

## La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada

● JOSÉ LUIS GARCÍA RUIZ\*  
Universidad Complutense de Madrid

Hoy día el sector de la automoción constituye una pieza fundamental de la industria española<sup>1</sup>. Con datos del *Anuario* del Instituto Nacional de Estadística (INE), la automoción ocupa una destacada segunda plaza en producción, tras alimentación, bebidas y tabaco, y la primera por saldo neto positivo exportador, que supera el billón de pesetas. Según la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), España produce hoy casi tantos turismos como Francia y lleva años siendo el primer productor y exportador de la Unión Europea en vehículos industriales. Sin embargo, esto no ha sido siempre así. Cuando acabó la fase autárquica del franquismo, España era todavía un país con índices de motorización muy bajos y una balbuciente industria automovilística de incierto futuro<sup>2</sup>. El gran salto adelante tuvo lugar en los años sesenta, momento

\* Este artículo forma parte de una investigación financiada por la Comunidad de Madrid (Proyecto de Investigación CAM-06/0070/1999) y la Fundación Barreiros, y se ha beneficiado de las sugerencias del profesor Dr. Antonio Gómez Mendoza, dos evaluadores anónimos y los participantes en el encuentro «50 años de industrialización española», celebrado el 21 de junio de 2000 en la Universidad de Barcelona. Los posibles errores siguen siendo responsabilidad exclusiva del autor.

1. El sector industrial automovilístico está formado por varios segmentos: 1) La industria principal, que fabrica turismos, vehículos industriales (a veces llamados vehículos comerciales) (camiones –incluyendo vehículos todo terreno o TT–, furgonetas, autobuses, tractores industriales y vehículos especiales), vehículos de tres ruedas (en desuso), motocicletas y tractores agrícolas; 2) La industria auxiliar, que proporciona componentes a la anterior. En este trabajo nos referiremos básicamente a la fabricación de turismos y vehículos industriales.

2. Hasta qué punto la industria artesanal estaba preparada para dar el salto a la producción en masa y se vio frustrada por la Guerra Civil y el primer franquismo es difícil de decir por falta de investigación suficiente y tratarse de un contrafactual. En cualquier caso, son muy interesantes las primeras reflexiones que se contienen al respecto en San Román (1999), Estapé-Triay (2000) y Sudrià y San Román (2000).

de consolidación y preparación para la etapa exportadora que arranca en el decenio siguiente.

En este trabajo abordaremos una visión a largo plazo de esta evolución, teniendo en cuenta los cambios ocurridos en el sector de la automoción a escala mundial, marco imprescindible para entender cabalmente lo que se desarrolla en España<sup>3</sup>. Empezaremos por exponer el panorama mundial de la automoción tras la Segunda Guerra Mundial y, luego, incidiremos en las dos etapas básicas de la automoción española: la anterior a los «decretos Ford» de 1972 y la que sigue a este trascendental giro de la política automovilística española. Terminaremos exponiendo las conclusiones alcanzadas.

### **La automoción en el mundo tras la Segunda Guerra Mundial**

Cuando acabó la Segunda Guerra Mundial, la industria de la automoción tenía cumplido su primer medio siglo de existencia, pero lo cierto es que sólo en Estados Unidos había conseguido superar plenamente la fase que podríamos denominar artesanal, donde los automóviles eran producidos en series cortas y para mercados muy limitados<sup>4</sup>. La Gran Depresión golpeó duramente la industria automovilística norteamericana, de modo que los casi cinco millones de turismos producidos en 1929 quedaron reducidos a poco más de dos en 1938 (Cuadro 1), pero la recuperación fue espectacular en el decenio siguiente y hacia 1950 las fábricas alcanzaron la fabulosa cifra de siete millones de unidades. Un mercado interno eufórico demostró ser capaz de absorber por sí solo esta crecida producción, ya que las exportaciones siguieron siendo de escasa entidad.

En los años cincuenta las cosas empezaron a cambiar, pues la producción de Europa Occidental se incrementó fuertemente (de uno a cinco millones de unidades –se entiende físicas– en turismos) y, además, con una marcada vocación exportadora<sup>5</sup>. Sólo entonces puede decirse que Europa Occidental entró en la pro-

3. Maxcy (1981) demostró la importancia de las multinacionales en la evolución del sector automovilístico mundial.

4. La revista *Enterprise & Society* (marzo de 2000) ha dedicado su primer número, bajo la dirección de J. Zeitlin, a revisar si fue inevitable el paso de la producción artesanal a la producción en masa, y si esto resultó siempre tan beneficioso como se ha pretendido. Es un enfoque muy novedoso, en la línea de los conocidos trabajos de M. Piore y Ch. Sabel sobre la «segunda ruptura industrial», pero que además de contemplar planteamientos contrafactuales se enfrenta a una voluminosa literatura técnica y económica que ha defendido y defiende la racionalidad y oportunidad del sistema de producción en masa. Con todo, la difusión en las últimas décadas del paradigma de «producción ajustada» (*lean production*), con una tecnología flexible que permite rentabilizar series cortas y ajustarse más y mejor a los gustos y requerimientos de los distintos consumidores, proporciona cierta base para el debate. Obras recientes sobre la aplicación concreta de la «producción ajustada» en diferentes países son Kochan, Lansbury y Macduffie (eds.) (1997) y Freyssenet, Mair, Shimizu y Volpato (eds.) (2000). Al caso español se han dedicado, por ejemplo, los números 314 y 315 (1997) de la revista *Economía Industrial*.

5. Véase una buena introducción a la historia europea del automóvil en Laux (1992).

**CUADRO 1**  
**EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN MUNDIAL DE TURISMOS,**  
**1929-1980 (MILLONES DE UNIDADES)**

	1929	1938	1950	1960	1970	1980
<i>Producción</i>						
América del Norte	4,8	2,1	7,0	7,0	7,5	7,2
Europa Occidental	0,6	0,9	1,1	5,1	10,4	10,5
Japón	0,0	0,0	0,0	0,2	3,2	7,0
Europa del Este	0,0	0,1	0,1	0,3	0,7	2,1
Resto del mundo	0,0	0,0	0,0	0,4	1,0	1,8
<b>Total</b>	<b>5,4</b>	<b>3,1</b>	<b>8,2</b>	<b>13,0</b>	<b>22,8</b>	<b>28,6</b>
<i>Exportación</i>						
Dentro de América del Norte	0,1	0,0	0,0	0,0	0,9	1,1
Desde América del Norte	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Dentro de Europa Occidental	0,0	0,1	0,2	1,0	2,7	3,7
Desde Europa Occidental	0,1	0,1	0,4	1,2	1,8	1,3
Desde Japón	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	3,9
Otras exportaciones	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,8
<b>Total</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,7</b>	<b>2,3</b>	<b>6,4</b>	<b>10,9</b>

Fuente: Jones (1985), p. 135.

ducción en masa. Hacia 1960, la República Federal Alemana exportaba más del 45 por 100 de su producción de turismos y vehículos industriales, y Francia e Italia registraban tasas exportadoras superiores al 40 por 100 en turismos; el Reino Unido andaba algo rezagado, aunque conseguía colocar en los mercados exteriores en torno a un tercio de su producción<sup>6</sup>. Estas pautas de comportamiento se mantuvieron hasta la crisis del petróleo de mediados de los setenta, subiéndose tardíamente al carro Japón, cuya fuerte capacidad exportadora contrastaba con la escasa de la producción *made in USA*.

Los países europeos que lideraron la transición de la producción artesanal a la realizada a gran escala fueron Alemania, Francia, Italia y el Reino Unido. Todos ellos ya destacaban en los años veinte, con cifras de producción bastante elevadas (Cuadro 2), por lo que no constituye ninguna sorpresa su éxito posterior. Si acaso, lo difícil era prever la extraordinaria evolución de Alemania frente a la crisis de la industria británica que terminaría por ver reducido en mucho su tamaño y, luego, perder completamente el control en favor del capital extranjero. Una de las claves para entender esto reside en que Alemania se dotó de forma más temprana de grandes empresas capaces de aprovechar mejor las economías de escala que la tecnología del momento ofrecía. Hacia 1970, aunque las cifras difieren mucho,

6. Véase Bardou, Chanaron, Fridenson y Laux (1977).

**CUADRO 2**  
**PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN LOS PAÍSES GRANDES**  
**DE EUROPA OCCIDENTAL, 1926-1979 (MILES DE UNIDADES)**

	1926	1965	1979
Alemania	45,4	3.056	4.250
Francia	190,0	1.582	3.613
Italia	54,8	1.158	1.632
Reino Unido	198,0	2.135	1.479

Fuente: Para 1926, Hu (1973), p. 56. Para 1965, Baranson (1971), pp. 96-97. Para 1979, Maxcy (1981), p. 163.  
 Nota: Las cifras incluyen turismos y vehículos industriales.

por debajo de 200.000 unidades los costes medios resultaban excesivamente altos en cualquier proceso relacionado con la fabricación de automóviles<sup>7</sup>.

Mayor diversidad se ha dado en la evolución de los países europeos que, en primera instancia, quedaron rezagados en el paso de la producción artesanal a la masiva. Son los casos de Bélgica, Checoslovaquia o Austria, que a mediados de los años veinte rondaban la producción de 5.000 turismos anuales (Cuadro 3). También de España o Suecia, que partiendo de producciones muy pequeñas han sabido desarrollar potentes industrias automotrices que, sin embargo, no han estado al alcance de otros, como Suiza o Hungría, que no les iban a la zaga. La progresión de España ha sido, a todas luces, la más notable, por más que, como veremos, le haya sido imposible realizar el sueño de poseer «coches nacionales». Sobre este punto, cabe advertir una casuística diferenciada: Suecia y Checoslovaquia, como países dotados de «coches nacionales», pero con series cortas y difíciles de rentabilizar; Bélgica, como país que renunció en todo momento a desarrollar una suerte de «campeón nacional»<sup>8</sup> y abrió los brazos de par en par a la inversión extranjera y el simple ensamblaje; y España, en una situación intermedia, con una fase nacionalista de sustitución de importaciones que duró hasta 1972, y que no impidió el progreso del sector pero lo condicionó y limitó, y otra de plena inserción en la economía europea, que se inició entonces y permitió superar pronto el millón de turismos producidos, con tasas de exportación similares a las de los países más desarrollados (veáanse los anexos)<sup>9</sup>.

El caso español es tratado por la mayoría de los autores, hasta fechas recientes, dentro del mundo en vías de desarrollo y, claro, aquí su progresión resulta

7. Véase Rhys (1972) y OCDE (1983), p. 80.

8. El término «campeón nacional» («*national champion*») fue popularizado por R. Vernon para referirse a empresas, públicas o privadas, que gozaban de una especial protección o apoyo del Estado en el desarrollo de sus actividades. Véase Wells (1978) para el caso de los automóviles.

9. El rechazo del franquismo ante la posibilidad de que España se convirtiera en mero ensamblador resultó claro ya en mayo de 1939, cuando las autoridades rehusaron categóricamente aceptar una propuesta de General Motors en este sentido. Véase San Román (1999), pp. 254-256.

**CUADRO 3**  
**PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN LOS PAÍSES PEQUEÑOS**  
**DE EUROPA OCCIDENTAL, 1925-1979 (MILES DE UNIDADES)**

	1925	1965	1979
Bélgica	5,64	200 (*)	325
Checoslovaquia	5,00	99,7	226
España	0,47	212,5	1.123
Suecia	0,27	204,0	355

Fuente: Para 1925, Hu (1973), p. 55. Para 1965, Baranson (1971), pp. 96-97, excepto en el caso de Bélgica que se ha tomado de OCDE (1983), p. 9, pues esta fuente no incluye el ensamblaje y es más comparable con el resto de las ofrecidas para este país y el resto del cuadro. Para 1979, Maxcy (1981), p. 163.

Notas: (\*) Sólo turismos. Las cifras incluyen turismos y vehículos industriales. Las cifras españolas son algo diferentes a las del Anexo 1 al proceder de distinta fuente. Cabe advertir que la estimación recogida para España en 1925 parece pequeña en comparación con la que da Hernández Marco (1996), p. 134, y puede deberse a que las cifras de este autor incluyen también el ensamblaje.

todavía más llamativa<sup>10</sup>. De representar el 0,8 por 100 de la producción mundial de turismos en 1965 pasó al 3,4 por 100 en 1980, el mayor incremento dentro del mundo subdesarrollado. Además, con una fuerte presencia en el mercado exportador: partiendo prácticamente de la nada, en 1980 la participación española en la exportación mundial (unidades) de turismos era ya del 2,5 por 100; en camiones y autobuses, del 1,1 por 100; en componentes, del 1,3 por 100; y en motores, del 1,4 por 100. La crisis de los años setenta no parecía haber sido ningún impedimento en un camino claramente ascendente. Sólo Brasil, cuya exportación de vehículos industriales y motores era superior a la de España, podía disputarle el liderazgo, pero en conjunto su volumen de producción resultaba inferior.

La exportación desde los nuevos países industrializados fue dificultada en un principio por la estrategia de las multinacionales, que buscaban reservar esa actividad para sus propias sedes centrales o desarrollarla desde países donde estuvieran implantadas desde mucho tiempo atrás. Además, existía un problema de exceso de costes en los nuevos productores cuyas capacidades eran limitadas —muchas veces por debajo de la escala mínima eficiente— y tenían que enfrentar los requerimientos de «contenido local» (*local content*) o «grado de nacionalización», es decir, la obligación de abastecerse en buena medida con suministros procedentes de la industria auxiliar local. Los gobiernos de los países receptores, en mayor o menor medida, buscaron desarrollar «campeones nacionales» o, al menos, un tejido industrial propio y complejo en forma de una red autóctona de

10. Las cifras que se ofrecen a continuación proceden de Fischer (dir.) (1988), donde se analiza la importante evolución registrada por Brasil, pero donde también queda de manifiesto su posición retrasada con respecto a España.

suministradores, elemento muy importante en la industria automotriz<sup>11</sup>. La combinación de series cortas y un elevado «grado de nacionalización» implicaba necesariamente, con la tecnología disponible hasta los años ochenta, un crecido coste medio. El coste relativamente más bajo de la mano de obra no compensaba la diferencia<sup>12</sup>. Además, estaba el problema de la calidad, muy digno de consideración en los bienes de consumo duradero. Con todo, los resultados variaban de un país a otro: por ejemplo, hacia 1965, la producción era similar en Argentina y España, aquel país tenía casi la mitad de productores y requerimientos de «contenido local» menores y, sin embargo, el exceso de coste estimado era el doble que en España (Cuadro 4). Ello demuestra que la mejor o peor organización debía ser un factor de indudable peso, aunque, en general, cabe aceptar el análisis de partida como razonable.

Pero el mercado de los países atrasados se saturaba antes que el de los más avanzados. Incluso en un caso de rápido crecimiento como el español, hacia 1975 el grado de saturación estimado en automóviles demandados por cada 1.000 habitantes era la mitad que en mercados como el francés, el alemán o el británico<sup>13</sup>. Es lógico que las multinacionales, que dominaban ya completamente la industria mundial, pensaran que había llegado el momento de ceder ante las insistentes presiones locales en favor de la exportación. Se estaban sentando los fundamentos de la globalización en la industria de la automoción, donde España conseguiría ocupar una destacada posición.

### **La automoción en España durante el franquismo**

Hacia 1960, el parque automovilístico español parecía el correspondiente a un país en vías de desarrollo<sup>14</sup>. En turismos había cerca de 100 habitantes por cada vehículo. Nada hacía sospechar todavía que el automóvil sería uno de los principales impulsores del desarrollo económico español y de los cambios estructurales que le siguieron. En efecto, como muestra el Cuadro 5, entre 1958 y 1972, el valor de la producción de esta industria creció al 21,7 por 100 anual, cuando la media fue del 10,4, logrando que su contribución al crecimiento industrial total fuera del 13,3 por 100 y su participación en el valor añadido de 1972 del 10,6 por 100, sólo superada por la del sector químico que también había experimentado una rápida evolución. En ambos sectores, llama la atención la importancia que

11. Cabe advertir que los «campeones nacionales» también se dieron en los países desarrollados de Europa. Son los casos de FIAT en Italia, Leyland en el Reino Unido, Renault en Francia o Volkswagen en Alemania.

12. Baranson (1971), p. 54.

13. Bueno Lastra y Ramos Barrado (1981), pp. 80 y 93.

14. Sobre la situación general de la economía española en el periodo, véase Nadal, Carreras y Sudrià (eds.) (1987) y Tortella (1994). Sobre la industria, Donges (1976) y Carreras (1990).

**CUADRO 4**  
**SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA**  
**EN ALGUNOS PAÍSES EN DESARROLLO, 1965**

	Número de empresas	Porcentaje de «contenido local»	Producción turismos (unidades)	Producción vehículos industriales (unidades)	Habitantes por automóvil	Exceso de coste en la fabricación
Argentina	12	72-90	131.800	65.000	14,5	2,6
Brasil	11	95-100	101.500	79.300	41,1	1,7
México	12	60	88.700	38.000	37,8	1,6
India	8	61-80	23.100	46.400	479,3	2,0
España	21	90-100	142.300	70.200	26,5	1,3

Fuente: Baranson (1971), pp. 79, 99 y 104-105.

Nota: El exceso de coste se expresa en tanto por uno y en relación con el coste medio en los países desarrollados del producto acabado y en términos FOB (*Free on Board*). Las cifras españolas son algo diferentes a las del Anexo 1 por proceder de distinta fuente.

llegó a tener el capital extranjero (mayor en el automóvil que en el químico), muy por encima de la media: en 1974, casi el 50 por 100 del capital social de las empresas automovilísticas estaba en manos foráneas, frente al 11,7 por 100 en el caso general. Por ello, una cuarta parte de los pagos al exterior por asistencia técnica y uso de patentes tenían su origen en la automoción.

Se ha señalado que la industria del automóvil en España, durante la vigencia del paradigma de producción en masa, tuvo dos fases<sup>15</sup>: 1) Una primera etapa de formación, 1950-1967; 2) Una segunda etapa de «estandarización» del mercado, 1967-1973. Durante la etapa de formación, la industria automovilística nació como una típica industria de sustitución de importaciones, ayudada por una fuerte intervención del Estado que constituiría en 1946 la Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. (ENASA) y en 1950 la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. (SEAT). El volumen de la demanda superaba con creces las posibilidades de la oferta y el mercado no funcionó de forma competitiva, puesto que el acceso no era libre para los fabricantes y existía una fuerte protección arancelaria (entre los derechos de aduanas y el Impuesto de Compensación de Gravámenes Internos, el comprador de un vehículo importado pagaba un recargo de hasta el 90 por 100) que se completaba con la exigüidad de los contingentes de importación autorizados cada año. Por ello, ocurría que el exceso de demanda en relación con la oferta y la protección del mercado orientaron a los fabricantes—incluso a las multinacionales extranjeras— hacia una política de producir al máximo, «sin tener en cuenta los costes o la calidad del producto, en la seguridad de que prácticamente cualquier automóvil tendría colocación en el mercado»<sup>16</sup>.

15. Castaño (1985), Capítulo 1.

16. *Ibidem*, p. 24.

**CUADRO 5**  
**CRECIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ Y QUÍMICA EN EL CONJUNTO**  
**DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA, 1958-1974**

	Tasa de crecimiento anual acumulativa, 1958-1972 (%)	Contribución al crecimiento total, 1958-1972 (%)	Distribución del valor añadido industrial en 1972 (%)	Pagos al exterior por asistencia técnica y uso de patentes (1972) (millones de pesetas)	Participación extranjera en el capital social de las 500 mayores empresas españolas (1974) (%)
Ind. automotriz	21,7	13,3	10,6	1.656,9	49,9
Ind. química	14,4	12,5	12,6	1.683,7	37,9
<b>Total</b>	<b>10,4</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>6.463,6</b>	<b>11,7</b>

Fuente: Muñoz, Roldán y Serrano (1978), pp. 122 y 147.

Nota: La industria automotriz incluye la industria principal y la auxiliar.

La situación cambió después de 1967, cuando desaparecieron los fuertes excesos de demanda y, además, se sintieron los efectos de la política estabilizadora que acompañó la devaluación monetaria (decretos del 19 y 27 de noviembre de 1967). Por ello surgieron las primeras estrategias competitivas, que descansaron más sobre el producto (ampliación de la gama o mayores facilidades de compra) que sobre los precios, sometidos todavía a regulación<sup>17</sup>. Además, se mantuvo el *statu quo*, con la denegación sistemática de nuevos entrantes en el mercado, hasta que en los últimos meses de 1972 fueron aprobados los llamados «decretos Ford», de los que hablaremos más adelante.

### Los condicionantes de la oferta

Cuando acaba la autarquía, la fabricación de turismos en España era un duopolio, representado por SEAT y Fabricación de Automóviles, S.A. (FASA, luego FASA Renault), empresas fundadas en 1950 y 1951, respectivamente<sup>18</sup>. SEAT se constituyó como empresa del Instituto Nacional de Industria (INI), pero utilizan-

17. Desde el fin de la Guerra Civil hasta octubre de 1966 (decreto ley del día 3 y orden ministerial del 24), los precios de los automóviles estuvieron sometidos a un proceso de autorización administrativa estatal. En esta última fecha se pasó un sistema de regulación, por el que los fabricantes tenían que comunicar sólo los aumentos, y si transcurrían dos meses sin contestación se entendía que eran aprobados por «silencio administrativo». Este nuevo marco también permitía la existencia de «convenios de precios», por pacto entre los distintos agentes implicados (empresas, sindicatos, Administración), para establecer precios máximos. Hasta principios de 1973 no se consiguió la firma de ningún convenio de precios máximos y su vigencia de un año se vio interrumpida por el decreto ley del 30 de noviembre que volvió al sistema de precios rigidamente autorizados, como forma de controlar la inflación. Tres años después, en diciembre de 1976, una orden ministerial introduciría la liberalización, aunque manteniendo exigencias de comunicación a la Administración. La liberalización completa existente en la actualidad data de febrero de 1980.

18. Sobre los orígenes de SEAT, véase San Román (1999). En Schwartz y González (1977) y Martín Aceña y Comín (1991) se sitúa el nacimiento de las empresas automovilísticas del INI en un contexto más amplio.

do licencias de la empresa italiana FIAT que también tomó un 6 por 100 del capital. Por su parte, FASA surgió en Valladolid gracias al empuje de un grupo de cerca de 80 empresarios, liderados por Manuel Jiménez Alfaro y con el apoyo del Banco de Santander, que buscaban ensamblar modelos prefabricados –llamados CKD (*completely knocked down*)– de Renault aprovechando la circunstancia de que Valladolid estaba en el «centro geográfico del abanico de industrias del Norte» y disponía de buenas comunicaciones por ferrocarril<sup>19</sup>. Ante las buenas perspectivas existentes, en 1955 se pasó del montaje a la fabricación.

En 1957 serían fundadas Citroën Hispania, S.A., y Munguía Industrial, S.A., con importancia muy desigual, pues mientras la primera se constituiría en uno de los líderes del sector, la segunda apenas se sostendría una década fabricando con licencia alemana un vehículo de pequeñas dimensiones: el Goggomóvil. La instalación de Citroën en Vigo estuvo relacionada con el ambiente industrial previamente existente y las facilidades de su puerto y zona franca, pero también con la disponibilidad de suelo y el apoyo financiero-fiscal que aportaba el polo de desarrollo allí instalado<sup>20</sup>.

En los años sesenta el número de contendientes no aumentó mucho, pues tan sólo se registra la entrada de Chrysler, de la mano de Barreiros Diesel, S.A., y de Automóviles de Turismo Hispano Ingleses, S.A. (AUTHISA), en 1966, gracias a las buenas relaciones que existían por entonces entre las empresas británicas y el INI, y que abriría nuevos horizontes a la siderúrgica Nueva Montaña Quijano, S.A., de Santander, impulsora principal del negocio, aunque la factoría principal se estableciera en las cercanías de Pamplona<sup>21</sup>. Barreiros-Chrysler compartiría con AUTHISA muchas dificultades para consolidarse en el mercado español: en 1974 British Leyland tiraría la toalla y en 1978 lo haría Chrysler España, S.A. (denominación de Barreiros Diesel, S.A., desde 1970, momento en que dejaría de fabricar el turismo Dodge y cambiaría la marca Simca por Talbot), que pasaría a manos de Peugeot como el resto de las filiales en Europa del gigante norteamericano, cediendo la sección de vehículos industriales para la constitución de Renault Vehículos Industriales. También en los sesenta, Renault adquirió, en 1965, el 49,9 por 100 de FASA y la participación de FIAT en SEAT se incrementó del 6 al 36 por 100 en 1967.

Por lo que respecta a vehículos industriales, el panorama parecía más complejo<sup>22</sup>. En 1946 el INI había creado el «campeón nacional» ENASA, aprove-

19. Véase Fernández Arrufe y Pedrosa Sanz (1997).

20. Véase Doval Adán (1994).

21. Nueva Montaña Quijano, S.A., había sido la principal empresa de componentes de FASA hasta que en 1965 Renault decidió internalizar buena parte de esa producción. Fue entonces cuando se entró en negociaciones con British Motor Corporation (BMC). Ciuró (1970), pp. 383-389.

22. Sobre ENASA, puede verse López Carrillo (1997). Sobre Metalúrgica Santa Ana, Aznar Sampedro (1999).

chando las instalaciones de la Hispano Suiza, empresa fundada en 1904 y líder de los fabricantes artesanos españoles. Tras explorar varias posibilidades, se decidió que la tecnología fuera propia y la proporcionase el Centro de Estudios Técnicos de Automoción (CETA); luego, en 1957, ENASA firmó un convenio con Leyland por el que esta empresa aportaría su tecnología a cambio del 7,5 por 100 del capital (25 por 100 desde 1966). La actitud del primer franquismo en el sector de vehículos industriales fue, sin duda, más abierta que en el de turismos, quizás por la prioridad que se dio a aquél sobre éste, dada su mayor repercusión social —el turismo ha sido considerado fiscalmente un bien de lujo hasta la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE)—, y de ahí la variedad de empresas que presenta el Cuadro 6, donde se recogen sus datos básicos.

En 1966 la industria española de turismos consiguió rozar las 250.000 unidades producidas y empezó a pensar en la exportación. Se habían superado con creces las previsiones del I Plan de Desarrollo y la euforia se extendía por los medios de comunicación y en algunos ámbitos de la política nacional, pero los fabricantes eran más realistas al reconocer los problemas que aquejaban al sector, entre los que sobresalían: 1) el *statu quo* automovilístico; 2) la dependencia tecnológica y financiera del exterior; y 3) la insuficiencia de la industria auxiliar<sup>23</sup>.

### *El «statu quo» automovilístico*

Hasta 1964 la autorización para fabricar automóviles en España se movió en el terreno de la más absoluta discrecionalidad, dentro de la lógica del «condicionamiento industrial»<sup>24</sup>. A diferencia de otros países, no existían requisitos explícitos de «grado de nacionalización», volumen de producción o exportación, sino que éstos eran negociados caso por caso. Finalmente, una orden ministerial de fecha 8 de julio de 1964 exigió con carácter general a los nuevos fabricantes un «grado de nacionalización» que sería del 80 por 100 el primer año, el 85 el segundo y el 90 en el tercero y siguientes<sup>25</sup>. Más tarde, un decreto del 18 de diciembre de 1965 (con antecedentes en órdenes ministeriales del 10 de febrero y 16 de marzo de 1964, y un decreto del 9 de enero de 1965) añadió a esos requisitos un mínimo de fabricación, en dos turnos, de 250.000 turismos o, en su caso, 30.000 camiones (18.000 de 750 a 2.250 kg. de carga), 2.000 volquetes (*dum-*

23. Véase Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Sindicato Nacional del Metal) (1966).

24. Véase Braña, Buesa y Molero (1984) y Pires Jiménez (1999).

25. Con esta exigencia de «grado de nacionalización», España no hacía sino seguir el ejemplo de otros países, como Brasil (1956) y México (1962). El «grado de nacionalización» no sería exclusivo de los países en vías de desarrollo, sino que fue contemplado en el *«Auto Pact»* de 1965 entre Estados Unidos y Canadá y en las negociaciones entre la Comunidad Económica Europea y Japón. Quinn (1988), p. 16, cuenta hasta 45 casos de países que han aplicado, después de 1945, restricciones al comercio, requerimientos de «grado de nacionalización» o ambas medidas.

## CUADRO 6

## PRINCIPALES FABRICANTES DEL SECTOR ESPAÑOL DE LA AUTOMOCIÓN TRAS LA GUERRA CIVIL Y ANTES DE LA LLEGADA DE FORD (1972)

Empresa	Año	Características de su actividad
<i>Turismos (*)</i>		
Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S.A. (SEAT)	1950	«Campeón nacional» del INI, pero participada por FIAT que, además, aportaba la tecnología. Factoría en Barcelona.
Fabricación de Automóviles, S.A. (FASA)	1951	Filial de Renault, con factoría en Valladolid
Citroën Hispania, S.A. (*)	1957	Filial de Citroën, con factoría en Vigo.
Munguía Industrial, S.A. (MUNISA)	1957	Fabricante del Goggomóbil, con tecnología alemana Glas y factoría en el Valle de Munguía (Vizcaya). Vio frustradas sus esperanzas cuando BMW adquirió Glas en 1966 y dejó de fabricar este tipo de automóviles.
Automóviles de Turismo Hispano Ingleses, S.A. (AUTHISA)	1966	Fabricante del Morris, con tecnología británica BMC. Factoría principal en Landaben (Pamplona).
<i>Vehículos industriales (*)</i>		
Aeronáutica Industrial, S.A. (AISA)	1934	Sucesora de un taller que en 1923 montaron los Servicios Oficiales de la Aviación Militar. Controlada por el INI popularizó la marca Avia, desde 1957, utilizando motores Perkins. En 1966 fue absorbida por Motor Ibérica. Factoría en Cuatro Vientos (Madrid).
Empresa Nacional de Autocamiones, S.A. (ENASA)	1946	«Campeón nacional» del INI, creado sobre la base de Hispano Suiza (1904), con tecnología propia hasta 1957 y, luego, de Leyland. Marca Pegaso. Factorías en Barcelona y Madrid.
Industrias del Motor, S.A. (IMOSA)	1950	Tecnología y aportación de capital alemanas de Auto Union (marca DKW), empresa controlada desde 1966 por Volkswagen. Factoría en Vitoria.
Empresa Nacional de Motores de Aviación, S.A. (ENMASA)	1951	Empresa del INI creada sobre la base de Elizalde (1909). Tecnología alemana Daimler Benz. Factoría en Barcelona. En 1971 la fusión de ENMASA, la Cía. Hispano Alemana de Productos Mercedes Benz (CISPALSA) e IMOSA permitiría la creación de la Cía. Hispano Alemana de Mercedes-Benz y Volkswagen (MEVOSA).
Motor Ibérica, S.A.	1954	Sucesora de la ensambladora Ford Motor Ibérica (1920). Fabricante de vehículos industriales y tractores con tecnología Ford (marca Ebro) y, desde 1966, Massey Ferguson. Factoría en Barcelona.
Barreiros Diesel, S.A. (*)	1954	Tecnología propia, aunque basada en los motores Perkins. Factoría en Villaverde (Madrid).
Metalúrgica Santa Ana, S.A.	1955	Fabricante de vehículos británicos TT Land Rover y el furgón Commer de Rootes. Factoría en Linares (Jaén).
Fabricación Automóviles Diesel, S.A. (FADISA)	1956	Fabricante de furgonetas con tecnología italiana Alfa Romeo y, desde 1967, vinculada a Motor Ibérica. Factoría en Ávila.
Vehículos Industriales y Agrícolas, S.A. (VIASA)	1956	Factoría en Zaragoza. En 1968 se fusionó con Material Móvil y Construcciones, S.A.
S.A. de Vehículos Automóviles (SAVA)	1957	Factoría en Valladolid, empleando tecnología británica (BMC, marca Sava Austin) y francesa (Berliet). Controlada por ENASA desde 1966.

(Continúa)

(Continuación)

Empresa	Año	Características de su actividad
Borgward Iso Española, S.A.	1959	Sucesora de Iso Motor Italia fundada en 1951, con factoría en Madrid, que fabricó los cochecitos Isetta e Isocarro. Pretendió utilizar la tecnología Borgward, pero la quiebra de la empresa alemana en 1961-62 la hizo fracasar muy pronto y en 1966 fue adquirida por IMOSA.

Fuente: *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, varios años, Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Sindicato Nacional del Metal) (1969) y Ciuró (1970).

Notas: (\*) Citroën Hispania también fabricaría vehículos industriales y Barreiros Diesel empezó a producir turismos Dodge y Simca, marcas de Chrysler, tras el acuerdo alcanzado con esta empresa en 1963. En el cuadro no se contemplan las empresas que apenas pasaron de la fase de despegue (como Eucort), los numerosos fabricantes de «coches livianos» (como el célebre Biscúter Voisin, fabricado por Autonacional con licencia de la Compagnie Aeromecanique francesa), las empresas que circunstancialmente fabricaron automóviles (como Babcock & Wilcox) o los pequeños montadores que daban marca a su vehículo (aunque algunos como Factorías Nápoles de Zaragoza -NAZAR- o SETRA-SEIDA llegaron a alcanzar notoriedad en su segmento de actuación).

pers), 2.500 tractores de oruga, 20.000 tractores de ruedas y 25.000 motocicletas y ciclomotores. El Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones, del Sindicato Nacional del Metal, apoyó estas medidas, pues, en su opinión, existían ya demasiados fabricantes y demasiados tipos de automóviles para un mercado como el español<sup>26</sup>. En consonancia con la nueva política industrial, las importaciones de automóviles se redujeron drásticamente, como pone de manifiesto el Anexo 2, sin que se recuperaran hasta que en los años ochenta vino impuesta una mayor apertura por el proceso de negociación para la incorporación de España a la CEE.

El ministro de Industria, Gregorio López-Bravo<sup>27</sup>, consintió que Barreiros Diesel y AUTHISA siguieran con sus planes sobre turismos, pero, en marzo de 1966, desautorizó las pretensiones de Volkswagen de fabricar, a través de Industrias del Motor, S.A. (IMOSA), 125.000 automóviles anuales, en lugar de los 250.000 requeridos<sup>28</sup>. La cifra ofrecida parecía razonable, pero las intenciones del gobierno al establecer un mínimo de producción que parecía un máximo no quería sino levantar una barrera a la entrada de nuevos oferentes, estableciendo un *statu quo* en el sector. Volkswagen llegó a recurrir, a través de IMOSA, ante el Tribunal Supremo contra la resolución ministerial, pero todo fue en vano<sup>29</sup>.

26. *Boletín Mensual de Información del Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones*, marzo de 1966.

27. Gregorio López-Bravo Castro fue ministro de Industria entre julio de 1962 y octubre de 1969, por lo que puede considerársele el mayor responsable de la política automovilística española en su fase pletórica de sustitución de importaciones.

28. *Auto Pista*, 19 de marzo de 1966.

29. *Auto Revista*, 10 de diciembre de 1966.

### *La dependencia tecnológica y financiera*

La inversión extranjera en España se sintió atraída en el caso del automóvil por la posibilidad de explotar un mercado protegido, pero también por la disponibilidad de una fuerza de trabajo barata, disciplinada, poco dada a los conflictos laborales –al estar prohibidos los sindicatos libres y el derecho de huelga– y con una cualificación suficiente para entrar en el sistema de producción en masa. Hay que pensar que en los grandes países europeos buena parte de esta mano de obra era población inmigrante que planteaba problemas de relaciones étnicas, lingüísticos y culturales, además de falta de coordinación y baja productividad<sup>30</sup>

Una de las consecuencias que tuvo la dependencia tecnológica fue que la oferta del mercado español se llenó de viejos modelos, «residuos tecnológicos», que habían quedado obsoletos en los países de origen, pero que tenían aceptación en un mercado como el español, protegido, de bajo poder adquisitivo y con gustos poco sofisticados<sup>31</sup>. La única excepción clara a esta regla fue Citroën Hispania en sus primeros pasos, cuando se consideró parte de la organización francesa, pero, luego, a mediados de los sesenta, debido al «grado de nacionalización» exigido, empezó a fabricar productos exclusivamente dirigidos al mercado español<sup>32</sup>.

El hecho de que el sector en su conjunto no fuese declarado de «interés preferente» hasta la negociación con Ford en 1972 dificultó el acceso de las empresas al crédito oficial (excepción hecha, claro está, los «campeones nacionales»), mientras que la banca privada parecía incapaz de responder con flexibilidad a la demanda. La combinación de subdesarrollo tecnológico y requerimientos de capital incapaces de ser atendidos por el sistema financiero nacional abonó el terreno para que las multinacionales fueran avanzando hacia el control total de las empresas españolas<sup>33</sup>. De este modo, se alejaba la posibilidad de construir un «coche nacional», es decir, con tecnología y recursos propios.

El ministro López-Bravo fue consciente del malestar existente, y en una entrevista en Radio Nacional de España replicó que la solución pasaba por la concentración entre las empresas del sector hasta obtener entidades que fuesen rentables<sup>34</sup>. El ministro fue más explícito, poco tiempo después, al señalar que serí-

30. Lagendijk (1993), pp. 156-157.

31. El famoso Seat 600 salió al mercado español en 1957 con un desfase de 27 meses sobre el original italiano y se estuvo fabricando durante 16 años. Todo un ejemplo del famoso «ciclo de vida del producto» de R. Vernon, según el cual un país de las características socio-económicas de España estaría condenado a «disfrutar» de productos ya caducos en los más desarrollados. Bueno Lastra y Ramos Barrado (1981), p. 83. En los años setenta, los «residuos tecnológicos» fueron sustituidos por modelos más recientes pero de gama baja, que eran los más demandados en un país económicamente retrasado como España.

32. Lagendijk (1993), p. 156.

33. Un caso paradigmático es el de Barreiros Diesel. Véase García Ruiz (2000) y García Ruiz y Santos Redondo (2001).

34. La entrevista es recogida en *Velocidad*, 14 de enero de 1967.

an deseables sólo «dos únicos fabricantes en España para grandes series de turismo», y que en vehículos industriales una fusión entre ENASA y Barreiros, «aun no siendo imprescindible, difícilmente perjudicaría al usuario»<sup>35</sup>.

Pero Barreiros no se fusionó con ENASA sino que, a los pocos meses, terminó controlada por Chrysler. Este hecho, que supuso el fin de la única empresa netamente española que estaba fabricando largas series de vehículos (industriales), avivó el debate sobre el «coche nacional». El presidente del INI, José Sirvent, abrió el fuego al declarar en una mesa redonda que «mientras no tengamos un coche español, no estaremos totalmente orgullosos de nuestra industria»<sup>36</sup>. Inmediatamente, fue contestado por aquéllos que pensaban que «la industria española no está en condiciones de soportar el enorme coste que representaría el proyecto de un «coche nacional»<sup>37</sup> o que era simplemente «una ilusión absurda» en la que no creía ni el presidente de SEAT<sup>38</sup>, mientras otros le secundaban argumentando contra la «royaltymanía» (*royalty*=regalía) y diciendo que «jamás puede improvisarse una industria potente sobre la copia sistemática al exterior»<sup>39</sup> o que «volvemos a aquel lamentable ¡qué inventen ellos!»<sup>40</sup>. Quizás, la respuesta más sensata fue ésta: «Nuestros técnicos pueden estar preparados para ello; nuestra economía, no»<sup>41</sup>.

### *La insuficiencia de la industria auxiliar*

La carencia de una importante tradición automovilística enfrentó a los fabricantes con graves problemas a la hora de conseguir suministros adecuados en cantidad y calidad<sup>42</sup>. Este problema fue especialmente grave en los turismos, artículos más sofisticados y que requieren más complementos que los vehículos industriales. Las memorias de SEAT y FASA de los años cincuenta están llenas de lamentaciones en este sentido. Esto obligó a que los fabricantes tuvieran que internalizar buena parte del proceso productivo, o bien crear una «familia» propia de suministradores. Estos problemas también se dieron en otros países europeos, pues la tendencia a desarrollar un sector automovilístico propio fue común a todo el Continente; sin embargo, las pretensiones autárquicas agravaron la situación española muy por encima de la de otros países de su entorno<sup>43</sup>.

35. *Informaciones*, 14 de febrero de 1967.

36. *Actualidad Económica*, 2 de marzo de 1968.

37. *Nuevo Diario*, 8 de marzo de 1968.

38. *Informaciones*, 13 de junio de 1968.

39. *Arriba*, 25 de mayo de 1968.

40. *Pueblo*, 25 de junio de 1968.

41. *Informaciones*, 26 de junio de 1968.

42. Véase una introducción a la industria auxiliar española del automóvil en Bueno Lastra y Ramos Barrado (1986).

43. Legendijk (1993), pp. 190-191.

Los problemas persistieron en los años sesenta, y las actas de los *symposia* del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona recogen sistemáticamente las quejas de los fabricantes. Los suministradores se defendieron pidiendo conocer con suficiente antelación los planes de la industria principal, para no trabajar «a ciegas», lo cual dice mucho de la incapacidad de este sector para dar las respuestas flexibles y competitivas que cabía esperar de él<sup>44</sup>. El gobierno decidió hacer frente a la ineficiencia de los suministradores con la creación en 1967 de un foco de competencia extranjera en Zaragoza. Allí permitió que se instalasen un grupo de empresarios italianos del sector, lo que provocó el enojo de los locales que en respuesta crearon una organización empresarial propia —el Servicio Técnico y Comercial de la Industria Auxiliar del Automóvil (SERNAUTO)— para hacerles frente<sup>45</sup>. Sin embargo, la renovación del sector no vendría por las prácticas corporativistas sino por la creciente presencia del capital extranjero ligado a las grandes multinacionales que operaban en este ámbito, con pocas excepciones<sup>46</sup>.

### **La consolidación de una gran industria exportadora desde 1972**

En los primeros años setenta, la mano de obra española seguía siendo barata en relación con la de otros países de su entorno, pero el mercado interno abandonaba gradualmente la protección tradicional mientras el país se integraba en la economía internacional, principalmente a raíz del acuerdo preferencial firmado en 1970 con la Comunidad Económica Europea. Por tanto, España podía seguir siendo atractiva para la inversión extranjera siempre que se cambiase la orientación comercial desde el mercado interno hacia horizontes más amplios que incluyesen la exportación, algo que se veía favorecido por la debilidad de la cotización internacional de la peseta<sup>47</sup>. Como hemos explicado antes, esto encajaba perfectamente con los nuevos planes de las multinacionales de la automoción.

En 1971, Henry Ford III entabló conversaciones con el Ministerio de Industria que culminaron al año siguiente con la aprobación por el gobierno de los «decretos Ford» (decreto 3.339/1972, de 30 de noviembre, y decreto 3.757/1972, de 23 de diciembre), que recibieron ese nombre por tratarse de medidas legislativas hechas a medida de las exigencias del fabricante norteamericano que deseaba instalarse en España<sup>48</sup>. El primer decreto citado rebajó el contenido

44. *Informaciones*, 7 de septiembre de 1967.

45. *Auto Revista*, 11 de marzo de 1967.

46. Legendijk (1993), pp. 149-150 y 191. Empresas autóctonas de relieve (como FEMSA o Fraymon) terminarían en manos de multinacionales (Bosch o Valeo, respectivamente), mientras las que trataron de seguir un camino propio (como Tudor) atravesaron grandes dificultades.

47. Véase Rey del Castillo (1994).

48. Sobre la historia de Ford en España, véase Estapé-Triay (1997).

nacional mínimo del 90 al 50 por 100 para las nuevas fábricas, que debían reunir tres condiciones: 1) la inversión de activos para la fabricación debía ser como mínimo de 10.000 millones de pesetas; 2) el número de unidades a exportar no podía ser inferior a dos tercios de la producción; 3) la cantidad de automóviles vendidos en el mercado interno por todas ellas no superaría el 10 por 100 de las matriculaciones del año anterior. Por su parte, el decreto de diciembre declaró de interés preferente el sector de fabricación de automóviles de turismo, otorgando los beneficios correspondientes (expropiación forzosa, reducciones y ventajas fiscales, etc.) a las empresas que se comprometieran a tener el 31 de diciembre de 1976 una producción media superior a 500 vehículos por día de trabajo, con series superiores a 400 unidades para un modelo básico (o de 200 para dos modelos), una inversión bruta en activos fijos de producción de 7.000 millones de pesetas como mínimo y una exportación de al menos el 20 por 100 de la producción total. El mismo 23 de diciembre de 1972, Ford presentó formalmente su petición para construir en Almusafes (Valencia) una planta con capacidad para producir hasta 240.000 vehículos anuales. Para no perjudicar a los productores ya existentes, se accedió a reducir las exigencias de «contenido local» en la parte que éstos destinasen a la exportación.

La planta de Ford quedó en estado completamente operativo en 1976, aunque la producción de motores se había iniciado el año anterior. Inmediatamente, General Motors se interesó por tener también una planta en España y estudió instalarse cerca de Sevilla o adquirir la factoría navarra de AUTHISA<sup>49</sup>. Ninguna de estas posibilidades se materializó, pues General Motors resultó todavía más exigente que Ford en las negociaciones con las autoridades gubernamentales y éstas se resistieron a ceder. La factoría de AUTHISA terminaría en manos de SEAT, a pesar de que FASA también se había interesado.

Tras la restauración de la democracia, General Motors pidió la reapertura de las negociaciones y, finalmente, hubo un «decreto General Motors» en 1979 (también conocido como «decreto Sahagún» por el ministro de Industria que lo firmó), con una exigencia de «contenido local» del 55 por 100, una producción mínima de 600 turismos al día y una tasa de exportación del 65 por 100. El gobierno intentó dirigir la inversión hacia zonas como Cádiz o Ferrol, donde eran necesarias nuevas industrias tras la crisis del sector naval, pero General Motors eligió Figueruelas (Zaragoza) por tratarse de una zona mejor comunicada y con menos conflictividad laboral. Con todo, en Cádiz se ubicaría la principal planta de componentes. Esta decisión hizo que General Motors sólo recibiera un 10 por 100 de subvención sobre la inversión prevista (91.000 millones de pesetas), en lugar del 20 prometido si se hubiese instalado en las zonas deseadas por el gobierno. Eso sí, éste se comprometió a realizar, sin coste para General Motors, un ramal de ferro-

49. La información sobre la entrada de General Motors en España se ha obtenido de la revista *Auto Pista*.

carril, conexiones con la red de carreteras y el acondicionamiento de los terrenos. Además, los norteamericanos podrían importar sin aranceles fuel, carbón, propano y gas natural a voluntad y un número limitado de vehículos Opel fabricados en el exterior. La producción empezó en 1983. El acuerdo con General Motors fue acompañado de una reducción gradual del grado de «contenido local» para todos los productores del 90 al 60 por 100, objetivo a alcanzar en 1984.

Así como la irrupción del Seat 600 había supuesto en los años sesenta una durísima competencia para los fabricantes de «coches livianos» y turismos medios, el impacto de Ford sobre las ventas de SEAT fue brutal y puso al «campeón nacional» contra las cuerdas, signo evidente de que la política automovilística española había cambiado drásticamente. SEAT dejó de dar beneficios en 1977 y en 1981 FIAT estimó que sería necesario invertir en torno a 40.000 millones para sanear el balance y asegurar la continuidad, y no estaba dispuesta a ello. El Estado español no tuvo más remedio que hacerse cargo, a través del INI, de su refluotamiento<sup>50</sup>. Un año después, Volkswagen firmó un acuerdo de cooperación comercial con SEAT, consiguiendo abrir las puertas de un mercado que le había estado vedado desde mediados de los años sesenta. A partir de ahora, SEAT sería el importador oficial de los vehículos Volkswagen y Audi. Fue el primer paso hacia la adquisición que tuvo lugar en 1986. En la negociación quedó claro que Volkswagen hubiera preferido una «*greenfield investment*», al estilo de Ford o General Motors, pero el gobierno socialista le obligó a asegurar los miles de puestos de trabajo existentes. A cambio, el Estado se comprometió a contribuir con ayudas en la reestructuración de la empresa. La producción siguió concentrada en la factoría de la Zona Franca de Barcelona, a pesar de sus bajos niveles de eficiencia y una concepción técnica opuesta a la de las factorías Volkswagen, donde la mecanización se apoyaba sobre el techo y no sobre el suelo<sup>51</sup>.

El Plan de Reestructuración Industrial de SEAT acometido por Volkswagen planteó unas inversiones de 600.000 millones de pesetas, de los que la mitad irían a la creación de una planta nueva en Martorell. Se trataba, a todas luces, de una política expansiva que supuso la aparición de nuevos productos con voluntad de llegar a los mercados internacionales. La estrategia pareció dar resultados, pues, entre 1986 y 1992, SEAT fue la empresa automovilística española que consiguió un mayor incremento en la facturación. Sin embargo, los costes seguían siendo muy elevados. Bastó una crisis en las ventas del sector para que, en septiembre de 1993, la empresa quedase en quiebra técnica. A finales de ese año, se tomó la decisión de cerrar la obsoleta planta de la Zona Franca, mientras que la de Landaben (Pamplona), adquirida a AUTHISA en 1976, se reservó para la fabri-

50. Véanse las referencias que se hacen en Martín Aceña y Comín (1991).

51. Sobre los primeros pasos de SEAT en manos de Volkswagen, es interesante Costa (1994), a quien seguimos.

cación de vehículos Volkswagen. En los últimos años, SEAT ha remontado el vuelo ayudada por una coyuntura económica general favorable.

Tras General Motors, no ha habido nueva «*greenfield investment*» en el mercado español, pues, como acabamos de ver, éste no fue el caso de Volkswagen, como tampoco lo serían los de Nissan con Motor Ibérica (1979), Suzuki con Metalúrgica Santa Ana (1982), ni IVECO (FIAT) con ENASA (1990)<sup>52</sup>. El hecho de que en los primeros años ochenta coincidieran la entrada de Volkswagen, Nissan y Suzuki en el mercado español no puede sino relacionarse con las expectativas que se abrían ante la próxima incorporación de España a la CEE y el deseo de los fabricantes japoneses por contar con multinacionales en suelo europeo para enfrentarse al creciente proteccionismo comunitario. Nissan y Suzuki vieron la oportunidad de imponer sus productos adquiriendo empresas que fabricaban vehículos industriales obsoletos como eran los Ebro y Avia de Motor Ibérica o los Land Rover de Metalúrgica Santa Ana. FIAT, arrepentida de la decisión de abandonar SEAT, tuvo la oportunidad de volver a España al aceptarse su oferta en la privatización de ENASA que también necesitaba una urgente reestructuración. Los resultados de estas últimas operaciones han sido desiguales, contrastando el éxito de Nissan con los problemas que han afrontado Suzuki (con una grave crisis en 1994) e IVECO. Lo común en todos los casos reseñados ha sido la propensión a utilizar las factorías españolas como plataformas de exportación (Cuadro 7).

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE), ocurrida en 1986, obligó a liberalizar progresivamente el comercio exterior y también a ajustar la política industrial automovilística española con la comunitaria. Aquí el mayor problema se suscitó en torno a las medidas a adoptar para frenar la expansión japonesa, en un momento en que las importaciones automovilísticas de la CEE tendían a igualarse con las exportaciones. En el Parlamento Europeo se pudo escuchar en 1985 cómo el Comité des Constructeurs d'Automobiles du Marché Commun (CCMC) y algunos reputados expertos (G. Rhys) apostaban por imponer cuotas de importación y exigir «contenido local» a los productores japoneses que quisieran instalarse en suelo europeo (Ford Europa y FIAT coincidían en que debía exigirse el 80 por 100). Es más, muchos pensaban que España sería utilizada por los fabricantes nipones como plataforma exportadora preferente hacia la CEE<sup>53</sup>. Al final, el Reino Unido absorbería el grueso de la inversión japonesa, pero España se convertiría en un activo participante en el comercio mundial del automóvil (Cuadro 8)<sup>54</sup>.

52. Sobre Nissan, véase Estapé Triay (1997). Sobre Metalúrgica Santa Ana, denominada Land Rover Santana en 1981 y Santana Motor desde 1991, véase Aznar Sampedro (1999).

53. Véase Parlamento Europeo (1985).

54. Contrasta el superávit de la industria principal con el déficit de la auxiliar, donde todavía persisten algunos problemas de competitividad. Con todo, en un régimen sin exigencias de contenido local como el actual, en torno a un 30 por 100 del valor total de los automóviles fabricados en España se nutre de componentes nacionales. Rey del Castillo (1994).

## CUADRO 7

## LA EXPORTACIÓN DE LAS EMPRESAS AUTOMOVILÍSTICAS ESPAÑOLAS, 1980-1999

	Turismos						Vehículos industriales					
	1980		1990		1999		1980		1990		1999	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
CAF-VIASA							0,9	18,2				
Citroën	6,1	35,3	4,3	40,7	3,4	55,7	63,7	62,2	34,3	59,1	37,8	81,0
ENASA/IVECO Pegaso							5,4	15,8	0,6	7,1	5,5	72,6
Ford	41,6	78,8	19,0	62,3	15,4	80,8	10,6	82,6	4,2	92,0		
M. Ibérica/Nissan							7,1	12,0	15,7	36,8	12,6	67,4
MEVOSA/M. Benz Esp.					0,8	96,0	1,4	6,3	8,5	71,2	12,1	89,8
Opel (General Motors)			26,5	74,6	21,0	89,6			3,4	65,9	7,4	84,6
Renault	25,1	38,0	10,2	43,0	20,0	74,2	0,7	1,7	15,3	38,9	9,7	96,8
Santana/Suzuki							8,8	22,3	8,2	56,3	4,3	64,1
SEAT	26,9	45,0	21,2	70,0	19,7	84,5	0,1	1,5	9,3	46,1	10,7	80,7
Talbot/Peugeot	0,3	2,2	7,0	52,6	5,0	68,2	1,3	14,5	0,5	68,8		
Volkswagen			11,8	87,5	14,7	90,0						

Fuente: *Boletín Estadístico de la ANFAC*.

Nota: A=Proporción porcentual de las unidades exportadas por cada empresa sobre el total del sector.  
B=Coefficiente exportación/producción para cada empresa, expresado como porcentaje.

El Mercado Único Europeo trajo para España el descubrimiento de que, contrariamente a lo que se pensaba en los años sesenta, el verdadero mercado exterior del automóvil español estaba en la Europa Occidental, y no en África ni en América Latina: según datos de la ANFAC, en 1999, cerca del 90 por 100 de las exportaciones (tanto de turismos como de vehículos industriales) fueron hacia países de la Unión Europea, e incluso el mercado asiático fue más propicio que el latinoamericano o el africano<sup>55</sup>.

Las exigencias de la CEE han desmantelado cualquier posibilidad de practicar una política industrial automovilística propia, pero lo cierto es que el mundo se encamina a marchas forzadas hacia una industria mundial oligopolística dominada por una decena de empresas<sup>56</sup>. A cambio, el mercado español del automóvil ha quedado plenamente inserto en las corrientes de la globalización, con tasas de exportación en torno al 80 por 100 de la producción, pero también con importaciones que representan más del 60 por 100 de la matriculación, (véanse los

55. Ya en 1975, en los albores de la apertura del sector, el 87,6 por 100 de las exportaciones de turismo fueron a países de la hoy Unión Europea, pero el mercado de vehículos industriales sí era importante en América (40,3 por 100) y Norte de África (35,5 por 100). *Boletín de la ANFAC* de 1976.

56. Según la ANFAC, en 1998 sólo diez fabricantes superaron los dos millones de unidades: General Motors (7,58 millones de unidades), Ford (6,55), Toyota (5,21), Volkswagen (4,8), Daimler-Chrysler (4,51), Fiat (2,69), Nissan (2,62), Honda (2,32), Renault (2,28) y PSA (Peugeot-Citroën) (2,24). Esos dos millones parecen ser el nuevo umbral necesario para mantener la independencia, pues las que están por debajo—quizás con la excepción de Hyundai—están sufriendo un continuo acoso por parte de las grandes.

**CUADRO 8**  
**EVOLUCIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR ESPAÑOL DEL AUTOMÓVIL, 1970-1997**  
**(MILES DE MILLONES DE PESETAS)**

	1970			1980			1990			1997		
	X	M	Saldo	X	M	Saldo	X	M	Saldo	X	M	Saldo
Automóviles	2,7	2,9	-0,2	128,6	41,9	86,7	883,5	609,1	274,4	2 613,5	1.301,7	1.311,8
Componentes	1,9	3,1	-1,2	29,9	35,4	-5,5	235,5	286,4	-50,9	720,1	926,8	-206,7

Fuente: *Estadística de comercio exterior de España*, publicada por el Ministerio de Comercio y la Agencia Tributaria (para 1997).

Nota: Se incluyen cifras de turismos, camiones, furgonetas, autobuses, y también tractores, al no haberse podido separar este segmento en los componentes. Su incidencia, en cualquier caso, es pequeña.

anexos)<sup>57</sup>. Tasas tan elevadas en ambas direcciones se explican porque España ha seguido fabricando modelos de gama baja, mientras se producía una indudable modernización en sus niveles de renta y pautas de consumo. En conjunto, los niveles de motorización resultantes han tendido a la convergencia con los vigentes en los países más desarrollados (Cuadro 9).

Para finalizar, cabe apuntar que existen nubarrones que oscurecen el futuro de una industria que se ha movido de forma tan satisfactoria en las últimas décadas. Un reciente documento de la ANFAC, titulado *La industria de la automoción española en el 2000*, insiste en la amenaza que supone la ampliación de la Unión Europea con la incorporación de los países del centro y este de Europa, «los cuales, por estar cerca de los grandes mercados europeos, tienen costes logísticos muy inferiores, sin olvidar que la inevitable convergencia salarial de España con el resto de la Unión Europea hará perder lo que hoy es una ventaja clara respecto a los principales países productores». Posiblemente estemos a las puertas de una nueva etapa en la historia de la industria automovilística española, pero, esta vez, todas las decisiones fundamentales se tomarán fuera del país: en los cuarteles generales de las empresas multinacionales extranjeras.

## Conclusiones

La industria española de la automoción en las décadas de 1950 y 1960 no fue muy diferente de otras que surgieron a la vez, dentro del sistema de producción en

57. La importación sólo empezó a ser importante en los años ochenta —cuando se recuperan los niveles relativos vigentes antes de 1964—, mucho más tarde que la exportación. Sin duda, costó desmontar un sistema protector intenso, no sólo en términos nominales, sino también de protección efectiva: a mediados de los años setenta, el sector denominado «material de transporte» era, después del de «papel», el que disfrutaba de un grado de protección efectiva más elevado (casi un 130 por 100). Además, cuando esta cifra se desglosa por medios de transporte aparecen diferencias importantes, y el subsector de vehículos automóviles se revela como el más fuertemente protegido, con un 164 por 100. Véase Viñas, Viñuela, Eguidazu, Fernández Pulgar y Florensa (1979), Vol. 2, p. 1.245.

## CUADRO 9

EVOLUCIÓN DEL PARQUE RELATIVO DE HABITANTES/TURISMO Y PRODUCCIÓN  
(MILLONES DE UNIDADES) DE AUTOMÓVILES EN LOS GRANDES PAÍSES  
DE EUROPA OCCIDENTAL, 1965-1999

	1965			1999		
	Parque	Prod. Turismo	Prod. V. Ind.	Parque	Prod. Turismo	Prod. V. Ind.
Alemania	6,0	2,79	0,26	2,0	5,31	0,38
España	39,2	0,14	0,07	2,6	2,21	0,64
Francia	5,4	1,36	0,22	2,2	2,67	0,36
Italia	9,5	1,09	0,07	1,8	1,41	0,29
R. Unido	6,0	1,69	0,44	2,3	1,79	0,18

Fuentes: Las cifras de parque y producción de 1999 proceden de los *Boletines* de la ANFAC. La producción de 1965 es la que da Baranson (1971), pp. 96-97.

Nota: Alemania es República Federal de Alemania en 1965

masa, fuera de Estados Unidos. Las limitaciones al comercio, los requerimientos de «grado de nacionalización» o el impulso de «campeones nacionales» se dieron por doquier, así como las políticas gubernamentales de apoyo a empresas en crisis o a la reestructuración del sector. Cabe advertir, sin embargo, que, a consecuencia de la Guerra Civil, el paso de la producción artesanal a la producción en masa se hizo de forma más traumática y la intervención durante el primer franquismo implicó la suplantación de las iniciativas privadas anteriores por otras alentadas desde el Estado. La historia empresarial deberá examinar con exactitud hasta qué punto las empresas artesanales estaban preparadas para dar el salto a la producción en masa y cuál fue el grado de coacción a que se vieron sometidas en este proceso.

En el contexto de los países rezagados en la automoción, el caso español puede considerarse el más exitoso, al haber logrado no sólo una potente industria exportadora, sino también una rápida progresión en los niveles de motorización y la consolidación de una industria suministradora. Sin embargo, no ha podido evitarse que toda la industria principal y buena parte de la auxiliar hayan quedado en manos del capital extranjero, lo que supone dependencia y el desembolso de importantes cantidades por uso de patentes y asistencia técnica que merman los ingresos obtenidos por el comercio exterior<sup>58</sup>.

58. En el periodo 1975-1988, cerca del 27 por 100 de todos los pagos efectuados al exterior por uso de patentes y asistencia técnica correspondieron a la construcción de automóviles, que ocupaba una destacada primera plaza. Véase Giráldez Pidal (1991). No se dispone de datos publicados para los años noventa, pero su importancia ha tenido que seguir siendo alta, aunque pueda haber disminuido proporcionalmente en razón de haberse extendido la penetración del capital extranjero a todos los sectores de la economía. El *Boletín Estadístico* del Banco de España muestra que los 885.400 millones de pesetas pagados en total por este concepto en 1988 habían ascendido a 2,2 billones en 1992, momento en que se interrumpe la serie proporcionada por ese organismo al dejar de ser obligatorio el registro de los contratos de transferencia de tecnología. A partir de 1993 el cambio en la metodología ha implicado una grave discontinuidad en las series.

A diferencia de otros países, en España apenas se notaron los efectos de la crisis de los setenta porque coincidió con la ruptura del *statu quo* y el paso a la fase exportadora. Con todo, la competencia de Ford puso en situación crítica al «campeón nacional» SEAT y, en contra de lo previsto por la política industrialista anterior, el destino principal de la exportación fue Europa Occidental, y no América Latina ni el Norte de África, pues así lo impusieron la progresiva integración de España en la CEE y la estrategia de las multinacionales. Se produjo, por tanto, una discontinuidad grave con respecto a la fase anterior.

En un sector tan característico de la industrialización del siglo XX, España ha mostrado debilidades tecnológicas y empresariales que, sin embargo, han podido compensarse gracias a la práctica de políticas económicas razonables desde 1964, (p.ej. la existencia de una industria suministradora es fruto de las exigencias sobre «contenido local») y bien adaptadas a las necesidades de cada momento. El «coche nacional» no fue más que un sueño bastante alejado de las posibilidades reales (tecnológicas y financieras) de la economía española. Incluso el caso de Eduardo Barreiros, excepcional por el carácter genuinamente emprendedor de su protagonista, no consiguió escapar a las limitaciones apuntadas.

## BIBLIOGRAFÍA

- ANFAC (2000), *La industria de la automoción española en el 2000*, documento accesible en <http://www.anfac.com/anfac/decalogo.html>.
- AZNAR SAMPEDRO, S. (1999), *Historia económica de una empresa de automóviles: Santana Motor, S.A. (1955-1996)*, tesis doctoral, Universidad de Jaén.
- BANCO URQUIJO, SERVICIO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS (1970), *Evolución a largo plazo de la industria del automóvil en España*, Madrid.
- BARANSON, J. (1971), *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Tecnos, Madrid.
- BARDOU, J.P., CHANARON, J.J., FRIDENSON, P. y LAUX, J. (1977), *La révolution automobile*, Albin Michel, París.
- BRAÑA, J., BUESA, M. y MOLERO, J. (1984), *El Estado y el cambio tecnológico en la industrialización tardía: un análisis del caso español*, Fondo de Cultura Económica, Madrid.
- BUENO LASTRA, J. y RAMOS BARRADO, A. (1981), *La industria del automóvil en España*, Bolsa de Madrid Servicio de Estudios.
- BUENO LASTRA, J. y RAMOS BARRADO, A. (1986), *La industria de equipos y componentes para automoción en España*, Bolsa de Madrid Servicio de Estudios.
- CARRERAS, A. (1989), «Industria», en A. Carreras (coord.), pp. 169-247.

- CARRERAS, A. (1990), *Industrialización española: estudios de historia cuantitativa*, Espasa-Calpe, Madrid.
- CARRERAS, A. (coord.) (1989), *Estadísticas históricas de España. Siglos XIX y XX*, Fundación Banco Exterior, Madrid.
- CASTAÑO COLLADO, C. (1985), *Cambio tecnológico y mercado de trabajo en la industria del automóvil*, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.
- CIURÓ, J. (1970), *Historia del automóvil en España*, CEAC, Barcelona.
- COSTA, M.T. (1994), «La crisis de SEAT», en *Economistas*, 60, pp. 369-373.
- DONGES, J.B. (1976), *La industrialización en España*, Ariel, Barcelona.
- DOVAL ADÁN, A. (1994), *Capital estranxeiro e empresas multinacionais en Galicia: 1960-1991*, Xunta de Galicia, Coruña.
- ESTAPÉ-TRIAI, S. (1997), *The Dynamics of the Firm in a Changing Environment. A Case Study of Ford and the Spanish Motor Industry in Historical Perspective, 1900-1990*, tesis doctoral, Instituto Universitario Europeo de Florencia.
- ESTAPÉ-TRIAI, S. (2000), *The Spanish Motor Industry in the First Third of the 20<sup>th</sup> Century: A Lost Opportunity*, Economics and Business Working Papers N. 470, Universitat Pompeu Fabra.
- FERNÁNDEZ ARRUFE, J.E. y PEDROSA SANZ, R. (1997), «El impacto de FASA Renault en la economía de Castilla-León», en A. VÁZQUEZ BARQUERO, G. GAROFOLI Y J.P. GILIY (eds.), *Gran empresa y desarrollo económico*, Síntesis, Madrid, pp. 215-235.
- FISCHER, B. (dir.) (1988), *Capital-Intensive Industries in Newly Industrializing Countries. The Case of the Brazilian Automobile and Steel Industries*, Mohr, Tübingen.
- FREYSSENET, M., MAIR, A., SHIMIZU, K. y VOLPATO, G. (eds.) (2000), *Quel modèle productif? Trajectoires et modèles industriels des constructeurs automobiles mondiaux*, La Découverte, París.
- GARCÍA RUIZ, J.L. (2000), *Barreiros Diesel y el desarrollo de la automoción en España, 1954-1969*, Documento de Trabajo N. 2003, Fundación Empresa Pública, Programa de Historia Económica, Madrid.
- GARCÍA RUIZ, J.L. y SANTOS REDONDO, M. (2001), *¡Es un motor español! Historia empresarial de Barreiros*, Editorial Síntesis / Fundación Eduardo Barreiros, Madrid.
- GIRÁLDEZ PIDAL, E. (1991), «La balanza tecnológica española. Un análisis dinámico», en J. VELARDE, J.L. GARCÍA DELGADO y A. PEDREÑO (dirs.), *Apertura e internacionalización de la economía española*, Colegio de Economistas de Madrid, pp. 223-275.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989), «Transportes y comunicaciones», en A. CARRERAS (coord.), pp. 269-326.

- GRUPO NACIONAL DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (SINDICATO NACIONAL DEL METAL) (1966), *Panorama de la industria del automóvil*, Madrid.
- GRUPO NACIONAL DE FABRICANTES DE AUTOMÓVILES Y CAMIONES (SINDICATO NACIONAL DEL METAL) (1969), *Examen del mercado español de vehículos*, Madrid.
- HERNÁNDEZ MARCO, J.L. (1996), «La oferta automovilística en España antes del Seat 600: 1906-1957», en *Economía Industrial*, 307, pp. 131-48.
- HU, Y.S. (1973), *The Impact of US Investment in Europe. A Case Study of the Automotive and Computer Industries*, Praeger Publishers, Nueva York.
- JONES, D.T. (1985), «Vehicles», en CH. FREEMAN (ed.), *Engineering and vehicles*, Gower, Aldershot, pp. 128-187.
- KOCHAN, TH. A., LANSBURY, R.D. y MACDUFFIE, J.P. (eds.) (1997), *After Lean Production: Evolving Employment Practices in the World Auto Industry*, ILR Press, Ithaca.
- LAGENDIJK, A. (1993), *The Internationalization of the Spanish Motor Industry and its Regional Impact. The Emergence of a Growth-Periphery*, Thesis Publishers, Amsterdam.
- LAUX, J.M. (1992), *The European Automobile Industry*, Twayne Publishers, Nueva York.
- LÓPEZ CARRILLO, J.M. (1997), *El INI ante la industria de automoción: la evolución de la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) en su etapa inicial (1946-1958), tras su creación como medio para implantar la fabricación de vehículos industriales en España*, tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid.
- MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN, F. (1991), *INI. 50 años de industrialización en España*, Espasa Calpe, Madrid.
- MAXCY, G. (1981), *The Multinational Motor Industry*, Croom Helm, Londres.
- MUÑOZ, J., ROLDÁN, S. y SERRANO, A. (1978), *La internacionalización del capital en España, 1959-1977*, Madrid: Edicusa.
- NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÀ, C. (EDS.) (1987), *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Ariel, Barcelona.
- OCDE (1983), *Perspectives a long terme de l'industrie automobile mondiale*, Paris.
- PARLAMENTO EUROPEO (1985), *The Automobile Industry in the Community*, Bruselas.
- PIRES JIMÉNEZ, L.E. (1999), *La regulación económica en las dictaduras: el condicionamiento industrial en España y Portugal durante el siglo XX*, tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid.
- QUINN, D.P. (1988), *Restructuring the Automobile Industry. A Study of Firms and States in Modern Capitalism*, Columbia University Press, Nueva York.

REY DEL CASTILLO, C.M. (1994), «La industria española del automóvil y la globalización», en *Economía Industrial*, 295, pp. 121-132.

RHYS, D.G. (1972), *The Motor Industry: An Economic Survey*, Butterworths, Londres.

SAN ROMÁN, E. (1999), *Ejército e industria : el nacimiento del INI*, Critica, Barcelona.

SCHWARTZ, P. y GONZÁLEZ, M.J. (1977), *Una historia del Instituto Nacional de Industria, 1941-1976*, Tecnos, Madrid.

SUDRIÀ, C. y SAN ROMÁN, E. (2000), «La industria del automóvil en España: una panorámica», en AA.VV., *Garaje. Imágenes del automóvil en la pintura española del siglo XX*, Fundación Eduardo Barreiros, Madrid, pp. 61-89.

TORTELLA, G. (1994), *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Alianza, Madrid.

VIÑAS, A., VIÑUELA, J., EGUIDAZU, F., FERNÁNDEZ PULGAR, C. y FLORENSA, S. (1979), *Política comercial exterior en España, 1931-1975*, 2 vols., Banco Exterior de España, Madrid.

WELLS, L.T. JR (1978), «Automobiles», en R. VERNON (ed.), *Big Business and the State. Changing Relations in Western Europe*, Harvard University Press, Cambridge (USA), pp. 229-254.

Además, se citan las siguientes publicaciones periódicas: *Actualidad Económica*, *Anuarios* de la Jefatura Central de Tráfico (luego, Dirección General de Tráfico), *Anuario Estadístico* del INE, *Anuario Financiero y de Sociedades Anónimas de España*, *Arriba*, *Auto Pista*, *Auto Revista*, *Boletín Mensual de Información del Grupo Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones* (luego, *Boletín de la ANFAC*), *Economía Industrial*, *Enterprise & Society*, *Informaciones*, *Nuevo Diario*, *Pueblo y Velocidad*.

## ANEXO I

## PRODUCCIÓN (P) Y EXPORTACIÓN (X) DE TURISMOS Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN ESPAÑA, 1946-1999 (UNIDADES)

	P. de Turismos	X/P (%)	P. de Veh. Ind.	X/P (%)		P. de Turismos	X/P (%)	P. de Veh. Ind.	X/P (%)
1946	n.d.		38		1973	706.433	22,4	115.590	12,5
1947	68		119		1974	704.574	19,1	132.840	13,8
1948	227		164		1975	696.124	22,1	118.040	14,5
1949	n.d.		169		1976	753.125	24,2	113.115	14,1
1950	n.d.		179		1977	988.964	31,8	140.736	20,8
1951	n.d.		376		1978	986.116	37,9	157.715	28,7
1952	n.d.		621		1979	965.809	41,1	157.109	31,5
1953	533		698		1980	1.028.813	47,8	152.846	29,8
1954	6.058		754		1981	855.325	50,6	132.149	30,4
1955	14.422		1.737		1982	927.500	53,4	142.007	33,7
1956	17.478		4.677		1983	1.141.581	56,1	147.140	25,0
1957	23.325		7.060		1984	1.176.893	59,4	131.876	31,5
1958	32.626		7.552		1985	1.230.071	64,0	187.533	43,6
1959	37.763		10.993		1986	1.281.899	55,9	250.724	38,7
1960	39.732	0,0	12.791	0,4	1987	1.402.571	50,4	301.742	43,2
1961	53.227	0,5	24.055	0,2	1988	1.497.967	52,5	368.497	44,7
1962	67.304	1,3	32.804	0,2	1989	1.638.615	56,5	406.942	45,9
1963	79.432	1,0	44.310	1,6	1990	1.679.301	63,5	374.049	49,9
1964	119.510	0,7	54.262	2,8	1991	1.773.752	72,4	307.959	53,2
1965	154.994	0,9	67.934	2,1	1992	1.790.615	71,2	332.497	60,5
1966	249.405	0,5	85.762	2,7	1993	1.505.949	78,9	261.691	74,2
1967	273.524	0,7	83.412	1,5	1994	1.821.696	73,8	320.566	76,2
1968	310.556	1,3	75.407	1,0	1995	1.958.789	78,5	374.998	75,8
1969	368.991	2,1	72.658	1,9	1996	1.941.716	79,2	470.593	82,9
1970	450.422	8,2	88.860	4,7	1997	2.010.267	81,6	551.810	82,2
1971	452.921	17,1	79.413	2,2	1998	2.216.386	78,4	609.656	81,1
1972	600.559	17,4	94.822	1,6	1999	2.208.708	81,1	643.681	80,0

Fuentes: Hasta 1969, la producción de turismos se ha tomado de Carreras (1989), p. 205, la de vehículos industriales se ha construido a partir del *Anuario Estadístico* del INE, y las exportaciones de Banco Urquijo, Servicio de Estudios Económicos (1970), pp. 28-31. De 1970 en adelante, toda la información ha sido facilitada por Miguel Aguilar (director de Economía de ANFAC y profesor de la Universidad Complutense de Madrid).

Nota: Hasta 1969, vehículos industriales comprende camiones, furgonetas y autobuses (cuando esta cifra ha sido posible obtenerla). De 1970 en adelante, se ha utilizado la definición más amplia, que incluye tractores industriales y vehículos especiales, aunque el grueso sigue constituido por los tres renglones anteriores.

**ANEXO 2**  
**MATRICULACIÓN (M) E IMPORTACIÓN (I) DE TURISMOS**  
**Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN ESPAÑA, 1946-1999 (UNIDADES)**

	M. de Turismos	I/M (%)	M. de Veh. Ind.	I/M (%)		M. de Turismos	I/M (%)	M. de Veh. Ind.	I/M (%)
1946	2.597	29,3	3.256	18,0	1973	595.176	2,9	101.418	4,6
1947	2.738	61,7	3.117	61,0	1974	575.723	2,6	100.813	3,1
1948	4.068	62,6	6.959	62,6	1975	572.188	2,6	94.072	2,4
1949	3.746	73,3	5.979	60,4	1976	619.677	2,7	92.684	3,1
1950	2.545	109,1	3.540	46,4	1977	662.859	2,4	101.342	2,9
1951	3.775	106,3	3.556	47,1	1978	654.033	2,2	103.870	2,7
1952	6.195	109,6	3.599	69,7	1979	620.652	3,8	105.813	3,9
1953	7.437	119,7	4.158	79,4	1980	574.149	8,9	104.511	6,1
1954	12.199	84,7	6.020	61,1	1981	505.716	10,6	90.984	6,5
1955	17.923	49,8	7.623	48,3	1982	535.733	12,3	100.904	6,9
1956	31.841	34,6	9.703	49,3	1983	550.436	11,4	111.405	7,5
1957	25.155	17,2	8.484	30,0	1984	522.229	10,0	103.065	9,1
1958	32.905	11,1	10.713	21,7	1985	575.052	13,1	128.348	9,6
1959	37.253	9,8	14.264	16,8	1986	689.051	17,7	157.226	12,4
1960	50.254	9,9	16.705	28,7	1987	928.264	26,8	204.615	17,5
1961	69.126	12,4	28.605	12,4	1988	1.069.220	33,0	241.451	20,7
1962	83.068	14,2	34.208	9,0	1989	1.149.373	37,0	269.281	24,4
1963	91.195	11,7	44.365	6,6	1990	1.007.014	39,6	258.813	28,1
1964	126.967	10,0	60.168	5,0	1991	914.061	41,8	235.634	36,4
1965	159.292	8,1	79.903	5,1	1992	1.008.454	47,8	237.160	44,6
1966	250.673	5,6	87.553	5,9	1993	775.461	56,1	164.367	50,4
1967	290.027	4,5	93.143	6,6	1994	938.971	56,7	174.373	54,4
1968	309.880	3,9	82.297	6,2	1995	870.497	56,3	181.868	57,4
1969	377.767	3,8	79.741	5,6	1996	968.363	58,5	200.230	57,9
1970	399.171	3,4	77.995	5,0	1997	1.091.190	60,6	239.727	62,1
1971	432.669	3,0	80.135	4,6	1998	1.282.970	64,1	271.307	63,6
1972	506.453	2,8	87.498	4,8	1999	1.502.531	66,2	320.803	64,4

Fuentes: Hasta 1959, la matriculación procede de Gómez Mendoza (1989), p. 306, y las importaciones de Hernández-Marco (1996), p. 134. De 1960 en adelante se han tomado los datos de los *Anuarios* de la Dirección General de Tráfico.

Notas: Vehículos industriales son camiones, furgonetas y autobuses. Hasta 1959 inclusive, las estimaciones de importación están basadas en datos de la Dirección General de Aduanas y, a partir de ese año, en datos de la Jefatura Central de Tráfico (luego, Dirección General de Tráfico), como el conjunto de las matriculaciones. Por eso, puede ocurrir que entre 1950 y 1953 las importaciones de turismos a través de la frontera hayan sido mayores que las matriculaciones realizadas efectivamente cada año.

**ANEXO 3**  
**PARQUE DE TURISMOS Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES EN ESPAÑA,**  
**1946-1999 (UNIDADES)**

	Turismos	Veh. industriales		Turismos	Veh. industriales
1946	71.969	55.011	1973	3.803.659	923.897
1947	82.071	63.119	1974	4.309.511	987.903
1948	90.857	83.952	1975	4.806.833	1.040.102
1949	94.521	91.857	1976	5.351.363	1.091.557
1950	97.215	95.500	1977	5.944.942	1.157.740
1951	98.195	96.389	1978	6.530.428	1.231.562
1952	101.759	93.289	1979	7.057.521	1.303.254
1953	108.005	97.729	1980	7.556.511	1.380.889
1954	115.700	99.638	1981	7.943.325	1.440.112
1955	127.837	104.401	1982	8.354.050	1.504.942
1956	151.937	115.654	1983	8.714.076	1.572.840
1957	172.139	123.558	1984	8.874.442	1.486.045
1958	194.252	132.166	1985	9.273.710	1.570.903
1959	240.460	142.750	1986	9.643.448	1.720.420
1960	290.519	159.357	1987	10.218.526	1.864.745
1961	358.926	187.352	1988	10.787.424	2.019.808
1962	440.611	219.835	1989	11.467.727	2.207.589
1963	529.700	260.921	1990	11.995.640	2.378.695
1964	652.297	315.085	1991	12.537.099	2.541.830
1965	807.317	387.203	1992	13.102.285	2.696.776
1966	1.052.506	466.868	1993	13.440.694	1.782.172
1967	1.334.837	549.631	1994	13.733.794	2.872.835
1968	1.633.973	619.546	1995	14.212.259	2.984.140
1969	1.998.838	683.053	1996	14.753.809	3.105.752
1970	2.377.726	740.951	1997	15.297.366	3.256.009
1971	2.784.676	793.006	1998	16.050.057	3.445.251
1972	3.254.801	852.427	1999	16.847.397	3.658.512

Fuentes: Hasta 1959 inclusive, López Carrillo (1997). De 1960 en adelante, se han tomado los datos de los *Anuarios* de la Dirección General de Tráfico.

Nota: Vehículos industriales son camiones, furgonetas y autobuses.

## ANEXO 4

EVOLUCIÓN DE LAS UNIDADES MATRICULADAS DE LAS PRINCIPALES MARCAS DEL AUTOMÓVIL ESPAÑOL, 1963-1999, DISTINGUIENDO TURISMOS (T), VEHÍCULOS INDUSTRIALES (VI) Y MARCAS IMPORTADAS O LO QUE CORRESPONDE A IMPORTACIÓN EN LAS MARCAS MULTINACIONALES PRESENTES EN ESPAÑA (I)

	1963		1970		1980		1990		1999	
	T.	VI.	T.	VI.	T.	VI.	T.	VI.	T.	VI.
Alfa Romeo	579	1.283	250	3.851	1.068	6	12.906	4		
Alfa Romeo (I.)	218	2	232	5	1.068	6	12.906	4		
Audi (I.)							23.228	3	47.916	
Austin (I.)	673	300								
Avia		607	1	5.015		8.661				
Barreiros		3.536	1	4.988						
BMW (I.)					3.723		16.986	6	36.509	
Borgward	143	624								
Borgward (I.)	31	5								
Citroën	6.696	11.857	24.786	12.748	38.852	16.302	76.123	44.108	158.718	44.548
Citroën (I.)	320	130	392	53	1.303	104	4.369	2.844	90.838	14.427
Daewoo (I.)									31.974	6
Datsun (I.)					1.094					
DKW	1.691	3.691	175	7.804						
DKW (I.)	125	10	80	16						
Dodge					108	2.712				
Dodge (I.)					107	14				
Ebro		5.094		6.461		14.140				
Fiat (I.)	835	45	1.280	302	1.847	486	57.335	3.018	46.108	11.032
Ford	1.162	404	1.391	379	70.640	751	142.130	9.021	134.703	17.584
Ford (I.)	1.162	404	1.391	379	11.535	111	24.651	882	76.730	16.326
Goggomóbil	1.554	210								
Goggomóbil (I.)	42	10								
Honda (I.)					2.157	2			16.262	308
Hyundai (I.)									40.996	8.323
Iveco								6.248		11.770
Iveco (I.)								6.248		5.268
Lada (I.)					1.211	329				
Lancia (I.)							13.465			
Land Rover	718	902	71	3.600	31	11.679			1.341	7.978
Land Rover (I.)	96	28	4	213	7	102			1.341	7.978
Mercedes	880	286	1.182	1.312	5.640	11.192	20.093	13.016	41.206	18.784
Mercedes (I.)	873	107	1.180	180	5.545	422	20.093	5.497	40.791	11.164
Mitsubishi (I.)									9.325	14.085
Morris	576	251	18.104	187						
Morris (I.)			475							
Nazar		632								
Nissan							9.256	51.900	37.182	38.275
Nissan (I.)							9.009	1.214	33.131	9.446
Opel	520						134.034	4.688	151.695	12.471
Opel (I.)	520						55.739	3.585	112.385	11.879
Pegaso		5.019		10.053		3.936				

(Continúa)

(Continuación)

	1963		1970		1980		1990		1999	
	T.	VI.	T.	VI.	T.	VI.	T.	VI.	T.	VI.
Peugeot	873		1.605	167	20.620	117	103.837	2.808	147.465	21.504
Peugeot (I.)	873		1.605	167	2.328	113	37.065	2.347	119.461	11.108
Renault	25.440	270	85.196	9.543	202.032	16.388	165.954	57.376	203.204	44.583
Renault (I.)	570	270	759	207	635	16	11.085	6.984	84.342	36.661
Rover (I.)									20.025	134
Sava		863	11	4.301		8.291				
Sava Austin		1.790								
Sava Austin (I.)		14								
Seat	44.241	2.473	220.394	2.822	149.159	1.739	98.283	17.797	164.339	9.274
Simca	526	11	34.706	190	433	9				
Simca (I.)	526	11	919	33	331	5				
Skoda (I.)					2.681				13.134	
Suzuki							2.332	8.772	7.830	11.824
Suzuki (I.)							2.137	769	5.196	2.118
Talbot					47.238					
Talbot (I.)					6					
Talbot Simca					7.824	34				
Tempo		671								
Toyota (I.)					1.940	2.132			22.543	11.302
Volvo (I.)					1.710	84			13.068	1.662
Volkswagen	986	92	1.459	320	5.129	276	83.094	2.320	105.984	9.468
Volkswagen (I.)	986	92	1.459	320	5.129	276	63.646	1.886	81.226	8.046
<b>Total</b>	<b>91.195</b>	<b>44.365</b>	<b>399.171</b>	<b>77.995</b>	<b>574.149</b>	<b>104.511</b>	<b>1.007.014</b>	<b>258.813</b>	<b>1.502.531</b>	<b>320.803</b>

Fuente: *Anuarios* de la Dirección General de Tráfico.

Notas: Vehículos industriales son camiones, furgonetas y autobuses. Se han considerado sólo aquellas marcas que consiguieron matricular en total: para 1963, al menos 500 vehículos; para 1970 y 1980, al menos 2.500 o importar 1.000; y para 1990 y 1999, al menos 10.000 o importar 5.000. Los escasos vehículos correspondientes a subastas, si no se ha conseguido saber su origen, se han añadido a los de importación. Se ha tomado 1963 y no 1960 porque sólo a partir de esa fecha se detalla si los vehículos son de fabricación nacional.

■

***The evolution of the Spanish automobile industry, 1946-1999: a comparative perspective***

ABSTRACT

*In 1960, the Spanish number of motor vehicles in use was typical of a less developed country: 100 inhabitants per passenger car. At that time, nothing indicated that the automobile would be one of the key factors in the Spanish economic development and modernisation, reflecting the structural changes that accompanied them. In this article we study this evolution in the context of the world motor industry, since it is impossible to understand what happened in Spain without keeping in mind the technological change, the industrial policy of the leading countries and the strategy of the multinationals.*

KEY WORDS: *Automobile Industry, Economic Development, Multinational Corporations, Foreign Direct Investment.*

■

***La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada***

RESUMEN

*Hacia 1960, el parque automovilístico español era el correspondiente a un país en vías de desarrollo. En turismos había cerca de 100 habitantes por cada vehículo. Nada hacía sospechar que el automóvil sería uno de los principales impulsores del desarrollo económico español y la modernización, y verdadero exponente de los cambios estructurales que le siguieron. En este trabajo se aborda el estudio de esta evolución en el marco del desarrollo de la industria automovilística mundial, pues resulta imposible entender lo que pasa en España sin tener en cuenta los cambios tecnológicos, las políticas industrializadoras seguidas por los países líderes y la estrategia de las multinacionales.*

PALABRAS CLAVE: *Industria del automóvil, Desarrollo económico, Multinacionales, Inversión extranjera directa.*

■