- SOBRE RUEDAS. UNA HISTORIA CRÍTICA DE LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA
- José Luis García Ruiz (coordinador)
- Editorial Síntesis, S.A.
  Economía. Serie: Historia Económica
  Madrid, 2003, 255 páginas

Mucho se ha escrito sobre la industria del automóvil, sector de un gran dinamismo y terreno especialmente abonado para las estrategias de las grandes empresas multinacionales. *Sobre ruedas*, el libro que aquí se reseña, constituye una nueva aportación al conocimiento y al debate sobre la industria automovilística española, enmarcada en el contexto mundial y en una perspectiva histórica que abarca, más o menos, todo un siglo de evolución y cambios trascendentales.

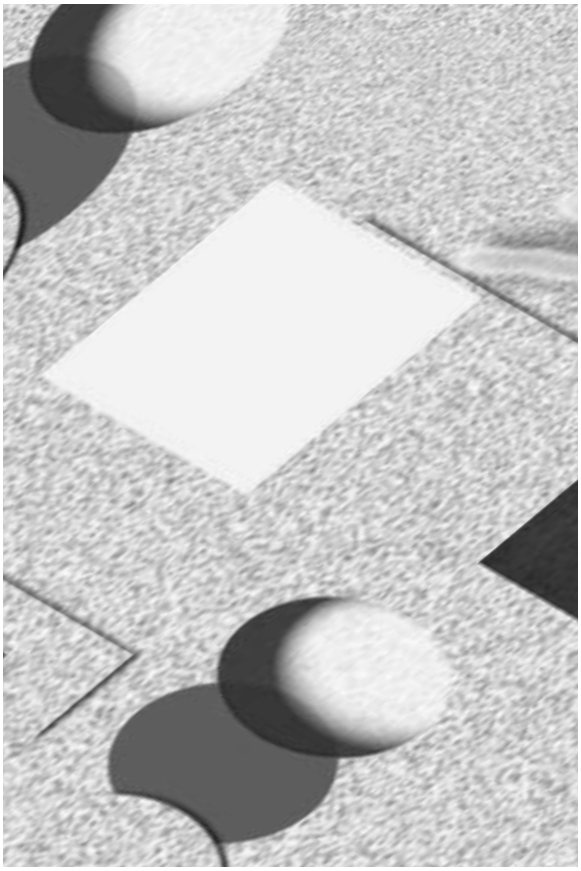
El estudio de este sector en España viene suscitando el interés de economistas e historiadores, y buena prueba de ello es la proliferación de trabajos como el presente, que, abordando el tema desde muy distintos ángulos, permiten aproximarse a una visión de conjunto de los orígenes de esta industria, los avatares que han caracterizado su evolución y su situación actual.

La industria del automóvil en España representa, en 2002, casi el 6% del PIB, el 22% de las exportaciones totales y en torno al 10% del empleo (72.500 empleos directos y dos millones de puestos de trabajo indirectos), proporcionando a la Hacienda Pública cerca de 20.000 millones de euros. La producción anual de los 12 fabricantes instalados en nuestro país, que cuentan con 17 fábricas, supera los 2,8 millones de vehículos, exportándose el 81,5%, mientras que las matriculaciones rebasan la cifra de 1,6 millones de vehículos y la inversión del sector se sitúa en torno a los 1.890 millones de euros. Es la segunda industria en importancia y la primera por saldo exportador neto positivo. En lo que respecta a la producción de turismos, España se encuentra cerca de los niveles de Francia; y en vehículos industriales, nuestro país es, desde hace años, el primer productor y exportador de la Unión Europea. En el año 2001, España ocupó el sexto puesto mundial como productor de vehículos (después de Japón, EE.UU, Francia, Alemania y Corea del Sur) y el tercero en el ranking europeo. En ese mismo año, ocupaba el cuarto puesto mundial en la exportación de turismos (tras Japón, Alemania y Francia). Y en la industria de componentes, ocupaba el tercer lugar por volumen de facturación (1).

Sin embargo, y en particular para los más jóvenes, todavía hay lagunas en el conocimiento del proceso histórico por el que España ha pasado, en medio siglo, de ser uno de los países menos motorizados de Europa y del mundo a ocupar una

posición destacada, tanto en términos de consumo como de producción. *Sobre ruedas* contribuye, así, a cubrir ese hueco y a aportar luz, desde una perspectiva crítica e histórica, al conocimiento de un sector clave de la economía española.

Se trata, en realidad, de un pequeño compendio de varios trabajos elaborados por nueve especialistas en la materia, cada uno de los cuales desgrana su propia parcela, permitiendo al lector una visión global de la evolución de la industria automovilística española (y también, mundial) hasta nuestros días. Consta de seis capítulos y una valiosa bibliografía seleccionada para cada uno de ellos, y ha sido coordinado por José Luis García Ruiz (Universidad Complutense de Madrid).



EL CONTEXTO MUNDIAL Y LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA

En el primer capítulo, *La industria automovilística española anterior a los «decretos Ford» (1972),* José Luis García Ruiz, presenta una síntesis de los principales problemas del sector hasta 1972 y ofrece una visión a largo plazo del proceso de modernización de esta industria en España. García Ruiz divide su exposición en tres grandes apartados: la automoción en el mundo, la automoción en la España del desarrollismo y la producción de vehículos industriales.

El primero de esos tres grandes apartados sirve al autor para situar la industria automovilística española en el contexto de los cambios ocurridos en el sector a escala mundial, marco de referencia obligado para una correcta comprensión de los avatares del sector en nuestro país. Este apartado tiene la gran virtud —algo poco frecuente— de recoger, a grandes trazos, un breve y claro resumen de la situación y evolución de dicha industria en el mundo desde el término de la II Guerra Mundial hasta 1980 (si bien los anexos estadísticos abarcan otras dos décadas más en cuanto a datos de producción y exportación), apoyándose en unos cuadros sencillos que facilitan mucho la lectura y que el lector agradece.

En el apartado sobre la España desarrollista, se analiza el papel clave del automóvil en la industrialización de nuestro país, como verdadera «industria testigo» o «industria piloto» (la automoción refleja, como pocos sectores, la evolución estructural de la industria en general), con dos fases claramente diferenciadas: una primera, de formación del mercado, que arranca en 1950 y en la que se configura una típica industria de sustitución de importaciones, con fuerte apoyo e intervención del Estado, una demanda muy superior a la oferta, un mercado protegido y nada competitivo, y una política de producción a ultranza, sin apenas consideración de aspectos como los costes o la calidad, situación que se prolongaría hasta 1967; y una segunda fase, de «estandarización» del mercado (1967-1973), en la que iría colmándose paulatinamente buena parte del exceso de demanda.

Es en esta etapa cuando surgen ya las primeras estrategias competitivas, basadas más en el producto que en los precios, sujetos todavía a regulación, y manteniéndose también el *statu quo* del sector (no autorizándose la entrada de nuevas firmas en el mercado) hasta finales de 1972, momento en que serían aprobados los «decretos Ford», hechos a medida de las exigencias del gigante estadounidesense para instalarse en España.

La apertura de nuevos horizontes exportadores propiciados por el Acuerdo Preferencial de 1970, entre España y la Comunidad Económica Europea, junto con la aprobación de los mencionados decretos de 1972, supuso el inicio de una nueva etapa para la industria española del automóvil, etapa que enlaza con el presente y que es abordada por otros autores en los capítulos siguientes.

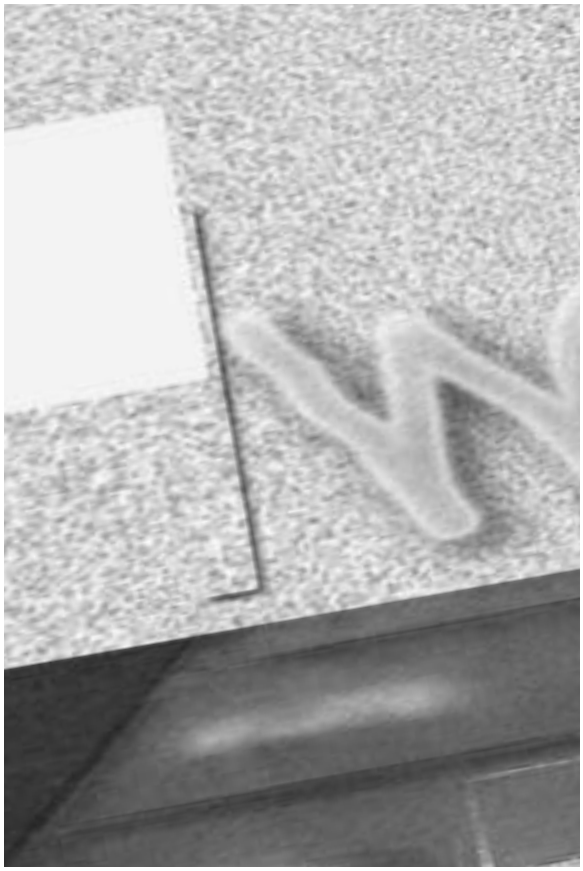
Este primer capítulo concluye con el apartado dedicado a los vehículos industriales, el segmento de mayor participación del capital español y en el que la iniciativa empresarial genuinamente española tuvo más oportunidades, aunque éstas se vieron finalmente frustra-

das. El autor estudia con profusión de detalles los antecedentes de este subsector (que se remontan a 1899), el nacimiento y despegue de las nuevas empresas en los años cincuenta y la consolidación del subsector en los años sesenta, finalizando con una breve nota sobre la evolución posterior.

AUGE Y DECLIVE DE SEAT

En el segundo capítulo, *SEAT en la encrucijada (1972-2002)*, Pedro González de la Fe (Universidad de Las Palmas) estudia el nacimiento y desarrollo de la empresa SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo), principalmente en lo que respecta a sus tres últimas décadas, desde los orígenes mismos del proyecto auspiciado por el Banco Urquijo, en 1940, para el que se contaría, desde un principio, con la participación de la italiana FIAT. Dicho proyecto se materializó finalmente en 1950, con la participación mayoritaria del Instituto Nacional de Industria (INI), un 42% repartido entre la banca privada y un 7% del capital suscrito por la multinacional italiana. Esta, no obstante, contaría con una influencia mucho mayor en la empresa española a través del Consejo de Administración, licencias, patentes, tecnología, asistencia técnica e importación de piezas desde la casa matriz.

El primer automóvil (el «Seat 1400») salió de la factoría en 1953. En 1957 se produjeron 2.500 unidades del popular «Seat 600», que tantos problemas resolvió a los españoles y que alcanzaría un máximo anual de 78.000 unidades en 1970, cesando su producción en 1973 y cediendo el puesto al nuevo modelo estrella, el «Seat 127». El espectacular incremento de la producción, las ventas, la plantilla y la rentabilidad de SEAT se vio potenciado por el propio crecimiento económico de los años sesenta.



La producción de la primera firma automovilística española siguió creciendo hasta 1977, pero a partir de 1975 su cuota de ventas en el mercado interno comenzó a declinar, cayendo por debajo del 50% y situándose en sólo el 28,5% en 1980. Entre las causas de este declive, el autor señala que la gestión de SEAT adoleció, hasta 1967, de «una falta total de previsión en lo que respecta a dotar a la empresa de una adecuada base técnica y organizativa», cuestión crucial que debería haber sido tratada con mayor profundidad en este trabajo.

Además de la competencia de los otros fabricantes de turismos en España (Authi, Talbot, Citroën, Renault), el inicio de la producción española de Ford en 1976, con su modelo «Fiesta», empeoró aún más la situación. SEAT continuó perdiendo progresivamente mercado interno y se vio obligada a recurrir cada vez más a la exportación. Pero el hecho de no estar plenamente integrada en un grupo multinacional dificultaría su expansión en el exterior.

El autor describe las vicisitudes que hubo de sortear la empresa en sus peores momentos, incluidos los desencuentros con FIAT y la desvinculación de esta multinacional italiana del futuro de SEAT, hasta que finalmente, tras sopesar diversas opciones, acabó integrándose en el seno de la alemana Volkswagen (VW). Tras este largo y complejo recorrido, se describen los contenidos de la alianza estratégica establecida con VW y se analiza el proceso de privatización que experimentó SEAT a partir de 1986, estudiando los consiguientes efectos en su dirección, organización interna y proceso productivo. En particular, se explican las razones por las que SEAT se vio abocada a la quiebra técnica en 1993 y la evolución posterior, con la segregación de determinados activos de la empresa y el control cada vez mayor de la multinacional VW sobre su filial española.

EL RETORNO DE FORD

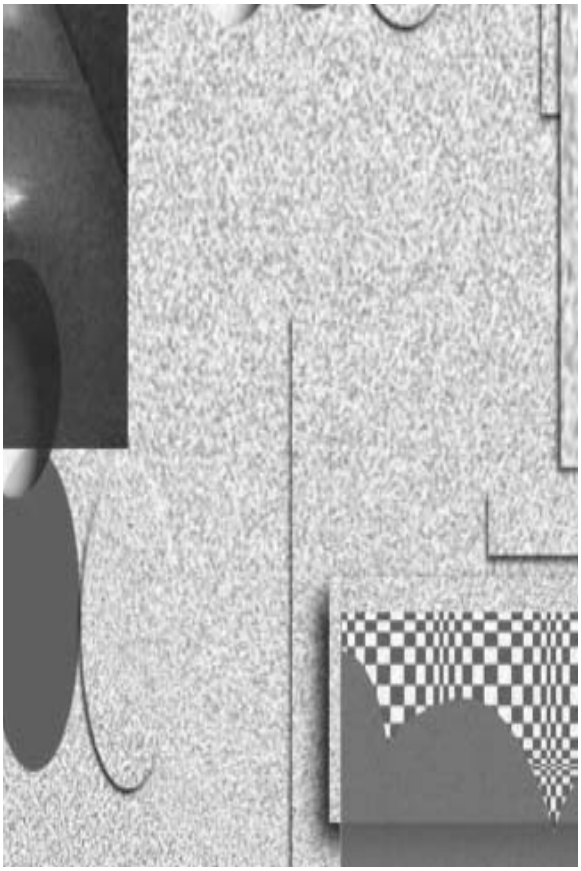
En el tercer capítulo, *La industria del automóvil en la Comunidad Valenciana: El caso de Ford España*, Miguel Pérez Sancho (Universidad de Valencia) estudia la historia del complejo industrial de Ford en Almussafes desde el regreso de dicha multinacional a nuestro país (la fallida experiencia anterior se remonta a los años veinte), lo que equivale a decir la historia de la

industria del automóvil en dicha Comunidad Autónoma. Se trata de un concienzudo trabajo de investigación (basado fundamentalmente en la tesis doctoral del autor) que, al menos en parte, y por sus propios méritos, también podría encuadrarse dentro del ámbito de la Economía Política.

En efecto, en el relato de las actividades de Ford en la Comunidad Valenciana, se presta especial atención a cuestiones poco habituales en la literatura económica sobre la empresa, pero altamente relevantes no sólo para lo que se conoce como «historia local», sino también para ilustrar el tipo de relaciones que se establecen entre las grandes compañías foráneas y los agentes locales y, por extensión, entre el poder privado y el público (o, como dice el autor, «supuestamente» público).

Cuando la multinacional Ford decidió ubicarse en la pequeña localidad de Almussafes, próxima a Valencia, no existía en la zona empresa alguna dedicada a la fabricación y montaje de automóviles, y eran escasas las del sector de componentes. Hoy, en cambio, transcurrido ya un cuarto de siglo desde la inauguración de la factoría de Almussafes, a las diversas plantas locales de Ford (montaje de automóviles, carrocerías, fabricación de motores) hay que añadir las ubicadas en el adyacente Parque de Proveedores (sobre cuya creación se desvelan facetas poco conocidas), y son varias las empresas que, desde diversos emplazamientos de la provincia, suministran algún tipo de componentes.

Tras resumir las razones que explican el retorno de Ford a España en los años setenta, se abordan determinados aspectos del proceso de negociación entre la multinacional y las instituciones públicas



(un excelente trabajo de investigación de fuentes originales); se analizan los efectos indirectos sectoriales en la Comunidad Valenciana y, por último, se estudia la evolución de la actividad de la filial estadounidense en nuestro país.

La lectura de este interesante capítulo tal vez pueda dejar perplejo al lector en algunos momentos, o incluso levantar sus iras, ya que desvela, sin paliativos, el comportamiento dominante y exigente de la multinacional estadounidense, pero también la bochornosa subordinación de las propias autoridades españolas —o si se prefiere, del régimen político entonces imperante en nuestro país— a las presiones y dictados del coloso norteamericano. La lectura de este minucioso trabajo constituye un excelente ejercicio de recuperación de la memoria histórica en el terreno de las prácticas de las multinacionales en general y en el sector del automóvil en España en particular.

EL «DESEMBARCO» DE GENERAL MOTORS

Luis Germán Zubero (Universidad de Zaragoza) estudia el caso de OPEL en el capítulo cuarto, bajo el título *Made in GM. Veinte años de Opel en España (1982-2002).* En este trabajo se describe brevemente la temprana penetración de General Motors Corporation (GM, Estados Unidos, 1908) en Europa desde la apertura de su primera factoría en Copenhague en 1923, la construcción de una segunda planta en Bélgica al año siguiente, la entrada en el Reino Unido en 1925 mediante la adquisición de Vauxhall, en Alemania mediante la compra de Opel en 1929, su implantación en Portugal en 1959, la adquisición de la sueca Saab a finales de los años ochenta, la entrada en la Europa del Este tras la caída del muro de Berlín y los acuerdos y alianzas con Renault y Fiat en la segunda mitad de los noventa. En 1994, todas las filiales y plantas que producían o vendían productos Opel cambiaron su nombre oficial de GM a Opel.

En el contexto de la estrategia expansionista de dicha multinacional, se explican, a continuación, las razones del «desembarco de GM en Aragón» en 1979 —mediante un acuerdo con el Gobierno español que se plasmó en un Decreto de Ordenación del sector, hecho a medida del nuevo productor, como en el caso de Ford— y que se resumen en las posibilidades de expansión en el mercado local, las perspectivas de incorporación de España a la CEE y el notable dife-

rencial de salarios existente entonces con la Europa comunitaria.

Figueruelas, situada a 24 km. de Zaragoza, fue el lugar finalmente elegido para el emplazamiento de la nueva factoría: una zona situada en el centro del rico cuadrante nororiental de la Península, próxima al resto de Europa y a dos mares, bien dotada de infraestructuras y con suficiente tradición industrial metalúrgica. En agosto de 1982 se iniciaba en esa factoría la producción en cadena del «Opel Corsa», destinado fundamentalmente a la exportación y que, en sus diversas versiones, terminaría convirtiéndose en un «coche mundial», producido en otras once factorías de la Corporación repartidas por cuatro continentes.

Como ya se ha señalado anteriormente, la llegada de Opel/GM a nuestro país, junto con la previa implantación de Ford, supuso un verdadero punto de ruptura con la política industrial seguida hasta entonces y acarreó graves consecuencias para el destino de SEAT, nuestro «campeón nacional».

El desarrollo productivo de Opel en España durante dos décadas se analiza desde la perspectiva de los importantes cambios tecnológicos y organizativos acaecidos en la industria del automóvil tras la crisis de los años setenta y que han transformado el modelo productivo desde el tradicional sistema fordista hacia un nuevo sistema de producción flexible, experimentado primeramente por la industria japonesa.

La crisis industrial y la creciente competencia de los fabricantes japoneses obligaron a sus homólogos norteamericanos y europeos a impulsar una rápida reestructuración del sector, con la incorporación masiva de las nuevas tecnologías (robótica, informática, telemática) y la introducción de cambios

radicales en el modelo organizativo, con el fin de ajustar la producción a la demanda e incorporar el sistema «justo a tiempo» (JIT).

Se iba así hacia una nueva dimensión en la organización del trabajo (relaciones laborales menos jerarquizadas y más cooperativas, trabajadores más polivalentes y responsabilizados de la producción y de su calidad), una creciente externalización de funciones de la empresa ensambladora y una precisa selección de los proveedores de componentes, efectuada ahora mediante acuerdos de cooperación y supervisión, con la consiguiente tendencia a la concentración de los suministradores en las proximidades de la empresa ensambladora. La aplicación y desarrollo de estos procesos para el caso de Opel España son estudiados por el autor.

El trabajo sigue con detalle la trayectoria y actividad de la empresa en las dos décadas que lleva en nuestro país, analizando la evolución de sus actividades productivas y comerciales, entre las que destaca la alta productividad, calidad y rentabilidad de la planta de Figueruelas. Finalmente, aborda el cambio de tendencia registrado en la producción y ventas de Opel España en los últimos años, consecuencia de la creciente competencia asiática en los mercados europeos, y las medidas de reestructuración previstas, indicando algunos de los retos que deberá afrontar el grupo Opel/GM en los próximos años.

LAS RELACIONES INTEREMPRESARIALES

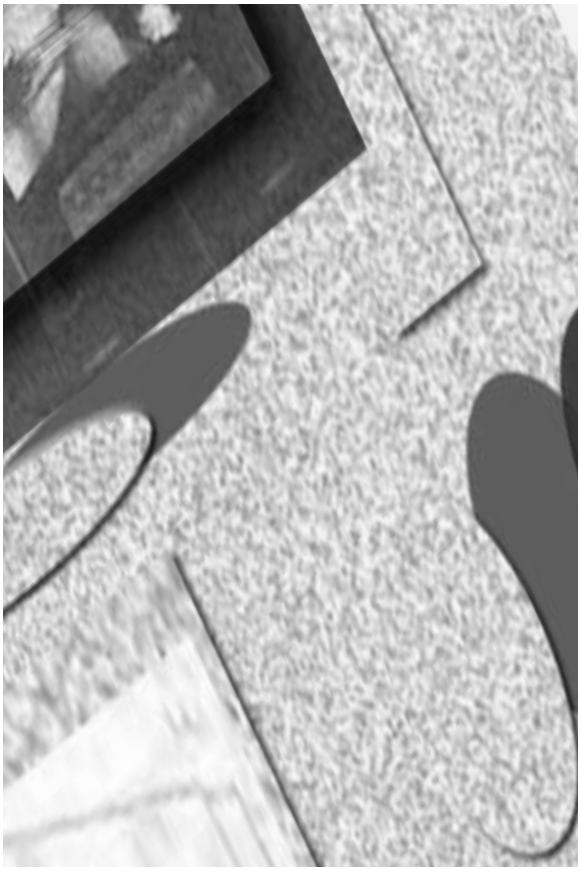
Los cambios en las relaciones interempresariales en la industria del automóvil: el caso español es el tema del capítulo quinto, elaborado por un equipo de profesores: Ricardo Aláez Aller, Juan Carlos Longás García (ambos de la Universidad Pública de Navarra), Javier Bilbao Ubillos y Vicente Camino Beldarrain (ambos de la Universidad del País Vasco). Se trata de una contribución al análisis evolutivo de las relaciones entre ensambladores o fabricantes finales y proveedores del sector, desde principios de los años cuarenta. Como es sabido, la organización productiva (que no sólo afecta a la actividad interna de las empresas, sino también a las relaciones entre éstas) es uno de los aspectos relevantes en la caracterización de la industria del automóvil. Al respecto, esta industria tiene un particular interés, ya que, desde sus inicios, ha servido de banco de prueba de los distintos modelos organi-

zativos que se han sucedido desde las primeras experiencias productivas de Ford, a principios del siglo pasado.

En el caso español, la evolución de las relaciones interempresariales en la industria del automóvil han estado constreñidas por dos condicionantes, en absoluto independientes entre sí: el marco establecido por la reglamentación estatal de la industria, muy rígida en el período franquista; y el hecho de que los fabricantes establecidos en España sean grupos multinacionales de capital foráneo, cuyas estrategias empresariales pueden incorporar intereses adicionales (especialmente cuando parte de ese capital está suscrito por Administraciones Públicas, como es el caso de Renault y VW).

Como es lógico, la regulación estatal del sector perseguía fomentar el desarrollo de una industria auxiliar española, a la que se reservaba una cuota importante del mercado de componentes; pero, por otra parte, se pretendía también que la implantación en España de grupos multinacionales —atraídos, bien por el potencial de desarrollo del mercado español, bien por la accesibilidad de los fabricantes norteamericanos y japoneses al mercado europeo— tuviese un impacto favorable para los objetivos de crecimiento, empleo y equilibrio exterior, dada la notable capacidad de arrastre (*backward linkage effects)* de la industria de automoción. Otra cosa muy diferente es que, como señalan los autores, las disposiciones legales efectivamente adoptadas, o incluso la «actitud institucional», fueran las más adecuadas para el logro de esos objetivos macroeconómicos.

La elaboración de un marco analítico permite a los autores poner de relieve el significado y alcance de



las relaciones en un sector tan heterogéneo como el de la automoción, que abarca mucho más que el conjunto de fabricantes finales —todos extranjeros en el caso de España— y que aglutina un amplísimo tejido productivo formado por un considerable número de empresas, fundamentalmente pequeñas y medianas, que trabajan en diversos campos de producto, operan una variada gama de procesos y fabrican componentes y equipos para su ensamblaje por los fabricantes finales.

Un breve análisis de la reglamentación de la industria española del automóvil, permite al lector hacerse una idea de su influencia en la configuración de las relaciones entre fabricantes y proveedores, derivadas de las nuevas tendencias organizativas y condicionadas, a su vez, por la normativa legal establecida.

Con ese armazón y trasfondo, los autores establecen una periodificación de las cambiantes relaciones interempresariales en la industria española de automoción, concretadas en tres fases históricas: 1950-1973, 1973-1986, y de 1986 a final de siglo, periodos que son estudiados con detalle y en los que se plantean también, lógicamente, relevantes cuestiones territoriales o de localización industrial.

El caso de México

Finalmente, *Sobre ruedas* se cierra con el capítulo sexto, que, bajo el título de *El sector automotriz y el proceso de industrialización en México. Aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*, recoge un trabajo de Antonio Vieyra (Universidades Autónoma de México y Complutense de Madrid) sobre la evolución del sector automotriz en dicho país y basado en la tesis doctoral del autor. Este último capítulo viene a completar y complementar los anteriores, hasta el punto de que algunas de las cuestiones tratadas —el entorno internacional y los modelos de organización— puedan resultar en cierta medida redundantes. Pero, en cualquier caso, además de ser un trabajo muy bien sintetizado, ofrece un contrapunto al caso español por parte de un país que también desarrolló su industria automovilística con políticas de sustitución de importaciones, hasta que terminó por entregarse completamente a las exigencias de las multinacionales.

El sector automotriz —término especialmente empleado en Latinoamérica— no sólo es una industria piloto o «testigo» (aquella que antes y mejor refleja las transformaciones estructurales), sino también una industria que ha hecho del territorio

una variable estratégica de localización o relocalización de determinados procesos, como demuestra el autor para el caso concreto de México, dentro del contexto de las relaciones de producción a escala mundial.

La esencia del capítulo radica en el análisis de los mecanismos de comportamiento y funcionalidad de la industria automotriz mexicana desde sus orígenes y en sus diferentes fases, revelando así la fuerte interacción de aquélla con el proceso de industrialización general del país, cuya evolución ha tenido mucho que ver con la actividad de las grandes empresas transnacionales (en particular, «las cinco grandes» del automóvil establecidas en México: Ford, General Motors, Chrysler, Volkswagen y Nissan). El autor sigue los pasos de estas firmas, y sus cambiantes estrategias y condicionantes, desde su emplazamiento en las «viejas» factorías situadas en el centro del país hasta las «nuevas» localizaciones recientes desplazadas hacia la frontera mexicana con Estados Unidos. Un capítulo francamente interesante y bien resumido, que pone de manifiesto el trasfondo de un trabajo de investigación bien trabado (la tesis doctoral del autor), con un hilo conductor muy definido y que permite establecer contrastes con el proceso de industrialización en España.

En definitiva, la riqueza del libro aquí reseñado, *Sobre ruedas. Una historia crítica de la industria del automóvil en España*, está en el conjunto, ya que los diferentes trabajos de los diversos expertos que analizan el sector del automóvil en su contexto mundial, y en España en particular, desde sus orígenes hasta nuestros días, se complementan entre sí, logrando un todo cohesionado y de fácil lectura para cualquier lector no necesariamente especializado. Un libro ameno, que puede, y debe, complementarse con otros trabajos más específicamente orientados al análisis de la estructura del sector.

■ **Luis Portillo Pasqual del Riquelme**

NOTA

(1) La evolución reciente del sector puede verse en el *«Informe del Ministerio de Ciencia y Tecnología 2001-2002»*, MCYT, S.G.T., Subdirección General de Estudios, Madrid, 2003.