los desafíos y cambios en el mercado, FASA-Renault logró mantenerse como un actor importante en la industria automotriz española y continuó lanzando modelos exitosos en el mercado.

EPÍLOGO

A comienzos del nuevo siglo la sociedad creada por Jiménez-Alfaro se disuelve y todos sus activos son adquiridos por el Grupo Renault S.A. La empresa siguió operando y no dejó de ser un referente a nivel internacional, además de ser una de las principales fábricas de automóviles en España.

Durante este período, el Grupo Renault S.A. introdujo varios modelos exitosos en el mercado español, como el Renault Megane, el Clio y el Kangoo, entre otros. Estos vehículos se convirtieron en opciones populares para los consumidores españoles y contribuyeron al crecimiento y la consolidación de la empresa en el mercado automotriz.

No obstante, a medida que transcurrió el siglo, el Grupo Renault se encontró con importantes desafíos. La competencia en la industria automotriz se intensificó debido a la entrada de nuevos fabricantes y la globalización del sector.

Además, los cambios en las preferencias de los consumidores, las regulaciones medioambientales en evolución y otros factores externos también tuvieron un impacto en la situación de la compañía.

Con la adopción del euro, surgió una incapacidad para devaluar la moneda, que tuvo consecuencias desfavorables para Renault, ya que la empresa enfrentó una disminución en su competitividad. Al no poder ajustar el valor de su moneda, los productos de Renault se volvieron más costosos en comparación con los de sus competidores que sí pudieron devaluar sus monedas. Esta pérdida de competitividad afectó directamente la posición de Renault en el mercado, ya que los consumidores tenían la opción de elegir marcas y modelos más económicos de otros fabricantes. Como resultado, Renault experimentó una disminución en la demanda de sus productos y perdió cuota de mercado.

Cabe destacar la crisis surgida en 2009⁷¹ que casi provoca la expulsión de Renault de Valladolid como consecuencia de la falta de un pacto social entre los sindicatos y la compañía, la cual condujo a un ERE en la factoría de Valladolid.

En cuanto al desarrollo de la ciudad de Valladolid, el Grupo Renault siguió contribuyendo a la ciudad. Aunque se produjeron ajustes y reestructuraciones en la industria automovilística, la compañía siguió siendo un importante empleador en Valladolid. A medida que avanzaba este siglo en el que nos encontramos, se llevó a cabo una reconversión de la planta de producción, adaptando las instalaciones a los cambios de la industria automotriz incorporando las tecnologías más avanzadas.

En cambio, Valladolid buscó diversificar su base industrial más allá del sector automotriz. La ciudad atrajo nuevas inversiones en sectores como la tecnología, la logística o los servicios, con el objetivo de buscar una economía fuerte y de reducir la dependencia de un solo sector.

A pesar de estos retos, el Grupo Renault logró mantener su posición como uno de los principales líderes del mercado automotriz español durante las

⁷¹ Libertad Digital (2009)

primeras décadas del siglo XX. La empresa se adaptó constantemente a las cambiantes demandas de los consumidores y desarrolló nuevos modelos para mantener su relevancia en el mercado.

CONCLUSIONES

A lo largo de la extensa historia de la ciudad de Valladolid se han dado lugar dos hitos fundamentales: en primer lugar, tuvo que ver con la llegada del ferrocarril a mediados del siglo XIX y el segundo sucedió a mediados del siglo XX con el surgimiento de FASA.

FASA emergió sin antecedentes en este país y pasó de ser un proyecto en el que muy poca gente creía a convertirse en el eje económico de Castilla y León. A pesar de los cambios de nombre que ha tenido, como en 1965 cuando pasó a denominarse FASA-Renault, aún la población vallisoletana sigue llamándola FASA, dando a entender que FASA y Valladolid son uña y carne.

Con esta nueva empresa en la ciudad, apareció el 4/4. Este fue el primer utilitario construido en España, el cual fue una gran apuesta en este país ya que los automóviles estaban al alcance de unos pocos. Como diría Miguel Delibes: «Con este pequeño coche empezó el desarrollo grande de Valladolid».

Los impactos de FASA en Valladolid han sido muy diversos. En cuanto al empleo, FASA ha sido un importante generador de empleo en la ciudad a lo largo de los años. La compañía ha proveído numerosas oportunidades laborales tanto directas en su planta de producción, como indirectas a través de su cadena de suministros y empresas auxiliares relacionadas.

Desde su llegada, se produjo un impulso económico regional contribuyendo al crecimiento económico local a través de inversiones en infraestructura, desarrollo tecnológico y atracción de proveedores y empresas relacionadas. A mayores, FASA ha desempeñado un papel importante en el desarrollo de habilidades y conocimientos técnicos de la región mediante programas de formación y capacitación, consiguiendo una fuerza laboral cualificada y especializada en el sector automotriz.

La presencia de FASA ha contribuido al desarrollo tecnológico e innovación en Valladolid impulsando la implementación de nuevas tecnologías en sus procesos productivos además de colaborar con universidades y centros tecnológicos locales.

Sin embargo, la compañía ha recibido críticas en diversos aspectos a lo largo de los años. Respecto a las condiciones laborales, algunos trabajadores han expresado sus preocupaciones sobre la excesiva carga de trabajo, horarios, la seguridad laboral y la presión ejercida con el objeto de conseguir los objetivos de producción.

En ocasiones, la planta ha tenido que verse en la situación de realizar despidos y reestructuraciones, generando críticas por parte de los trabajadores y de la comunidad local. Estas acciones han supuesto que se produzca un clima de incertidumbre laboral y una preocupación por el impacto en el empleo en la economía de la región. Otro aspecto negativo a destacar es el impacto medioambiental, ya que al tratarse de una fábrica de vehículos, ha sido objeto de críticas de algunos grupos y activistas preocupados por las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de recursos naturales y la gestión de residuos.

A estas alturas del siglo, resulta innegable para cualquier persona que Valladolid está consolidada como una importante ciudad industrial dentro y fuera de nuestras fronteras, y en parte, se debe a FASA. El esfuerzo continuo, la perseverancia y la fe en una visión han ido construyendo un camino que aún no ha llegado a su fin.

Como bien dijo Antonio Machado: «Caminante no hay camino, se hace camino al andar».

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Municipal de Valladolid (2020): “Descripción del fondo Sociedad Industrial Castellana ISAD”. Disponible: <https://archivomunicipalvalladolid.es/wp-content/uploads/2020/04/Descripci%C3%B3n-del-fondo-Sociedad-Industrial-Castellana-ISAD-G.pdf> [consulta: 21/03/2023].
- Avilés Farré, J. (2006): *La izquierda burguesa y la tragedia de la II República*. Consejería de Educación, Madrid.
- Ayuntamiento de Valladolid (2020): “Población de Derecho del municipio de Valladolid”. Disponible: https://www.valladolid.es/es/temas/hacemos/open-data-datos-abiertos/catalogo-datos/informacion-estadistica-ciudad/poblacion/cifras-poblacion.ficheros/578406-Evolucion_poblacion_1860_2020_enero.pdf [consulta: 21/03/2023].
- Beevor, A. (2011): *España. La guerra civil española*. Crítica.
- Biblioteca Digital de Castilla y León (2010): “Banco Castellano: estatutos (1916)”. Disponible: <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.do?id=1642> [consulta: 21/03/2023].
- Carbajal Suárez, Y. (2010): «Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial». *Paradigma económico*, 1, pp.37-50.
- Carmona Badía, X. (2018). «Fabricando el 2 CV para el mercado español: los primeros años de Citroën Hispania, S.A., 1958-1972», *Universidad de Santiago*, pp. 244-248.
- Carmona, X. y Nadal, J. (2005). «El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia, 1975-2000». *Fundación Pedro Barrié de la Maza*, pp.333.
- Catalán, J. (1993): «Economía e industria: la ruptura de posguerra en perspectiva comparada. *Revista de Historia Industrial*, 4, pp. 121-134.
- Catalán, J. (2000): «La creación de la ventaja comparativa en la industria automovilista española, 1898-1996». *Revista de Historia Industrial*, 18, pp.141.
- Catalán, J. (2003): «SEAT entre el INI y la FIAT, 1948-1980». *Revista de història i cultura*, 285, pp. 27-36.

- Catalán, J. (2006): «La SEAT del Desarrollo, 1948-1972». *Revista de Historia Industrial*, 30, pp.148-153.
- Catalán, J. y Miranda Encarnación, J.A. y Ramon i Muñoz, R. (2011): *Distritos y clusters en la Europa del Sur*. Lid Editorial Empresarial.
- Charron E. (1990): «FASA-Renault. Un caso de internacionalización de la producción automovilística». *Política y Sociedad*, 5, pp. 46-52.
- Dirección General de Tráfico: “Datos estadísticos sobre matriculaciones en España 1900-1960”. Disponible: https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galerias/Borrar/Datos_estadisticos-sobre-matriculaciones-en-Espana-1900-1960.pdf [consulta: 07/03/2023].
- Estapé-Triay, S. (1998): «La industria española del automóvil en el primer tercio del siglo XX: una oportunidad desaprovechada». *Universidad Pompeu Fabra*, pp.13.
- Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima (1951-1955): *Memorias de actividad*.
- Fernández de Sevilla, T. (2016): «International Business in Southern Europe: Renault in Italy, Portugal, and Spain (1908–2007) ». *Université Libre de Bruxelles*, 2, pp. 148-150.
- Fuentes Quintana, E. (1993): «Tres decenios de la economía española en perspectiva». *UNED*, pp. 23-24.
- Fundación BBVA (2008): “La población de Valladolid”. Disponible: https://www.fbbva.es/wpcontent/uploads/2017/05/dat/cp_49_valladolid.pdf [consulta: 15/03/2023].
- García Ruíz, J.L. (2001): «La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada». *Revista de Historia Industrial*, 19-20, pp. 150-152.
- García Ruiz, J.L. y Santos Redondo, M. (2001). «El motor español. La aportación de Eduardo Barreiros a la historia de la automoción», *Universidad Complutense de Madrid*, pp. 3-5.
- García Sanz, A. y Sanz Fernández, J. (1984): «Evolución económica de castilla y león en las épocas moderna y contemporánea». *Papeles de Economía Española*, 20, pp. 344-345.
- González Martínez, C. (2000): «La Dictadura de Primo de Rivera: una propuesta de análisis», *Universidad de Murcia*, pp. 355-384.

- Juste Carrión, J. J. y Fernández Arufe, J. E. y Ogando Canabal, J. O. (2011): *La economía de la provincia de Valladolid*. Fundación Cajamar.
- Libertad Digital (2009): “La fábrica de Renault en Valladolid, al borde del cierre”. Disponible: <https://www.libertaddigital.com/economia/renault-espana-admite-que-la-decision-de-cerrar-la-factoria-de-montaje-esta-tomada-1276369674/> [consulta: 18/05/2023].
- López Carrillo, J.M. (1996): Los orígenes de la industria de la automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA. Fundación Empresa Pública.
- Malo de Molina, J.L. (2001): *Los efectos de la entrada de España en la Comunidad Europea*. Banco de España.
- María Palomares, J. (2000): «La guerra civil en Valladolid: notas sobre la represión en la ciudad». *Universidad de Valladolid*, pp. 249.
- Moreno Lázaro, J. (1998): «La industria harinera en Castilla la Vieja y León, 1778-1913». *Universidad de Valladolid*, pp. 433-467
- Moreno Lázaro, J. (2011): “Una perspectiva histórica”, en Juste, J., Fernández. J. E. y Ogando, J. O. (dirs.), *La economía de la provincia de Valladolid*, Valladolid, Fundación Cajamar, pp. 37-78.
- Paredes, J. (1996): *Historia contemporánea de España (1808-1939)*. Ariel, Barcelona.
- Rodríguez-Alfaro, C. y Jiménez-Álfaro, M. (2009): *FASA y el 4/4. Así comenzó todo*. El Mundo.
- San Román López, E. (1995): «La industria del automóvil en España: El nacimiento de la SEAT». *Universidad Complutense de Madrid*, pp. 20-21.