

FASA-Renault. Un caso de internacionalización de la producción automovilística

Elsie Charron

(Traducción de Luis Fernández Felipe,
y José Luis Robledo)

Introducción

Los estudios particulares, aún afectados por los límites que los definen, ponen a prueba las generalizaciones apresuradas, y permiten reunir los materiales, elaborar los primeros conceptos, indispensables en todo trabajo teórico seriamente fundado. La división internacional del trabajo, la internacionalización de la producción industrial, forman parte de estos hechos que parecen, por su parte, suscitar los grandes frescos interpretativos. Se ha procurado aquí, estudiando un caso de creación y desarrollo de una producción automovilística, fuera de su país de origen, delimitar las condiciones históricas, las características y la evolución, e identificar también uno de estos procesos que han contribuido a la internacionalización de la construcción automovilística, fenómeno particularmente notable en este sector de actividad después de los años sesenta.

La historia de la implantación y de la extensión de Renault en España, a través de la sociedad FASA, pone de manifiesto, para comprenderla, la importancia de la reglamentación española, de la capacidad de una filial de acrecentar su influencia en un grupo influyendo sobre su estrategia, de los esfuerzos de ésta para disponer de instalaciones modernas, de la cualificación de la mano de obra empleada, de media superior a la utilizada por la sociedad madre, la importancia de las demandas sociales y sindicales y de la madurez de las relaciones profesionales.

Este estudio ha sido efectuado en el marco de una investigación sobre la internacionalización de Renault después de 1970, publicada en «División Espacial del Trabajo y Automatización» (en colaboración con Michel Freyssenet y Christian Mahieu), CSU/CLERSE, 1984, 170 p.

Las fuentes utilizadas son los informes anuales de actividad de la RNUR y de FASA-Renault, la documentación del Ministerio de Industria español y del Instituto Nacional de Estadística de Madrid, los convenios colectivos de FASA-Renault y otros documentos que nos han sido amablemente suministrados por la Dirección de Personal de FASA-Renault y el sindicato UGT en Valladolid; por último, los archivos de la «Delegación Provincial de Trabajo».

Hemos tenido conversaciones en Francia y en España con los dirigentes, los sindicalistas, y los



obreros y antiguos obreros de las fábricas de FASA-Renault.

1. Desde la fabricación bajo licencia por la Sociedad FASA a la filial industrial FASA-Renault: 1951-1972

Presente comercialmente en España, desde el comienzo de siglo, Renault decide construir allí sus vehículos particulares por una sociedad local, FASA, en respuesta a las restricciones a la importación de automóviles impuestas por el gobierno español después de la Segunda Guerra Mundial. En contrapartida, para autorizar la expansión industrial y comercial de FASA, Renault toma el control en 1964.

1.1. La Régie Renault cede a una firma local la licencia de ensamblaje de los 4 CV, más tarde de los Dauphine y de los R4, para poder vender estos modelos en el mercado español

Los vehículos automóviles Renault vendidos en España hasta 1952, eran importados. La Régie Renault poseía en España, desde 1908, una filial de comercialización, aparecida antes de la guerra, la SEAR (Sociedad Española de Automóviles Renault). En 1948 y 1949, el Ministerio de Comercio Español puso en práctica una política de restricción de las importaciones de vehículos acabados, e impuso a las firmas un contingente anual negociado.

En 1951, la Régie Renault cede la licencia de montaje del 4 CV a una sociedad española que acaba de crearse: FASA (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima). Esta sociedad en la que la Régie toma una participación del 15 % construye entonces una fábrica de montaje en Valladolid. Las colecciones ¹ de piezas son proporcionadas por las fábricas francesas de la RNUR. Los primeros 4 CV montados en España salen de las cadenas de la fábrica FASA de Valladolid en 1953. Emplea 450 personas ².

Además de Renault, otro constructor, FIAT, se asocia en la misma época a una sociedad local, SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) ³. El mercado español era, entonces,

muy limitado. Alcanza apenas en 1956 las 30.000 matriculaciones para todas las marcas ⁴.

En 1957, el gobierno español, desarrollando su política de industrialización, incrementa aún más las restricciones a la importación y exige a los constructores una incorporación progresiva de las piezas de fabricación local, debiendo alcanzar, en cinco años, para los nuevos modelos introducidos, el 90 % del valor del vehículo.

El Dauphine, cuyo montaje comienza en Valladolid en 1957, será el primer coche Renault de fabricación enteramente española. Para conseguir rápidamente la integración exigida, FASA concreta los acuerdos de cooperación con las empresas locales de mecánica del automóvil. A partir de 1961, los motores de las Dauphine son proporcionados por la sociedad «Nueva Montana Quijano», que tiene fábricas en Santander: las cajas de cambio y los diferenciales son proporcionados por ISA (Industrias Subsidiarias de Aviación), que tiene sus fábricas en Sevilla. Desde este año, los Dauphine vendidos en España son casi al 90 % españoles, con la excepción de las carrocerías, siempre importadas de Francia.

FASA fabricará también los modelos derivados del Dauphine: Ondine y Gordine, y la pequeña serie de vehículos Alpine (con los elementos de la Gordini-FASA y una carrocería plástica).

En 1963 y 1964, salen los R4 L, R4 Super y R4 Furgoneta. Al mismo tiempo, FASA inicia el estudio de un vehículo especialmente adaptado a las condiciones de utilización locales, a partir de los motores y de los elementos mecánicos del Dauphine ⁵.

La producción de vehículos Renault por FASA, en primer lugar, a partir de CKD y después de piezas de fabricación españolas, pasa de 707 vehículos en 1953 a 32.900 en 1964 (ver cuadros 1 y 2). Su distribución está asegurada siempre por la antigua filial SEAR, que ha modificado su nombre por el de RESA (Renault España Sociedad Anónima). Continúa, por entonces, importando vehículos Renault terminados, dentro del límite de contingentes fijados anualmente por el Ministerio de Comercio Español ⁶.

1.2. La creación de FASA-Renault en 1964 y su rápida expansión hasta 1972

En vista del lanzamiento de nuevos modelos en España, Renault busca en 1964, acrecentar su parte en el capital de FASA. En noviembre de 1964 son firmados los acuerdos de acercamiento

Cuadro 1

PRODUCCION TOTAL DE VEHICULOS MONTADOS
Y DE C.K.D. DE FASA-RENAULT

Año	Nombre	Año	Nombre
1953	707	1969	84.902
1954	1.900	1970	98.574
1955	4.000	1971	110.105
1956	5.553	1972	138.786
1957	7.600	1973	181.674
1958	7.547	1974	183.320
1959	8.611	1975	205.938
1960	8.777	1976	212.691
1961	15.532	1977	237.502
1962	22.100	1978	248.668
1963	25.480	1979	277.447
1964	32.900	1980	341.211
1965	47.411	1981	301.186
1966	71.175	1982	325.642
1967	72.351	1983	297.134
1968	?		

Fuente: Informes de la actividad de FASA-Renault. Informe de la actividad de RNUR.

entre la filial Renault-RESA y FASA. Las dos sociedades se fusionan a continuación (acuerdos de enero y marzo de 1965) para crear el holding de producción y de distribución FASA-Renault. La Régie detenta entonces el 49,9 % de las partes de la nueva sociedad (ver cuadro 3) de un capital social de 400.000 millones de pesetas. Las partes restantes son detentadas a mitad por la Banca Ibérica y por accionistas locales ⁷.

El programa industrial de la nueva sociedad, para el periodo 1965-1969, contempla especialmente dotarla de fábricas de mecánica de las que carecía hasta entonces ⁸. En octubre de 1965, FASA-Renault recompra la fábrica de cajas de cambio de Sevilla, ISA (Industrias Subsidiarias

Cuadro 3

AÑOS DE AUMENTO DEL CAPITAL SOCIAL DE F.A.S.A.
Y DE LAS PARTE DE LA RNUR EN AQUELLOS

Año	Capital (En miles de millones de ptas.)	Parte de Renault %
Marzo 1965	400	49,9
Diciembre 1965	500	49,9
1966	750	49,9
1967	1.125	50
1968	1.500	50
1971	2.250	50
1975	3.240	50
1976	4.050	58
1977	6.075	61,9
1979	9.113	71
1980	11.391	71,7

Fuente: Informes de la actividad de FASA.

de Aviación). Emprende, al mismo tiempo, la construcción de dos nuevas fábricas, ACSA para las carrocerías y FAMESA para la fabricación y montaje de los motores ⁹, muy próximas a la fábrica de montaje de Valladolid. Esta última es ampliada para acoger las líneas de montaje de los modelos R8 y R10.

Es la Régie Renault la que realiza los trabajos de ingeniería y la que decide los «métodos» y la definición de «gammas». Es ella la que proporciona para las nuevas fábricas alrededor de 300 máquinas-herramientas entre 1965 y 1967. FASA-Renault se compromete con el Ministerio de Industria Español a llegar, para la nueva gama, a una incorporación del 70 % del valor del vehículo los tres primeros años, y a pasar progresivamente hasta un mínimo del 90 % al comienzo del quinto año. Estas tasas de integración obli-

Cuadro 2

PRODUCCION DE VEHICULOS MONTADOS Y DE C.K.D. DE FASA-RENAULT POR MODELOS (*)

Modelos	Año	1965	1967	1969	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Ondine	8.889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gordini	9.942	1.001	—	—	—	—	—	—	—	—
R 4	26.478	32.329	36.786	27.046	30.470	30.177	29.113	23.903	28.681	—
Alpine	85	79	165	192	196	98	80	55	345	—
R 8 - R 10	2.017	38.942	32.256	36.456	31.415	25.199	13.531	3.401	—	—
R 6	—	—	15.675	30.029	28.437	29.970	28.029	24.848	26.464	—
R 12	—	—	20	37.348	51.367	45.363	45.649	44.343	54.072	—
R 5	—	—	—	4.975	39.789	51.361	63.027	88.052	97.618	—
R 7	—	—	—	—	—	1.152	26.509	28.089	30.322	—
TOTAL	47.411	72.351	84.902	135.146	181.674	183.320	205.938	212.691	237.502	—

Fuente: Informe de la actividad de FASA-Renault.

(*) Cada modelo comprende sus diferentes variantes, principalmente familiar.

gatoria no serán modificadas hasta 1979. FASA-Renault, además de sus fábricas de mecánica para un cierto número de piezas menores (salpicaderos, etc.), se surte también de proveedores exteriores a los españoles (aproximadamente 1.500 en el período de 1967-1970)¹⁰. Las fábricas de mecánica —por ejemplo la industria de motores de Valladolid— que no poseen entonces ni fundición ni forja, hacen pedidos abundantes al menos en otros dos campos a empresas subcontratadas españolas. El programa de fabricación de FASA-Renault, en 1965, prevé una fabricación de 50.000 vehículos el primer año, para alcanzar, en cuatro años, en 1969, un volumen de 103.000 vehículos por años. Las nuevas líneas instaladas en las fábricas de montaje en 1977 contemplan llevar la capacidad a 120.000 vehículos por año en 1970. Incluso si estos objetivos no han sido realizados en los plazos previstos, la capacidad efectiva de FASA pasa de 170 vehículos por día en 1965 a 450 vehículos por día en 1970. La gama ha sido totalmente renovada: la fabricación del Dauphine (que alcanza su 100.000 vehículo español) se detiene en 1965, también los modelos Ondina en 1966 y Gordini en 1968. Los primeros R8 salen de las cadenas de Valladolid en noviembre del 1965; el R10 en octubre de 1966, año en el que la producción FASA-Renault alcanza 64.000 vehículos, es decir, dos veces más que la producción anual máxima de la antigua sociedad FASA. En octubre de 1968 sale el R8TS español, y en abril de 1969 el R6. En abril de 1970 y septiembre de 1971, el R12S y el R12 Break de fabricación local son, respectivamente, lanzados sobre el mercado español¹¹.

1.3. Al comienzo de los años 1970, FASA-Renault ostenta el cuarto lugar del mercado español y prevé doblar su capacidad en cinco años

El crecimiento de la producción de FASA-Renault hasta 1972 responde, a la vez, a un desarrollo de la demanda española de automóviles para todas las marcas, y a una penetración sostenida en el mercado local.

La exportación, si bien prevista en el programa de fabricación desde 1965, permanece como una opción limitada y secundaria. En 1971, FASA-Renault no exporta aún más que 5.676 vehículos, mientras que en el mercado español vende 106.420, lo que equivale al 96,5 % de su producción. Si proporciona igualmente desde 1967 los elementos de los motores y, desde 1979, los ele-

mentos de la carrocería y piezas sueltas a las fábricas Renault en Francia y a la filial portuguesa, estos pedidos siguen siendo marginales en su producción. No es sino a partir de 1972 cuando las exportaciones comienzan a desarrollarse¹² con el envío a la fábrica de montaje Renault de Portugal de 3.590 «colecciones grandes»¹³.

En el mercado español, en plena expansión, la proporción de Renault pasa del 19,8 % en 1966, al 25,5 % en 1970 y al 24,9 % en 1972¹⁴.

Al comienzo de los años setenta, seguido de un decenio de expansión importante, los constructores de automóviles y las autoridades españolas se convencen de que el mercado nacional ofrece grandes posibilidades de desarrollo. El parque automovilístico español no alcanza aún más que 1.700.000 vehículos particulares en 1970. El Tercer Plan adoptado por el gobierno español en 1971 prevee, para 1980, un parque de 8.400.000 vehículos particulares¹⁵, según la previsión de población del mismo Plan, unas tasas de motorización de 225 vehículos por 1.000 habitantes.

Es en este contexto de crecimiento y de optimismo compartido en el que FASA-Renault contempla doblar su capacidad de producción en cinco años, para alcanzar 900 vehículos por día en 1975. Nuevas inversiones industriales son realizadas¹⁶: La extensión de la fábrica de motores, la instalación de nuevos talleres de mecánica (tren delantero y dirección) puestas en actividad en 1972 y la construcción de una segunda fábrica de montaje en Valladolid (llamada fábrica de montaje 2), con una capacidad idéntica a la primera, es decir, 450 vehículos por día¹⁷. Al comienzo, en octubre de 1972, produce 150 vehículos por día. Dispone de líneas para el R8 y R8TS; lo esencial de su capacidad se reserva a las líneas de montaje de los R5, que Renault lanza en España en noviembre 1972 (las primeras series salen de la fábrica de montaje 2, en noviembre del 72).

Con esta fábrica, la quinta, el complejo industrial de Renault en España está casi enteramente constituido¹⁸. Una única unidad nueva será creada, más tarde, en 1978.

1.4. Desde 1965 hasta 1972, FASA-Renault multiplica sus efectivos por cuatro y se dota de una mano de obra cualificada, inclusive en lo referente a los empleados OE

El desarrollo industrial rápido de FASA-Renault conlleva una contratación masiva de per-

sonal en un período relativamente corto. Sus efectivos pasan, el mismo año de su creación, desde 1.362 a 3.057. En 1972 alcanzan 12.300, es decir, un crecimiento anual medio desde 1965 de 1.500 asalariados ¹⁹. Los años de más fuerte contratación obrera corresponden, evidentemente, al período 65-67 ²⁰ y, en una menor medida, al del 69-73 (ver cuadro 4).

Los obreros contratados adquieren el carácter de fijos después de un corto período de pruebas de tres meses. La legislación del trabajo franquista prohíbe todo contrato temporal para las actividades que no tienen un carácter estacionario. Teóricamente la contratación se hacía a nivel de obreros profesionales con diploma de formación profesional, o que han aprendido su oficio en la práctica de un empleo anterior u obreros especializados para los cuales no se requiere, en principio, ninguna cualificación específica. El nivel mínimo de escolaridad solicitado, inclusive para los OE, es la primaria completa (es decir, en la época una escolaridad hasta los trece años). De hecho, el nivel escolar de los contratos es, muy a menudo, superior al solicitado, inclusive el de los OE de las cadenas de montaje. Un gran número de estos últimos poseía, por entonces, un diploma profesional ²¹ y, algunos de ellos, habían ocu-

pado puestos de obreros profesionales en otras empresas metalúrgicas.

Esta contratación de obreros supracualificados en relación a los puestos propuestos y a la clasificación profesional correspondiente se acentúa, particularmente, a partir de 1966, cuando FASA-Renault comienza a contratar esencialmente a los OE. Los otros puestos de obreros cualificados fueron proveídos por promoción interna. Las tres cuartas partes de ellos son jóvenes. Fueron contratados un año o dos después de su servicio militar (es decir, entre veinte y veintidós años).

¿Cómo explicar la aceptación de puestos de OS por los jóvenes obreros diplomados? Los salarios de los obreros de FASA-Renault, eran superiores con cualificaciones equivalentes en relación a los de Valladolid y Sevilla y respecto a aquéllos de la industria metalúrgica en su conjunto ²². Las prestaciones sociales aseguradas por la empresa eran al menos iguales a las acordadas en otras empresas. Pero esta diferencia de remuneración no es la única explicación. La posibilidad de hacer carrera *estaba claramente percibida* y apreciada por los obreros que trabajan entonces en FASA-Renault. Esto es aún más importante, por el hecho de que la empresa está en plena expansión. Sus capacidades aumentan, la contratación es continua. La dinámica de promoción interna (por medio de los concursos), habría a los nuevos contratados la posibilidad de alcanzar el puesto y la clasificación a la que aspiraban, en un período que va desde algunos meses a tres años desde su contratación ²³. En contrapartida, cuando el crecimiento del empleo obrero se ralentiza (las cadenas trabajan en su plena capacidad), la posibilidad de subir rápidamente de grado por promoción interna se reduce.

Las tensiones en las cadenas, los conflictos individuales con la jerarquía que llegaron a ser más frecuentes al final de los años 1960 son, a menudo, atribuidos ²⁴, tanto al ralentizamiento relativo de las posibilidades de promoción para los OS, como el hecho de que la diferencia de cualificación profesional real entre OS obreros y oficiales no correspondía siempre, al menos «suficientemente», a la diferencia jerárquica existente. No obstante, es interesante resaltar que los incidentes puntuales que se multiplican señalan los descontentos, a menudo expresados de manera explícita, sobre el contenido mismo del trabajo ²⁵ y el fenómeno no concierne únicamente a los OE, sino igualmente a los OP.

Estas tensiones no tienen aún la expresión de

Cuadro 4
EVOLUCION DE LOS EFECTIVOS DE FASA-RENAULT

Año	Efectivos	Variación anual en %
1953	450	—
1964	1.361	—
1965	3.057	+ 124,4
1966	5.744	+ 87,9
1967	6.836	+ 19,0
1968	7.607	+ 11,3
1969	9.213	+ 21,1
1970	10.367	+ 12,5
1971	11.880	+ 14,6
1972	12.300	+ 3,5
1973	15.463	+ 25,7
1974	16.357	+ 5,7
1975	17.942	+ 9,7
1976	29.524	+ 8,8
1977	20.552	+ 5,2
1978	21.926	+ 6,7
1979	23.396	— 6,7
1980	22.030	— 5,8
1981	21.913	— 0,53
1982	21.813	— 0,46
1983	21.714	— 0,42

Fuente: Dirección de personal e informes de la actividad de FASA-Renault. Los efectivos son dados a los de cada año, salvo para donde los efectivos son aquellos con fecha.

conflicto abierto y colectivo que tendría, con la situación política española, incrementándolas, después de 1973.

2. FASA-Renault frente a la conmoción del conjunto de las condiciones económicas, comerciales, políticas y sociales de su actividad

A las condiciones de crecimiento estable y a las reglas de juego claras, sucede un período de conmociones y de incertidumbres económicas, sociales y políticas. El gobierno modificó la política automovilística seguida hasta entonces en España y que había promovido una industria fuertemente integrada a nivel nacional, con un número reducido de constructores que se reparten un mercado protegido. Para permitir la implantación de nuevos constructores, la reglamentación se modificó, lo que se percibió como una amenaza por los constructores ya instalados. El mercado interior no creció ya como anteriormente y desmintió las previsiones que habían sido formuladas al respecto. Además, al lado del sindicato oficial, surge un movimiento «asambleario», desafiando las prohibiciones de huelga e inscribiéndose en la lucha antifranquista. FASA-Renault, queriendo suprimir las dificultades creadas, según la dirección, por la contratación de una mano de obra bastante cualificada con respecto a los puestos de trabajos ofrecidos, modifica su política de contratación y de gestión de su mano de obra.

2.1. La modificación de la reglamentación automovilística española: la entrada de Ford en España y la reacción de FASA-Renault

Por Decreto del 17 de noviembre de 1972, el Ministerio de Industria reduce la obligación de incorporación de piezas de fabricación local del 90 % al 50 % del valor del vehículo para los constructores nuevos que efectuasen, en España, una inversión mínima de 10.000 millones de pesetas (alrededor de 800 millones de francos de la época). Con el fin de no poner en dificultad a los constructores ya establecidos en el país, los nue-

vos constructores no deberán sobrepasar el 10 % de las matriculaciones nacionales y del 80 al 90 % de su producción deberá ser exportada.

El constructor americano Ford será el primer beneficiario de estas medidas de apertura ²⁶. Firma un acuerdo a finales de 1973 con el gobierno español previendo la implantación de una fábrica de montaje en Valencia. De esta salen los primeros fiesta en octubre de 1976, comercializados en el mercado español a finales de 1976, y en el mercado europeo en 1977. Pero desde 1973, esta implantación americana es percibida por los otros constructores, y Renault la observa como una amenaza respecto a los dos mercaos concernientes. Por petición suya, la nueva reglamentación española se acompaña en enero de 1973 de una serie de medidas llamadas «de interés preferencial» para las empresas automovilísticas en actividad en España desde antes de 1972, que quedaron sujetas a una integración del 90 %. Estas medidas comprenden ventajas fiscales (las rebajas pueden alcanzar el 95 % para algunos impuestos) y créditos del Estado para la extensión y modernización de sus instalaciones (si invierten para estas operaciones al menos 7.000 millones de pesetas). Esta nueva reglamentación exige, en contrapartida, a las empresas en actividad «llevar su capacidad a 500 vehículos por día como mínimo, la producción efectiva a 400 unidades por día, y exportar al menos un 20 % de su producción anual total».

FASA-Renault, cuya producción diaria efectiva ha sido en 1972 de 570 vehículos y que prevee alcanzar 900 vehículos en 1975, está capacitada para satisfacer las condiciones propuestas y sacar provecho de las ventajas de la nueva reglamentación. ¿Qué ha ocurrido en realidad?

En 1973 FASA-Renault adopta un nuevo programa de desarrollo industrial. Supone una inversión de 21.000 millones de pesetas en cinco años. El objetivo es llevar la capacidad de producción a 1.300 vehículos por día en 1980 (es decir, producir alrededor de 300.000 vehículos anuales). Ello conlleva: la ampliación de las fábricas de montaje y de mecánica de Valladolid (por un valor de 7.200 millones de pesetas), el estudio en 1974 de un proyecto de fábricas de carrocerías y de montaje en Palencia, a 40 kilómetros de Valladolid y no a Zaragoza, como estaba previsto en el proyecto inicial. Las líneas de montaje del R12 son transferidas de Valladolid a esta nueva unidad en la que son instaladas también las líneas para el R18, cuya producción es desti-

nada en parte a la exportación. Palencia entre el funcionamiento en enero de 1978.

Para el lanzamiento de este programa industrial (en particular los 15.000 millones de pesetas invertidos entre 1976-77 en la fábrica de Palencia), FASA ha procedido a fuertes aumentos de Capital (50 % en 1976; 50 % en 1977). La RNUR, por el intermediario de Renault-Holding, principal accionista de FASA, suscribe la mayor parte de las nuevas acciones. La participación de Renault en el capital social de FASA pasa, durante el período, al 61,9 %, las acciones restantes se reparten siempre, poco más o menos, por igual entre el Banco Ibérico y los accionistas privados (ver cuadro 3, «años de aumento del capital social de FASA y la parte de Renault en el mismo»).

Los compromisos adquiridos por FASA-Renault, en el marco de la reglamentación de 1973, conducen a un rápido crecimiento de sus exportaciones de vehículos acabados²⁷. Representan alrededor del 5 % de los coches montados en 1972; suponen el 9,8 % en 1973; el 21 % en 1977. De esta forma FASA-Renault, que no había exportado más que 1.700 vehículos terminados en 1972, exporta 35.000 en 1975 y 50.000 en 1979, destinados esencialmente al mercado francés. Simultáneamente al aumento de las exportaciones de vehículos terminados, los envíos de colecciones CKD a la fábrica de montaje IELLER de Portugal y a DINA en Méjico²⁸ se acrecientan, pasando de un volumen de 3.500 por año en 1973, a 8.900 por año en 1975. En 1978, comienzan los envíos de CKD a SOFASA en Colombia²⁸. Los acuerdos existentes entre los países de América Latina y España permiten a Renault, a través de FASA, beneficiarse por sus exportaciones de una tarifa aduanera preferencial. El valor del conjunto de las exportaciones (vehículos terminados, CKD y piezas diversas) se multiplica por seis entre 1973 y 1977.

2.2. Por primera vez el mercado automovilístico español se estanca en 1974. Renault prosigue su penetración gracias al R5

Las previsiones optimistas del III Plan español son desmentidas por la crisis. El mercado español está afectado desde 1974 (por primera vez este año, las matriculaciones para todas las marcas disminuyen un 2,5 %). A pesar de una recuperación durante los años 1976-77, el mercado de vehículos particulares no recupera su dinamismo

precedente y, como veremos más tarde, conocerá durante 1978 nuevas bajas muy fuertes.

La producción de FASA-Renault aumenta un 30 % en 1973, gracias a la puesta en servicio de la fábrica de montaje 2 y al alzamiento del R5. En 1974, progresa, en contraposición, apenas un 1 %, en razón de la baja en los pedidos, y de las perturbaciones consecutivas de las primeras huelgas en enero de 1974. Hasta 1977, el estancamiento del mercado local frena el desarrollo de la producción del conjunto de los modelos Renault, exceptuando el R5 que obtiene, desde su salida y en toda su gama, un éxito creciente en el mercado español.

Las ventas del R5 y, en menor medida, las del R7²⁹ permiten a FASA-Renault aumentar sensiblemente su proporción en el mercado local, que pasa del 24,9 % en 1973, al 26,9 % en 1974, al 28 % en 1975, al 28,4 % en 1977. Es, sin embargo, aunque ralentizadamente, el crecimiento de la producción el que no ha cesado.

2.3. Una política nueva de contratación y de gestión de la mano de obra

En 1973, los criterios de contratación de los OS son modificados. Teniendo en cuenta las dificultades aparecidas con los OS «supracalificados» en sus relaciones con sus capataces y respecto a sus posibilidades de carrera, el nivel escolar y la formación profesional ya no son privilegiados; más bien al contrario, los OS contratados lo son sin que ellos necesiten una experiencia demostrable en fábrica y no posean el nivel escolar de «primaria acabada». Son generalmente de origen rural o artesanal (pequeños artesanos y antiguos vendedores ambulantes). Tienen de media más edad, entre veinti cinco y treinta años, que los OS, contratados durante el período anterior.

Parece, sin embargo, que con frecuencia, esta práctica de contratación está contestada por los obreros. Los candidatos OS ocultaban cuidadosamente su cualificación real y su experiencia profesional anterior, y la empresa no tiene ni el deseo ni los medios para verificar cada caso!³⁰

Paralelamente a la modificación de las prácticas corrientes de contratación, la dirección de personal realiza una primera experiencia de creación de «grupos de producción» y de reuniones de reflexión sobre la calidad.

Una de las ideas desde el comienzo es que los «grupos de producción» lleguen a constituirse en

grupos autónomos³¹, y que las reuniones regulares de reflexión sobre la calidad, en principio más amplias que los grupos, permitan emerger positivamente las ideas, las sugerencias, que se manifestaban ya en los talleres de manera, a menudo, conflictiva. Se crean grupos de voluntarios en las diferentes fábricas entre 1973 y 1975 con participación obrera y duración variable según los departamentos. Es en las fábricas de motores y de carrocerías, donde se producen más conflictos en este período, en las que la participación obrera es más dinámica y esto a pesar de las referencias de los capataces.

Uno de los primeros puntos debatidos en los mismos grupos, habiendo sido objeto de un acuerdo global con la dirección, es el de la remuneración del tiempo productivo eventual ganado por la iniciativa de un grupo³². La dirección acepta remunerar el tiempo ganado por el grupo, pero bajo forma de primas. Concebidas para aumentar la calidad a través de la racionalización y la mejora de las herramientas y de la organización del trabajo, las reuniones se desvían, a menudo, de este objetivo, para debatir las condiciones del trabajo, las relaciones obreros-capataces, etc. No obstante, algunas de las propuestas técnicas que se hicieron, tuvieron una realización parcial: tales como la utilización de pequeñas carretillas transportadoras de piezas, para aliviar las cadenas en la fábrica de motores, proyecto rechazado al principio por el servicio «métodos».

Estos grupos desaparecieron progresivamente con la fuerte conflictividad del período. Nueve de ellos existían aún en 1976³³.

2.4. Las asambleas y huelgas ilegales, el reconocimiento de los sindicatos no oficiales y la creación del Comité de Empresa

Entre 1974-76, FASA-Renault conoció una tensión social permanente en sus diferentes fábricas, acentuada por cuatro grandes huelgas que afectaron al conjunto de su complejo industrial de Valladolid. Este movimiento reviste dos aspectos. Por una parte desborda al sindicato oficial, por otra adquiere una dimensión política, que hace de FASA-Renault y de la ciudad industrial de Valladolid uno de los lugares privilegiados de la lucha contra el régimen de Franco y por la transición a un régimen democrático.

Los únicos sindicatos autorizados legalmente en España hasta 1976 son los sindicatos llamados «verticales»³⁴. Los conflictos colectivos no

son reconocidos y son incumbencia entonces de los tribunales. Todo paro del trabajo establecido era ilegal³⁴.

En FASA-Renault, como en todas las empresas españolas, existe en ese momento un sindicato vertical que designa a los representantes del personal, únicos autorizados a negociar en la empresa, los convenios colectivos y a servir de intermediarios en los conflictos individuales. Pero desde comienzos de los años setenta, en las fábricas FASA comienza a ser esquivado por grupos informales de discusión suscitando, a continuación, asambleas generales «salvajes» de taller y reivindicaciones. Las primeras manifestaciones abiertas en FASA por estas asambleas, llamadas también «consejos de taller», han sido en 1971 los paros «salvajes» de una a dos horas en la fábrica de carrocerías, en el momento de la negociación colectiva entre dirección y sindicato oficial.

Los sindicatos clandestinos³⁵, a los cuales ciertos obreros, e incluso ciertos responsables del sindicato oficial estaban afiliados, y los partidos de oposición al franquismo, inscriben más la lucha política en el conjunto de las luchas sociales. Es en este contexto en el que el movimiento «asambleario» (asambleas y consejos de taller) llegan a FASA a la vez como un catalizador de la contestación existente en los talleres y como una base de movilización política en Valladolid.

Los paros, así como las detenciones del trabajo parciales, van desde una hora a un día, son más frecuentes, durante este período, en las fábricas de mecánica de Valladolid y en las de montaje. En contraposición, para un mismo tipo de fábrica ha habido una movilización igual de los OS y de los obreros profesionales. Las reivindicaciones más frecuentemente formuladas³⁶ conciernen: al ajuste del tiempo de trabajo, las relaciones jerárquicas y las formas de remuneración, principalmente el rechazo de sistema de primas de productividad. El montante de los salarios, o su desigualdad eventual aparecían poco.

La primera gran huelga en FASA en enero de 1974 comenzó por un paro de «brazos caídos» en la fábrica de carrocería. Los obreros señalaban también su rechazo a los acuerdos sobre el transporte domicilio-trabajo acordado entre la dirección y el sindicato vertical, a pesar de la negociación del convenio colectivo que se efectuaba en ese momento. La huelga declarada inmediatamente ilegal se ceñía al conjunto de las fábricas FASA de Valladolid (alrededor de 8.000 huelgas-

tas, de 11.000 asalariados, paraban el trabajo durante diecinueve días). La movilización de septiembre de 1974, desembocó en la huelga general de diciembre de 1974, que comenzó en las fábricas de motores y de carrocería por el mantenimiento en los tiempos de trabajo de una pausa para la comida de media hora en jornada continua ³⁷. El conjunto de reivindicaciones presentado por el sindicato vertical en diciembre de 1974 y apoyado por las asambleas de talleres conlleva una petición concerniente a la reducción del tiempo de trabajo (la aplicación de la semana de cuarenta y cuatro horas, comprendiendo media hora de pausa para la comida diaria, para todas las categorías del conjunto de fábricas en jornada continua) y otra concerniente a la forma de remuneración (la inclusión de las primas en el salario base). La negociación se llevará únicamente sobre este último punto ³⁸.

La huelga de abril de 1975, la más dura que conoció FASA-Renault, tuvo también su origen en un paro de trabajo «salvaje». Después de que la Dirección General de Trabajo haya resuelto en un sentido desfavorable para la Dirección sobre la diferencia de horarios de trabajo ³⁹, la fábrica de motores «para» en marzo. La Dirección responde «despidiendo» a los «cabecillas». El resto de las fábricas vuelven a entrar entonces en huelga, exigiendo la aplicación inmediata de la semana de cuarenta y cuatro horas. Las instalaciones de Valladolid son ocupadas treinta y seis horas por alrededor de 2.000 obreros, que serán desalojados por la policía. Esta intervención, el look-out que le seguirá, el despido, sanción por falta grave de 100 obreros ⁴⁰, especialmente a los líderes de las asambleas, su proceso ulterior ⁴¹, las manifestaciones en la calle con apoyo de los comités de barrio, etc. constituyeron un giro político del movimiento asambleario en FASA-Renault ⁴². Si la vuelta progresiva al trabajo, se hizo sin que se firmara un acuerdo, la semana de cuarenta y cuatro horas, con la pausa diaria reivindicada será, de hecho, aplicada por la empresa progresivamente a partir de finales de 1975. Al fin, la huelga general de noviembre de 1976 exigirá la reintegración efectiva de los 87 obreros sancionados, que se hará en el momento de la renegociación del convenio colectivo ⁴³.

Más allá de las perturbaciones de la producción, los conflictos del período trastornan la forma de las relaciones obreros-dirección en FASA-Renault. Durante estos años de enfrentamiento, no obstante, es instaurado un diálogo en-

tre «interlocutores reales»: capataces-asambleas de taller, dirección-asamblea de taller o sus delegados elegidos en cada caso. Los representantes del sindicato oficial intervienen para la firma de los acuerdos concluidos si esto es necesario. Las asambleas de taller manifiestan un rechazo constante a toda delegación permanente de su poder de propuesta ⁴⁴ o de decisión.

El 21 de abril de 1976, el nuevo régimen español por la «Ley de relaciones laborales» legaliza la existencia de los sindicatos no verticales. En este mismo año los líderes que salieron de las asambleas de taller en FASA crearon secciones sindicales: las dos más importantes serán la UGT y CC.OO. ⁴⁵. La Ley que reconocía en 1977 la legitimidad de los paros colectivos de trabajo (bajo condiciones restrictivas) y que crea en 1978 los comités de Empresa, refuerzan el papel de los sindicatos. En FASA-Renault las primeras elecciones de delegados para el comité de empresa tienen lugar en 1978 ⁴⁶. Los candidatos son presentados por los nuevos sindicatos y elegidos por el conjunto del personal. El movimiento asambleario, por otra parte, no desaparecerá. Las dos formas de expresión obrera coexisten: delegados sindicales y consejos de taller ⁴⁷. El funcionamiento del CE en FASA-Renault, próximo al de Renault en Francia, convierte, no obstante, a los sindicatos, en los interlocutores privilegiados en la relación obreros-dirección. El movimiento asambleario pierde, poco a poco, su fuerza, perdiendo su legitimidad y finaliza con el fracaso de la última de las grandes huelgas en FASA en 1979.

3. El fin del mercado protegido en España. La modernización, las transformaciones industriales y la nueva política social de FASA-Renault, 1978-1983



Al final de los años setenta la Régie Renault llega a ser el primer constructor europeo. Para mantener este primer lugar, se plantea la cuestión de saber cual es el papel que jugarán las filiales españolas y portuguesas, tanto más que, con los acuerdos firmados en 1979 entre el gobierno portugués y la RNUR, previendo la construcción de una fábrica de

montaje (de 80.000 vehículos año) y de una fábrica de motores (200.000 unidades año), se proyecta un polo industrial ibérico. En un primer momento la RNUR prevé que la fabricación de los R9 y los R11 no se realizará en España más que cuando estos dos modelos hayan sido lanzados en Francia y en Bélgica. Finalmente, el lanzamiento se hará casi al mismo tiempo en los tres países. Esto se hace, en efecto, teniendo en cuenta los resultados de FASA-Renault, sus mejores costos de producción, la calidad de su mano de obra, en la que el nivel de competencia, principalmente el de los OE se revela superior, su capacidad de gestionar positivamente los conflictos sociales duros y crear un consenso entorno a la valoración del trabajo y la movilidad geográfica, en oposición a las «rigideces sociales» francesas. Además, parece bueno apoyarse en ella para hacer frente a la competencia de Ford y Opel, que se presenta amenazante, así como a la de Fiat y Volkswagen, que no dejarán de reponerse; por otra parte la posición preminente de Renault en el mercado español no puede mantenerse sin renovar la gama. En fin, la política automovilística española exige una modernización de las instalaciones. Finalmente, FASA-Renault consigue producir en 1980 el R9 y después el R11, y estar equipada con las unidades automatizadas necesarias sin que le sea, no obstante, atribuida en el grupo la función de abastecer una parte más grande del mercado europeo.

3.1. El hundimiento del mercado español después de 1979 y una nueva reglamentación automovilística

Después de la recuperación de los años 76 y 77, el mercado automovilístico español presenta desde 1978 un movimiento de baja sostenida (ver cuadro 5). La caída de las ventas de vehículos nuevos se amplía de año en año: 8.000 matriculaciones VP menos en 1978; 34.000 en 1979; 81.000

en 1980; 62.000 en 1981. Una ligera aceleración se manifiesta en 1982-83, con 28.000 y 19.000 matriculaciones respectivamente de aumento.

En tal contexto de crisis del mercado, y en la perspectiva de la entrada de España en la CEE, una nueva reglamentación del automóvil se pone en marcha (decretos de noviembre de 1979); reglamentación, según la cual, a partir de 1980, las tasas de incorporación local pasan del 90 % al 70 % para todos los constructores⁴⁸. En contrapartida los constructores tienen la obligación de «compensar» por la exportación de vehículos un contravalor del 120 %, es decir, 20 % superior a aquéllos equipos y piezas importados para fabricarlos. Paralelamente, el sistema de importaciones es suavizado: el contingente de importación de vehículos terminados es suprimido. Los derechos de aduanas, que representan del 70 al 80 % del valor del vehículo son reducidos al 40 %. El objetivo explícito del conjunto de estas medidas es facilitar la renovación de las gamas ofrecidas en España, incitando a todos los constructores a reducir el abanico de sus fabricaciones locales con series más amplias, para alcanzar precios competitivos en el mercado europeo. La exportación, recurso excepcional antes de 1972, se convierte, con la nueva reglamentación, recurso obligatorio y objetivo prioritario de la industria automovilística española.

La reducción del proteccionismo tiene, como consecuencia inmediata, para FASA-Renault y las otras empresas españolas, el acrecentamiento, aún más, de la competencia sobre el mercado local. La proporción de coches importados, en las matriculaciones de coches nuevos, pasa del 2 % en 1978 al 10 % en 1982. A la competencia interna se añade la competencia en la exportación. Después de Ford, que en 1980 produce en España 234.000 Fiestas y reexporta 200.000, otro constructor americano, General Motors, atraído por las nuevas disposiciones, escoge este país como lugar de reexportación de sus coches de la gama

Cuadro 5

EL MERCADO ESPAÑOL DESPUES DE 1975 Y LAS TASAS DE PENETRACION DE FASA-RENAULT

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Coches nuevos matriculados para todas las marcas . . .	581.483	623.991	664.906	657.142	623.325	542.617	480.000	508.315	527.229
Penetración (%)									
FASA-Renault	28,6	26,6	28,4	29,4	31,2	39,1	33,4	33,4	32,1

Fuente: FASA y el Ministerio de Industria.

baja hacia Europa. A través de su filial alemana Opel, implanta en 1980 una fábrica de montaje en Zaragoza (con capacidad de 270.000 unidades por año), fábricas mecánicas en Zaragoza y Cádiz⁴⁹. Se prepara para reexportar el 70 % de su producción, es decir, una compensación del 125 % desde 1982.

3.2. La caída del mercado español y la competencia de firmas americanas afectan más tarde a FASA-Renault que a los otros constructores. El nuevo lugar alcanzado en el grupo Renault por su filial española

Mientras que las ventas locales del conjunto de los constructores europeos, y particularmente de Seat se estancan en España desde 1978, los de FASA-Renault continúan progresando. En 1979 Renault representa el 31 % de las nuevas matriculaciones, es decir, casi tanto como Seat. En 1980, con el 39 %, la sobrepasa y llega a ser el primer constructor en el mercado español. Su producción crece muy fuertemente entre 1978 y 1980: + 37,6 %.

Este fuerte crecimiento es debido, en gran parte, a la entrada en servicio de la fábrica de Palencia, donde son montados los R18 desde enero de 1978, los R14 desde diciembre de 1979 y el R18 familiar en septiembre de 1980. Sin embargo, a la inversa que en los años de crisis, 1974-75, la producción del conjunto de modelos, excepto el R6 y el R7 (del cual las ventas se ralentizan), progresa hasta 1980. El R5, en todas sus versiones, permanece como el principal éxito de Renault en España. Representa más del 45 % de la producción de FASA en 1980, año en el que es el coche más vendido en España. Las líneas de montaje del R9, el primero de los coches de la nueva gama Renault, son instaladas en Palencia en 1981. Los R9 españoles salen en España en septiembre de 1982⁵⁰. Sus tasas de incorporación de piezas de fabricación local es del 60 %. Beneficiándose de la reducción de piezas de fabricación local es del 60 %. Beneficiándose de la reducción de barreras aduaneras, la gama ofertada por Renault en España se amplía también en 1981, con la importación de modelos no producidos localmente: R20, R30 y Fuego.

Pero a partir de 1981 y, por primera vez, la crisis del mercado español afecta también a Renault. Sus ventas en España disminuyen un 14 % con respecto a 1980. Su tasa de penetración en el mercado desciende al 33,4 % y, por primera vez

desde su implantación industrial en España, FASA-Renault disminuye su producción en un 11 %, proporción que es, no obstante, inferior a la de otras firmas europeas, cuya producción española disminuye, el mismo año, una media del 15 %. (La de Seat un 16,4 %). Desde 1982, las ventas españolas de FASA-Renault se estabilizan, pero la penetración en el mercado parece tocar fondo (las tasas de penetración pasan del 33,4 % en 1981 y 1982 al 32 % en 1983). Los coches Renault y particularmente el R5, son fuertemente atacados por los Ford Fiesta, y son amenazados por los nuevos modelos Seat⁵¹.

Francia es siempre, para la exportación, el principal mercado de FASA-Renault, pero después de 1981 los pedidos de la Régie a FASA disminuyen. Sin experimentar una evolución tan sensible como en el caso de las ventas sobre el mercado local, las exportaciones de FASA-Renault siguen el mismo movimiento: su progresión es fuerte hasta 1980; bajan en 1981. FASA ocupa, no obstante, el segundo lugar como exportador del automóvil español, después de Ford-España. Los acuerdos concluidos en el momento de la implantación de la fábrica de Palencia y los objetivos de producción de FASA preveen la exportación (esencialmente hacia Francia) de una parte de la producción del R18. Así, las exportaciones de FASA progresan fuertemente entre 1979-80. Alcanzan, de esta forma, 76.860 vehículos terminados y CKD exportados en 123.625. Si las colecciones de CKD enviadas a Colombia y a Portugal se duplican entre 1979-80 (con 26.907 colecciones exportadas), lo esencial del fuerte aumento en el año 80 de las exportaciones de FASA-Renault está constituido por vehículos terminados enviados a Francia (58.037 vehículos en 1979, 91.362 en 1980). En 1981, el movimiento se invierte. Las exportaciones disminuyen, particularmente la de vehículos terminados enviados a Francia (18.000 vehículos menos que en 1980). La reducción de las ventas de Renault en Francia en 1983 y 1984 jugará, aún más, en favor de FASA-Renault. A pesar que el R9 se ha añadido a los pedidos franceses desde 1982, España pierde el lugar que detentaba en 1979-80 como primer proveedor de vehículos acabados a la Régie, en beneficio de las fábricas de Haren en Bélgica. En 1984, FASA-Renault no exportará a Francia más que 40.000 vehículos.

Para preservar y aumentar su lugar en el mercado español, y estar bien situada en el momento de la entrada de España en el Mercado Común

Europeo, Renault persigue la renovación de sus productos españoles.

3.3. **Con la rebaja de las tasas de integración obligatoria, FASA-Renault pasa de un esquema industrial de integración vertical nacional a un esquema de inserción más internacional**

En los años 79-80, mientras se diseña en la Régie Renault una política internacional de constitución progresiva de polos industriales regionales (y no solamente de polos comerciales) dos elementos: la baja de las tasas de integración obligatoria en España por una parte, y el puesto adquirido por Renault en la reestructuración de la industria automovilística portuguesa ⁵², por otra parte, van a hacer posible la entrada de FASA-Renault en el proyecto de la RNUR de formación de un polo ibérico primeramente asociado al esquema industrial de Francia ⁵³.

Para los vehículos con un 60 % de integración, las piezas importadas por FASA son abastecidas, esencialmente, entre 1980-1983, por las fábricas francesas. Deben, no obstante, ser reemplazados al menos, por una parte, y fundamentalmente por la nueva gama, por las fábricas portuguesas. En 1982 FASA importa sus primeros motores portugueses, mientras que, al mismo tiempo, la fábrica de motores de Valladolid aumenta sus entregas a Francia.

El polo industrial ibérico Renault se proyecta, tanto a nivel de un reparto de la producción, como al menos ambicioso equilibrio simple del flujo de los intercambios. En 1983, el fruto Renault entre España y Portugal es muy favorable a FASA. Pero con el descenso de la integración en España, un paso importante es franqueado: FASA pasa de un esquema de integración vertical y nacional a un esquema internacional.

3.4. **La modernización y el crecimiento de la productividad de las fábricas Renault en España**

FASA-Renault contempla, en adelante, la competencia de otros constructores en los dos mercados, interior y exterior. La responsabilidad de su éxito o de sus fracasos le competen. A pesar de la parte creciente de Renault en el capital de FASA, la política de responsabilización de las direcciones nacionales, particularmente acrecentada a través de la doctrina Renault desde 1979, constituye un elemento de contrapeso: mientras que ahora su total autonomía cara a cara con la

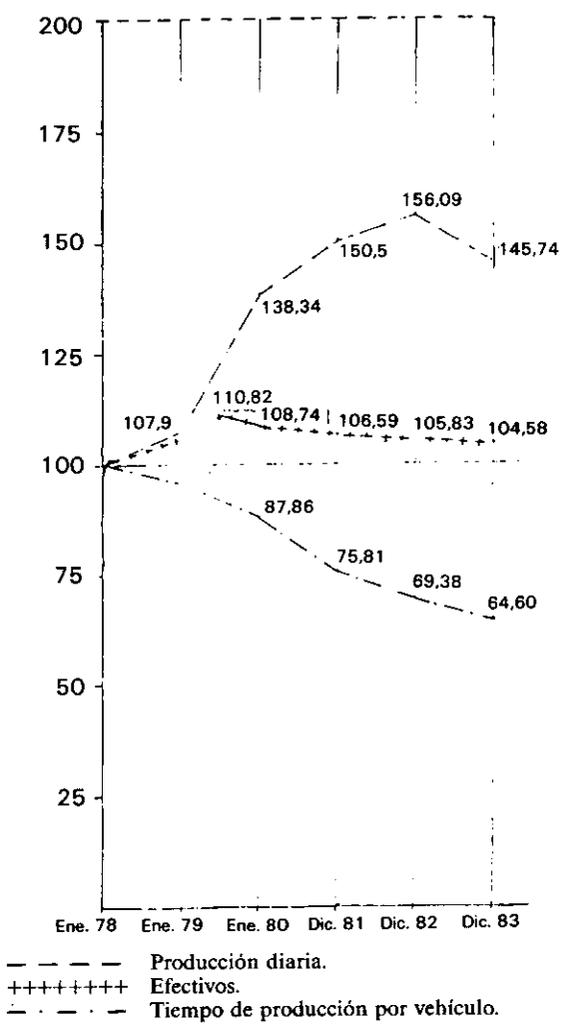
Régie en la definición de las políticas de empleo y de gestión de personal, otorgaba a las direcciones en el extranjero un papel importante en el posicionamiento y las decisiones de política industrial. La dirección de FASA-Renault influirá de manera importante, de cara a la modernización de sus fábricas, para disponer de las tecnologías, de las instalaciones más avanzadas, poniendo atención al responder a la necesidad, no únicamente de acrecentar su productividad y su competitividad, sino también a la de renovar la gama de sus fabricaciones, para fabricar en España los nuevos modelos Renault. Así el R9 y el R11, son lanzados en España casi al mismo tiempo que en Francia y en Bélgica.

Desde 1979, FASA emprende la modernización del conjunto de sus instalaciones industriales. En las nuevas fábricas de Palencia, las líneas de montaje del R9, y las del R11 en 1982-82 son concebidas con un nivel de automatización próximo al de Douai (una parte del personal especializado de las nuevas líneas de Palencia se ha formado en 1982 en Douai).

En 1979, en la fábrica de montaje 2 de Valladolid son introducidos tres robots de pintura en las líneas de montaje del R5; en 1980, dos robots de pintura en las líneas de montaje del R14 en la fábrica de Palencia. En 1980-81 se efectúan, en la fábrica de carrocerías de Valladolid, las primeras pruebas de brazos automáticos, entre el final de 1981 y el año 1982, todas las líneas de prensado de esta fábrica son automatizadas, y provocan una reducción de los efectivos de un 75 %.

En 1980 comienza el plan de reestructuración y modernización de la fábrica de mecánica de Sevilla, para especializarse en la fabricación de cajas de cambio de la nueva gama de vehículos. Esta reestructuración va a la par de una redistribución de las fabricaciones. Así, en 1982, la fabricación de la caja de cambios 353 es «repatriada» a Francia, a Cléon, y la de las partes mecánicas a Le Mans. En contrapartida en 1982-83, el montaje de los trenes delanteros de los R18 se transfiere de la fábrica de Le Mans a Valladolid. Entre 1978 y finales de 1983, la capacidad de FASA-Renault ha aumentado cerca del 40 % ⁵⁴. El aumento de la productividad horaria media, para el conjunto de las fábricas, sobrepasa el 35 % entre enero de 1978 y diciembre de 1983 (ver gráfico 1).

Gráfico 1
EVOLUCION DE LA PRODUCCION DIARIA
DEL TIEMPO DE PRODUCCION POR VEHICULO
Y DE LOS EFECTIVOS EN LAS FABRICAS F.A.S.A.



Fuente: FASA.

3.5. Los primeros despidos colectivos en la historia de FASA-Renault, la política de interrupción de los contratos y el potencial profesional de los obreros de FASA-Renault

La modernización de las fábricas de FASA-Renault y el cambio de competencias exigidos, se acompaña de una recomposición progresiva de la mano de obra y de la aparición de excedentes virtuales.

Si después de 1974-75, la contratación de personal estaba relativamente ralentizada, permanecía, no obstante, continua. Por primera vez, el

crecimiento de las capacidades desde 1978 se acompaña de un estancamiento, es decir, de una disminución de los efectivos (ver cuadro 4).

Ya en 1978, el comienzo de la fábrica de Palencia no va a la par, como anteriormente ocurría en las fábricas de Valladolid, con una contratación exterior masiva. La parte esencial de las nuevas necesidades se cubren por el traslado de los obreros de otras fábricas de FASA. De los 1.620 obreros que se incorporan a Palencia entre enero y febrero de 1978, 1.100 eran ya asalariados de FASA.

Es en esta nueva unidad en la que FASA procederá a despidos en 1979, año, a partir del cual, toda contratación exterior se detiene en el conjunto de las fábricas del complejo. Una parte del personal obrero contratado, lo ha sido con la categoría de «eventual», categoría desconocida⁵⁵ hasta entonces en FASA, donde el conjunto del personal era continuo. 600 de estos obreros (a los cuales el contrato de tres meses había sido tácitamente renovado tres veces), no volvieron al trabajo nueve meses después de su contratación, mientras que en Palencia, para cubrir las necesidades crecientes de mano de obra recurre a otra fábrica de FASA en Valladolid. Los despidos colectivos, los primeros después de la implantación de Renault en España, son rechazados a la vez por los directivos de Palencia, por los sindicatos y por las asambleas de fábrica. Ellos suscitan el único conflicto importante desde 1976. Las huelgas de brazos caídos, de los talleres de Palencia se extienden, en marzo de 1979, al conjunto de complejo FASA de Palencia y de Valladolid, por la «defensa del empleo». Los obreros despedidos hacen una huelga de hambre; los talleres son ocupados por los huelgistas en solidaridad. La decisión del despido es, no obstante, sostenida por la dirección en junio de 1979, y llevada a cabo para estos obreros y la casi totalidad de los «eventuales» en 1979-80.

La interrupción de la contratación externa en 1979, se acompaña de un acuerdo tácito de mantenimiento de los empleos existentes, obtenido gracias a traslados importantes de personal entre las fábricas. El reparto de los efectivos por establecimientos, cinco años antes de 1979 y cinco años después (ver cuadro 6), manifiesta una evolución muy contrastada entre los dos periodos. El personal se había casi duplicado en cinco años, entre 1972 y 1979, lo que representa una media de aumento de 1.120 personas por año. Este crecimiento ha sido el resultado de la creación de uni-

Cuadro 6
EVOLUCION DE LOS EFECTIVOS
DE LAS FABRICAS DE FASA-RENAULT

Fábricas	Localidad	Año de puesta en servicio	Efectivos		
			1972 (31.12)	1979 (31.12)	1983 (03.09)
Montaje 1 ..	Valladolid	1959	3.903		4.792
Montaje 2 ..	Valladolid	1972	893	8.095	3.576
Cajas de cambio ..	Sevilla	1965	1.325	1.844	1.782
Carrocería ..	Valladolid	1976	1.893	2.974	2.762
Motores ...	Valladolid	1967	2.190	3.517	4.198
Carrocería y montaje ..	Palencia	1978	—	2.586	3.313
Total fábricas .			10.204	19.016	20.423

Fuente: FASA-Renault, Dirección de personal.

dades nuevas («montaje 2 de Valladolid» y «prensa-montaje de Palencia») y del crecimiento de las fábricas más antiguas. En contraposición, en 1983, el efectivo total de las fábricas apenas supera el de 1979, y cada establecimiento experimenta una evolución diferente. Palencia y la fábrica de motores de Valladolid continúa creciendo (respectivamente, + 28 % y + 19 %), mientras que la fábrica de carrocerías de Valladolid y la de Sevilla disminuyen (- 7 % y - 4 %).

La interrupción de la contratación exterior tuvo también, como segunda consecuencia, el acelerar el envejecimiento de los efectivos iniciado anteriormente. La edad media de los asalariados aumenta cuatro años frente a los 2,5 años durante el período 1975-79 (ver cuadro 7).

El mantenimiento del empleo y la modernización, han conllevado una política de contratación interna de personal cualificado para los nuevos puestos de trabajo, lo que ha sido revelador del potencial profesional real de los OE. Es-

Cuadro 7
EDAD MEDIA DE LOS ASALARIADOS
DE LAS FABRICAS DE F.A.S.A.-RENAULT

Año	Edad media
1975	31,99
1976	32,49
1977	33,16
1978	33,72
1979	34,48
1980	35,49
1981	36,42
1982	37,41
1983	38,41

Fuente: FASA-Renault, Dirección de personal.

tos últimos han tenido, en efecto, paradójicamente, como en el período de contrataciones masivas de los años 1960, la posibilidad de obtener una clasificación superior por concurso interno. Una proporción importante de los OE entre los candidatos cumplía, de hecho las condiciones requeridas de escolaridad y de títulos profesionales. Los obreros OS de cadena han podido así acceder a puestos profesionales en las nuevas líneas, incluso convertirse, como es el caso en ciertos talleres, en los conductores de la unidad automatizada. Esta contratación haciéndose siempre en los puestos clasificados OP. La evolución actual del reparto de los efectivos en las clasificaciones de FASA va en el sentido de una disminución de los obreros clasificados OE.

Si la contratación interna permite, mediante la movilidad voluntaria, un ajuste global de los efectivos, crea, por otra parte, nuevos desequilibrios. Los candidatos a los nuevos puestos no proceden necesariamente de las fábricas o de los talleres con «excedentes». Este hecho se une a los desequilibrios debidos a la modernización en curso y a la fluctuación del volumen de la producción de las fábricas, que hace, actualmente, muy compleja la gestión de los infraefectivos-supraefectivos de FASA. Paralelamente a la movilidad voluntaria y constante, existe una movilidad forzada y temporal.

3.6. Los obreros de FASA-Renault han aceptado la movilidad geográfica y profesional temporal obligada, después de un acuerdo, definiendo claramente las condiciones

Desde 1978 se desarrolla una práctica de traslados temporales entre las fábricas de FASA y, más concretamente, de Valladolid a Palencia. Estos traslados han encontrado al principio una resistencia de los obreros afectados, y una fuerte oposición de los encargados, jefes de taller, incluso de los mismos directivos de la fábrica: por otra parte, después de 1979, la responsabilidad de la calidad de la producción es competencia de la dirección de cada fábrica. Un consenso se ha creado, poco a poco, alrededor de un compromiso, continuado por el convenio colectivo de 1980, sobre la movilidad y su reglamentación. Después de 1980, los obreros son desplazados en función de su antigüedad, los últimos contratados eran los primeros susceptibles de ser trasladados. Los desplazamientos son decididos dos veces al mes, por una comisión mixta patronal y

sindical de todas las fábricas, a partir de las necesidades señaladas por las direcciones de las fábricas.

El desplazamiento temporal de Valladolid a Palencia está fijado para un máximo de doce meses consecutivos; el obrero desplazado doce meses no puede estarlo de nuevo más que pasado un período de cuatro años. El desplazamiento no debe conllevar un cambio de domicilio, por tanto no concierne a los obreros de Sevilla. El transporte cotidiano del personal desplazado de Valladolid a Palencia es efectuado por FASA, y el tiempo de desplazamiento es pagado como tiempo de trabajo. La movilidad profesional temporal tiene también una limitación en el tiempo de once meses. Los obreros transferidos de una a otra unidad conservan su salario; pero pueden ser enviados a puestos de clasificación superior o inferior a la del puesto de salida (esta práctica de «desclasificación» era anteriormente desconocida en FASA). La vuelta a la unidad de origen no conlleva principalmente el retorno al mismo puesto de trabajo. El convenio colectivo de 1982, reglamenta la movilidad profesional para los obreros desplazados, precisando las equivalencias posibles entre puestos de trabajo.

La negociación y el acuerdo sobre la movilidad temporal con los sindicatos, se realiza en un clima de relativa paz social, que siguió al período de fuerte conflictividad de mitad de los años setenta. Dos reglamentaciones nacionales, el Acuerdo Nacional de Empleo (ANE), de 1979, y el Acuerdo del Metal y la Industria (AMI), para los asalariados de la metalurgia, han proporcionado el marco de las negociaciones salariales para los tres últimos convenidos colectivos. Los sindicatos de FASA, como los de otras empresas, han aceptado una rebaja de su poder de compra. El aumento salarial negociado en FASA, para 1982, ha sido del 14 %, para un índice de inflación situado en 1981 en 14,5 %; el aumento salarial de 1983 ha ido del 9 al 11 %, según las categorías, para un índice de inflación situado en el 14,7 %. A pesar del detrimento de su poder adquisitivo, los salarios obreros de FASA se encuentran aún entre los más elevados de su rama ⁵⁶. La masa salarial representa el 22,8 % de la cifra de negocios en 1980. Los salarios constituyen el 76 % de la masa salarial; las cargas sociales el 24 % ⁵⁷.

Un punto muy conflictivo en FASA durante los años 1970, era la duración del trabajo y de la jornada diaria. No eran tanto objeto de reivindi-

caciones, entonces, mientras que en otras empresas eran el centro de conflicto desde 1983 ⁵⁸. Los sindicatos de FASA han aceptado el considerar la educación del trabajo globalmente por el número de horas trabajadas en el año, y no como duración diaria, tal cual era exigida por los mismos sindicatos el mismo año, en otras empresas automovilísticas ⁵⁹. Es cierto que en FASA-Renault, de una forma general, la duración diaria es respetada. La jornada era continua desde las siete horas de la mañana, hasta las tres horas del mediodía.

Sin minusvalorar la incidencia de múltiples factores, como el contexto económico de la crisis, el régimen democrático, el reconocimiento legal de los sindicatos, que existían «de hecho» durante el franquismo, la creación de los comités de empresa, las posibilidades de promoción abiertas por la contratación interna, etc. El relativo consenso entre obreros, sindicatos y la dirección de FASA-Renault, descansa sobre un acuerdo, de hecho, garantizador del empleo ⁶⁰.

Los dos aspectos de la actual política de personal: la suspensión de los contratos exteriores y la movilidad, han permitido a FASA-Renault afrontar la modernización sin despidos, mientras que la reestructuración de la industria del automóvil en España ha conllevado importantes reducciones de efectivos en otros fabricantes: 6.000 empleos han sido suprimidos en SEAT en 1981. Talbot-Peugot ha obtenido de los poderes públicos españoles la reducción de sus efectivos de 11.000 a 7.500, entre 1982 y 1984.

Conclusión

Desde el punto de vista del análisis de las condiciones y de los procesos de internacionalización de la producción del automóvil, se pueden retener, respecto al caso de FASA-Renault, seis puntos importantes.

1. La industria automovilística española está integrada bien entrados los años setenta

Si la tecnología utilizada es extranjera, no son únicamente los elementos menos importantes de la producción los que tienen origen local. Conviene, por tanto, distinguir, al menos, dos modalidades de implantación industrial fuera del país de las sociedades-madres.

**2. Las políticas y la reglamentación automovili-
stica del Estado español han jugado un papel
decisivo, al menos en cuatro ocasiones, en la
implantación de Renault en España**

Es, en primer lugar, la puesta en práctica por el gobierno español de medidas proteccionistas de los años 1950 lo que incita a Renault (para preservar y desarrollar la penetración en el mercado español), a pesar de una implantación comercial, que llevaba ya medio siglo de existencia, a una implantación industrial a través de la venta de licencias de fabricación a una sociedad local, de la que la Régie poseía, únicamente, una participación minoritaria. Es a continuación, la exigencia de una muy fuerte integración de piezas de fabricación española en los vehículos construidos en España, la que hará de los Renault montados por FASA, desde el comienzo de los años sesenta, vehículos al 95 % españoles. De nuevo, las decisiones gubernamentales indujeron a compromiso financiero e industrial más importante aún de la Régie Renault en España durante el decenio siguiente. El decreto de 1972 modifica la reglamentación del automóvil, con el fin de atraer a España a nuevos constructores, bajando para ello las tasas de incorporación obligatoria y exigiéndoles exportar el 80 % de su producción; la entrada de Ford en España en 1973, de General Motors en 1980, marcan para FASA-Renault el comienzo de una ampliación de la competencia en el mercado español, para el mismo grupo Renault también supone el comienzo de la ofensiva de los constructores americanos en el mercado europeo. FASA-Renault se beneficiará, no obstante, como los demás constructores presentes en España, antes del 72, que habían sido obligados a fabricar con tasas de integración elevadas, de medidas suplementarias a este decreto. Podrá llevar adelante su plan de desarrollo ambicioso de 1973. Efectuará inversiones importantes entre 1974-78, ampliando sus instalaciones de Valladolid y abriendo una nueva fábrica en Palencia. Para ello, la Régie Renault aumenta su participación en la capital de FASA-Renault que alcanza el 61 %.

Al final, en 1979, frente al decaimiento del mercado del automóvil interior y en la perspectiva de la entrada de España en el Mercado Común, el gobierno español impone a todos los constructores establecidos en su territorio, exportar el 120 % del valor de las importaciones de equipos o piezas que ellos efectúan. En contrapartida, suprime

toda prohibición de importación de vehículos acabados, rebaja los derechos de aduana y disminuye también, para los constructores implantados desde más largo plazo, las tasas de incorporación local. Obligación, únicamente para los nuevos constructores entre 1972-1979, la exportación se convierte en un objetivo permanente para toda la industria del automóvil español. La rebaja de la tasa de incorporación obligatoria, abre para Renault, no solamente la posibilidad de desarrollar los intercambios cruzados entre las fábricas españolas y francesas, ya iniciados para ciertas fabricaciones después de 1971, sino también y, sobre todo, la posibilidad de integrar a España en un complejo industrial Renault regional, conforme a la nueva estrategia que se diseña entonces en el grupo. Para que este proceso comience, todavía será necesaria la existencia de otra oportunidad: la reestructuración de la industria del automóvil portuguesa. Los acuerdos firmados entre Renault y el gobierno portugués, permiten a la Régie implantar en Cascais (Portugal), una fábrica de motores, cuya producción está casi destinada a las fábricas españolas.

Las reglamentaciones estatales sucesivas, fijando las «reglas del juego», el marco en el interior del cual se desarrolla la industria del automóvil en España, ha tenido una influencia decisiva en la implantación de Renault en España.

3. Las decisiones importantes para la estrategia de Renault en España han sido tomadas bajo el impulso y, a veces, la presión de la dirección española de FASA-Renault.

La fusión en 1965 entre filial Renault de comercialización RESA y la sociedad española de fabricación de vehículos Renault, FASA, da nacimiento a FASA-Renault; la conversión de la fábrica mecánica de Sevilla en un sociedad subcontratada; la creación entre 1965-72 del complejo industrial de Valladolid, o, más recientemente, la decisión de fabricar en 1982, en España al mismo tiempo que en Francia, el R9 y el R11.

4. Contrariamente a lo que a menudo se percibe como una de las características de las empresas localizadas en un país en vías de industrialización, a saber, la menor cualificación de la mano de obra, **Renault ha dispuesto desde el comienzo de su implantación industrial en los años cincuenta —antes de que España esté clasificada entre los nuevos países industrializados NPI— de**

una mano de obra muy cualificada, tanto a nivel de ingenieros, personal intermedio o personal obrero, sus fábricas situadas en Valladolid, ciudad de tradición industrial, se han beneficiado del «saber hacer» existente y de las promociones de diversas escuelas de formación profesional. La práctica de contratación hasta 1973, la política de salarios relativamente elevados, las posibilidades que han podido existir de promoción interna, así como las prácticas obreras, han contribuido a que el personal de ejecución, a todos los niveles y, particularmente los OS, tuvieron una formación escolar y práctica superior a la de los obreros de fabricación de las fábricas de Renault en Francia. La competencia de su mano de obra ha constituido un éxito en el momento del giro industrial de los años ochenta, han hecho posible la reconversión de una parte importante del personal de las unidades antiguas que se modernizan, han permitido proveer los puestos de trabajo de las nuevas unidades automatizadas, por contratación exclusivamente interna.

5. El estudio del caso de FASA-Renault pone en evidencia, paralelamente, la amplitud de los conflictos sociales

Contradice la imagen, tópica, de una mano de obra con bajos salarios, más manejable en las relaciones cotidianas de trabajo que la de las fábricas en Francia y, sobre todo, contradice la imagen de que existe una mayor paz social en las empresas localizadas en países con régimen de dictadura, con legislaciones represivas y con ausencia de sindicatos reivindicativos. Es justamente en el periodo franquista, y no más tarde con el régimen democrático, cuando FASA-Renault vive sus huelgas más largas. Las coordinaciones obreras, en asambleas y consejos de taller, se imponen, en la época, como interlocutores de la dirección, principalmente en los talleres, y esto hasta el reconocimiento de los sindicatos democráticos y de la creación, en fecha relativamente reciente, de los comités de empresa.

6. La «madurez» alcanzada por las relaciones de trabajo

A pesar de la fuerte politización de las fábricas durante el periodo final del franquismo, y los conflictos, a menudo duramente reprimidos, que han marcado la historia de las relaciones profesionales en FASA-Renault, la Dirección, los sin-

dicatos y el personal, recientemente han sabido negociar los acuerdos que permitieron la modernización de las instalaciones. La dirección ha respetado, hasta la fecha, uno de los fundamentos de las relaciones de trabajo en FASA-Renault: la garantía del empleo. En contrapartida, los indicios han contribuido a encontrar y han aceptado las soluciones que permiten el crecimiento rápido de la productividad y hacer frente a las fluctuaciones del mercado. Un consenso se ha formado alrededor de la valorización del trabajo y de la movilidad geográfica, bajo las reglas negociadas, claramente establecidas y en las que la aplicación es controlada y garantizada diariamente por la Dirección y los sindicatos.

BIBLIOGRAFIA

- ANDREFF, W.: «Firmes transnacionales et Nouvelle Division Internationale du Travail», in *Revue d'Economie Industrielle*, n.º 14, p. 81 à 86.
- BEHRMAN, J. N.: *Empresas multinacionales, conflictos y soluciones*. ediciones Economie y expresa Prolaur, 1975.
- BONNAFOS, G. de; CHANARON, J. Y., y MAUTORT, L. de: *L'Industrie Automobile*, collection Repères. Paris, La Découverte, 1983.
- CAMACHO, M.: «Ecrits de la prison». Editions Sociales, 1976, 155 p.
- CANADA ZARCO, Juan A.: *La conflictividad laboral en Valladolid en el periodo de transición política*. Seminario de Valladolid. Memoria de la Escuela Social de Salamanca. 87 p. multigraph.
- CASTILLO ALONSO, J. J., y PRIETO, C.: *Sistemas Technicos, sistemas de condiciones de trabajo*. Informe del Centro de Investigaciones Sociológicas. Madrid, Multigraph. 1981, 131 p. + tableux.
- CHARRON, E.: «La stratégie internationale de Renault depuis 1970», en *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n.º 29, Janvier 1986. Reproduit dans, *Problèmes Economiques*, n.º 1972, 30 de Avril 1986.
- FRÉYSSINET, M.: «Le processus d'internationalisation de la production de Renault: 1898-1979», in *Actes du GERPISA*. Cahier IREP, n.º 6, 1984.
- FRÉYSSINET, M.: *Division du travail et mobilisation quotidienne de la main d'oeuvre. Les cas de Renault et Fiat*. Paris, CSU, 1979.
- FRÉYSSINET, J., y MERIAUX, B.: *L'Espagne et la Communauté Economique Européenne. Emploi, salaires et relations de travail*. Université des Sciences Sociales de Grenoble, Faculté des Sciences Economiques, Institut de Recherches Economique et de Planification du Développement, 1978, 118 p. multigraph.
- HUMBERT, M.: «Evolution récente des théories de la Division Internationale du Travail», in *Revue d'Economie Industrielle*, n.º 4, 4ème trimestre, 1980, p. 29 à 59.
- LIPPIETZ, A.: *Mirages et Miracles. Problèmes d'industrialisation dans le Tiers Monde*. Editions La Découverte, 1985, 189 p.
- LIPPIETZ, A.: «Les transformations dans la division internationale du travail: considérations méthodologiques et esquisse de théorisation. Intervention au Colloque Le Canada et la Nouvelle Division Internationale du Travail, Ottawa, 28-29-30, janvier 1983», in *Cahier CEPREMAP*, n.º 8302, 39 p. multigraph. Publié dans *Les Temps Modernes*, Octobre, 1983.
- MICHALET, C. A.; DELAPIERRE, M.; MADEY, M. B., y OMINAMI, C.: *Nationalisation et Internationalisation. Stratégie des multinationales françaises dans la crise*. Paris, La Découverte, Maspéro, 1983.
- PRUDHOMME, R.: «Les investissements des multinationales de l'automobile dans le Tiers Monde», in *Revue d'Economie Industrielle*, n.º 29, 3ème trimestre, 1984.
- VAITSOS, V., y LA SAUSSAY, P. de: «Le seconde élargissement de la CEE et les stratégies des firmes transnationales», in *Revue d'Economie Industrielle*, n.º 12, 2ème trimestre, 1980, p. 1 à 26.
- ELISE CHARRON, chargée de recherches au CNRS, travaille au Centre

de Sociologie Urbaine. Elle collabore à des recherches en cours au GIP «Mutations Industrielles».

- *La répartition de la population, les conditions de logement des classes ouvrières à Paris au XIXème siècle* (avec R. H. Guérard). Paris, 1976.
- *Pratiques quotidiennes de travail*. Les ouvriers du textile à El Salvador, in *Perspectives Latino-Américaines*, n.º 2, 1981.
- *Division Spatiale du Travail et automatisation* (avec Michel Freyssenet et Chistian Mahic), CSU-CLERSE, 1984.
- *Pratiques de travail et localisation résidentielle des travailleurs. L'habitat urbain des ouvriers agricoles de la côte équatorienne*. CSU, avril, 1985.
- *La stratégie internationale de Renault depuis 1970*, in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n.º 29, Janvier 1986. Reproduit dans *Problèmes Economiques*, n.º 1972 du 30 Avril 1986.

NOTAS

¹ Se distinguen las «grandes colecciones» o CKD (Completely Knock Down) que comprenden por definición las piezas y órganos de las «pequeñas colecciones» o SKD (Semi Completely Knocked Down).

² Es en la época la fábrica de montaje más grande de Renault en el extranjero, después de Haren en Bélgica.

³ Con capital, en parte, del Estado.

⁴ El «Mercado de todas las marcas», llamado MTM, se repartió así:

- vehículos de menos de 3 CV: 2.161 (marcas: Vaisin, Isseta, Kapi);
- vehículos de 4 a 7 CV: 9.291 (FASA, 2 CV Citroën, Fiat);
- vehículos de 8 a 18 CV: 18.740 (SEAT, Mercedes, Opel, VW).

⁵ La idea de un vehículo concebido especialmente para España está próxima a otros proyectos similares en otras filiales de Renault en el extranjero. De este modo y en la misma época en Argentina, por ejemplo, será realizado, siempre a partir del Dauphiné, un modelo local argentino. En España, los estudios para un modelo local no llegaron a tener un resultado en un primer momento. Pero el proyecto será reemprendido y realizado algunos años más tarde, en 1974, a partir del R 5.

⁶ Habida cuenta de los acuerdos comerciales establecidos entre la RNUR y el gobierno español.

⁷ Este reparto no será modificado hasta 1976.

⁸ La suma de las inversiones industriales entre 1965 y 1969 es de 2.500 millones de pesetas.

⁹ Todo pedido de motores a «Nueva Montana Quijano» de Santander se detuvo en 1966.

¹⁰ Las compras de FASA-Renault en España representan, en 1968, 4.000 millones de pesetas, es decir el 58 % de su cifra de negocios del año.

¹¹ Con 110.255 vehículos en 1971, la producción de FASA Renault representa la cuarta parte de la producción española (450.000 vehículos).

¹² Las exportaciones de FASA-Renault pasan de 550 millones de pesetas a 1.300.000 millones de pesetas en 1972.

¹³ Los «CKD».

¹⁴ 36 % únicamente para furgonetas.

¹⁵ Es decir la multiplicación del parque existente por cinco o diez años.

¹⁶ Lo que exige un aumento del capital de FASA-Renault de 2 a 2,25 miles de millones de pesetas en junio de 1971.

¹⁷ La segunda fábrica de montaje, así como la primera se componen de los talleres de fabricación-montaje de las unidades, talleres de pintura, líneas de complementos y líneas de montaje mecánico, una central térmica y una central de fluidos.

¹⁸ La superficie cubierta por las fábricas Renault en España en 1972 es de 317.000 m². En Valladolid, las fábricas 1 y 2 de montaje tienen una capacidad diaria de 900 vehículos (la cadencia efectiva en 1972 es de 517 vehículos), la fábrica de motores, 1.500; la fábrica de carrocerías, 1.000 unidades. En Sevilla, la fábrica de cajas de cambio tiene una capacidad de 1.350 unidades por día (su cadencia real en 1972 es de 512 cajas).

¹⁹ Valladolid ya es una ciudad metalúrgica y un centro ferroviario. Gran número de cuadros y de agentes de capatáz, contratados por FASA-Renault en este periodo, son antiguos asalariados de la RENFE (ferrocarril español). En la fábrica de Sevilla, una parte de los capataces y obreros vienen de la fábrica de armamento.

²⁰ Entre los obreros de FASA-Renault en 1972, más de la mitad son contratados antes de 1968.

²¹ Existe en Valladolid, en estos años 1960, tres escuelas de forma-

ción profesional que proporcionaron muchos obreros a FASA: una de la RENFE (ferrocarril español), otra pública y polivalente, y una escuela privada que forma obreros de radio.

²² Según el sindicato UGT de la industria metalúrgica, la diferencia según las empresas podía alcanzar del 10 % al 12 %. A los salarios ofrecidos también podían añadirse, pero de manera no sistemática, facilidades para encontrar alojamiento, incluso en ciertos casos, más raros, ayudas individuales y familiares.

²³ Los obreros que habían ocupado por entonces puestos muy cualificados, como «matricero» (obrero profesional de prensas), aceptaban fácilmente, en esta época, volver a empezar como OS en FASA-Renault durante un corto plazo.

²⁴ Tanto por la dirección de personal como por los obreros o antiguos obreros de FASA-Renault.

²⁵ Principalmente sobre «cómo hacer el trabajo». Antiguos cuadros y encargados manifestaban estas tensiones hablando de: «la insatisfacción de la gente, que se sentía, que se respiraba en las cadenas...», «incluso antes de que apareciesen los testarudos...»; según los OS de la época, que llegaron años más tarde a los cuadros sindicales, las tensiones, la insatisfacción sobre el contenido de los trabajos y la forma exigida de realización, no pudieron, «por haberlas vivido personalmente», ser reducidas a la ausencia de promoción...

²⁶ El Decreto del 17 de noviembre de 1972 es llamado por los otros constructores: la «Ley Ford».

²⁷ Las previsiones de 1973 para la exportación de vehículos terminados hacia Francia suscitan ya la inquietud de los sindicatos de la RNUR.

²⁸ Estas sociedades son filiales de Renault.

²⁹ Modelo específicamente español concebido a partir del R 5.

³⁰ Este fenómeno conllevará, como veremos más tarde, una dificultad para las direcciones de personal al conocer el nivel y el potencial real de su personal obrero, y no de forma aparente.

³¹ Cuya experiencia se realiza en la misma época en las fábricas de Francia.

³² «... El tiempo ganado por la realización de nuestro trabajo, ¿a quién pertenece?... Si pertenece a los obreros, ¿es recompensado en el momento o es remunerado?».

(Fuente: Dirección de personal de FASA, en octubre de 1983).

³³ Esta experiencia será tomada de nuevo por FASA-Renault en 1980.

³⁴ El sindicato «vertical», única forma de sindicalismo reconocida por el régimen de Franco, es una estructura piramidal en la que los responsables son «nombrados jerárquicamente». Su existencia, su papel, su funcionamiento, está relacionado con la concepción franquista de las relaciones de trabajo según la legislación franquista.

Según el Fuero del Trabajo de 1938 (que llegó a ser ley fundamental en 1945), corresponde al gobierno el fijar, por la vía de los decretos, el marco de las relaciones de trabajo en las empresas y los reglamentos por ramos. Los contratos de trabajo eran individuales, los acuerdos, las diferencias no podían existir más que entre empresas y cada trabajador individual, «todo acto colectivo que perturba la producción es un delito». El sindicato vertical tiene un papel de mediador en caso de diferencia individuo-empresario. No es hasta 1958 en que la ley sobre los convenios colectivos reconoció la existencia de intereses colectivos en la empresa. El sindicato vertical asume desde ese momento el papel de representante del colectivo de los asalariados para negociar y firmar los acuerdos y los convenios. Toda participación en un conflicto de trabajo colectivo queda como una falta grave, conllevando la ruptura de contrato de trabajo, y un delito «por atender al orden público». Es con el decreto de 1962 con la Ley de 1965, y finalmente con la Ley orgánica del Estado de 1967, con la que se reconoce la existencia de conflictos y el marco de su resolución por la vía legal establecida. El sindicato vertical se convierte por primera vez en el interlocutor de la empresa en caso de diferencia colectiva, y también en la única instancia competente para presentar, en nombre de los asalariados, los recursos legales contra la empresa ante los tribunales. Para el asalariado, la participación en un conflicto colectivo, incluso el paro del trabajo, ya no son una falta y un delito por ellos mismos, pero le presionan por sus consecuencias: «disminución del rendimiento», «deslealtad», etc. Por otra parte los papeles del intermediario para las diferencias individuales y de representante de los asalariados en las negociaciones colectivas y los litigios, el sindicato vertical los desempeña igualmente; desde el principio, el papel, más o menos importante se-

gún las regiones, la ayuda mutua contribuye a la existencia de una importante burocracia sindical.

³⁵ A parte de los sindicatos oficiales, existían otros movimientos sindicales, con actividad más o menos clandestina la CNT (Central Nacional de Trabajo), la UGT (Unión General de Trabajadores), disueltas por Franco después de la Guerra Civil, que habían comenzado desde final de los años cincuenta a reconstruirse en Madrid. La una y la otra crearon pequeñas uniones locales en Valladolid en 1972 y 1974. Por entonces, al comienzo de los años sesenta, aparecieron otros movimientos sindicales de importancia diversa, algunos dinamizados por militantes católicos, el más conocido era USO (Unión Sindical Obrera). Al comienzo de 1970, y a continuación de las escisiones desapareció de Valladolid. En fin CC.OO. (Comisiones Obreras), nacidas en el seno de las asambleas de taller y en las que la existencia por ramas de actividad comienza por la elección de la comisión obrera de la metalurgia de Madrid en 1964. Aglutina a los sindicalistas, los militantes católicos obreros, los militantes políticos y los obreros «no organizados». En efecto, en su nacimiento y hasta los primeros años de 1970, las Comisiones Obreras se configuran más que como una organización sindical, como un movimiento unitario. Ver Marcelino CAMACHO, «Escritos desde la Prisión». Ediciones Sociales, 1976.

³⁶ Estas reivindicaciones, a menudo procedentes ya de un compromiso en el taller, pueden ser diferentes quejas que han suscitado paros de «brazos caídos». Por orden de frecuencias, estas quejas son: 1) «abusos de autoridad»; 2) «la muerte de un obrero, planteando el problema de la seguridad»; 3) «por un convenio colectivo discutido por las asambleas»; 4) «a causa de la inseguridad de las instalaciones, por otras condiciones de trabajo»; 5) «por otros ritmos de trabajo»; 6) «sanción contra el capataz que acuse a los obreros de robo de piezas». Ver CANADÁ ZARCO, J. Antonio, «La conflictividad en Valladolid en el período de la transición política». Tesis multifotocopiada, 1979.

³⁷ El punto de partida en septiembre del movimiento es la modificación gubernamental del decreto que reglamenta los horarios nacionales de trabajo para la industria metalúrgica. La ambigüedad del decreto, principalmente en lo que concierne a la media hora de la pausa en la jornada continua, conlleva una interpretación divergente del mismo texto, por la dirección y los trabajadores. Entre los paros salvajes de septiembre de 1974 y la huelga general de diciembre de 1974, se desarrollará un clima muy conflictivo, con, por una parte un look-out de tres días y obreros sancionados, y, por otra parte, manifestaciones en la calle fuertemente reprimidas por la policía. Al filo de los meses, el conflicto, al principio localizado y que trataba de una divergencia en aparencia puntual, se extenderá a toda FASA, conllevando discusiones agitadas en asambleas sobre la duración y los ritmos de trabajo, se endurecerá y llevará al sindicato vertical a solicitar la reducción de la duración semanal del trabajo a cuarenta y cuatro horas.

³⁸ Siguiendo un procedimiento legal, el sindicato vertical someterá a la Dirección General del Trabajo «la diferencia entre obreros y dirección sobre el texto concerniente a la duración del trabajo». La «no conclusión» sobre este punto, hará perder al sindicato oficial su representación en beneficio de las asambleas. Sobre un fondo de descontento, los primeros meses de 1975, están repletos de paros por motivos diversos en las diferentes fábricas.

³⁹ FASA-Renault formulará una apelación.

⁴⁰ Sobre los cien despidos por falta grave solicitados por la empresa, el Tribunal Administrativo aceptará, en principio, 87 de ellos.

⁴¹ A los cuales asistieron los observadores extranjeros, periodistas y cuya defensa será ejercida por abogados de renombre.

⁴² 1975-76 se destacan por una fuerte movilización política en las empresas de Valladolid en el momento de la muerte de Franco y del gobierno de transición.

⁴³ Desembocará entreaudios firmados entre la dirección y los nuevos interlocutores que son, las comisiones de negociación delegadas por las asambleas y los nuevos sindicatos.

⁴⁴ A este respecto, las modalidades prácticas de las negociaciones de la huelga e diciembre de 1974 a la de noviembre de 1976, son dos ejemplos sorprendentes. Mientras que, en esta última, los consejos de taller, que habían designado sus delegados en las negociaciones, solicitan que aquéllas tengan lugar en una fábrica («en el interior de un recinto acristalado, en medio de un taller para que la base pueda seguir la discusión»), y que las negociaciones sean difundidas en directo en el conjunto de las fábricas por medio de altavoces. Estas exigencias eran

rechazadas por la dirección y por los mismos delegados, se encontró un compromiso: las negociaciones tuvieron lugar en los locales administrativos de la empresa de Valladolid: los delegados de las asambleas de taller hicieron de puente entre los locales y las fábricas, para dar cuenta del estado de las discusiones, ante cada decisión, a fin de obtener vía libre para el colectivo, después del debate en las asambleas... con la lentitud inevitable de esta forma de procedimiento.

⁴⁵ «Unión General de Trabajadores» y «Comisiones Obreras». Sindicatos cuyas filiaciones políticas actuales están públicamente afirmadas: el primero está orientado por el Partido Socialista Español (PSOE); el segundo por el Partido; el segundo por el Partido Comunista (PC).

⁴⁶ Las elecciones para el comité de empresa tienen lugar cada dos años.

⁴⁷ Más allá de los desacuerdos políticos entre sindicatos (principalmente entre UGT y CC.OO.), dos concepciones divergentes, y que son transversales, se enfrentan cotidianamente en la práctica de las fábricas: la corrinte de la «democracia directa» y la de la «democracia representativa».

⁴⁸ Ford se beneficia ya de estas tasas. Los constructores afectados por la nueva reglamentación son: SEAT, que llega a ser enteramente español en 1979, TALBOT, CITROEN y Renault.

⁴⁹ Los motores son importados en España desde la fábrica Opel de Hasparren en Austria.

⁵⁰ El R 9 es montado el mismo año igualmente en Haren en Bélgica y en Kenosha (en USA).

⁵¹ Después de la compra por Seat a Volkswagen en 1981 de la licencia de fabricación de 120.000 «Polo» y 30.000 «Derby» y la exportación en Europa del conjunto de modelos Seat a través de la red Volkswagen.

⁵² Después de los acuerdos firmados en 1979, entre el gobierno portugués y la RNUR, una nueva sociedad es creada en Portugal en lugar de la antigua IEDLER, que hacía el montaje en pequeñas series y la importación de coches Renault. El nuevo Renault portugués, cuyo capital era detentado al 25 % por el Estado portugués, el 65 % de Renault (directamente y a través de FASA) y el 10 % por COFRANPOR (Holding de capital mixto, 50 % de Renault, 50 % del Estado portugués). Ha implantado una fábrica de montaje con una capacidad de 80.000 vehículos por año y fábricas de mecánica: motores (200.000 unidades por año) y transmisiones (80.000 unidades por año), de los cuales dos tercios de la producción son destinados a la producción. FASA es el principal receptor de las futuras exportaciones portuguesas de piezas y órganos.

⁵³ La política de creación de «polos industriales» es puesta en marcha igualmente en el mismo período por Renault en América del Norte (Cfr. la fábrica de Kenosha-USA y la fábrica de motores Gómez-Palacio en Méjico).

⁵⁴ Las cadencias efectivas de producción, que alcanzaban 874 vehículos por día en enero de 1978, en el momento del comienzo en Palencia, pasan a 1.92 vehículos en diciembre de 1979 y a 1.292 en diciembre de 1982. En 111.983 estas cadencias se ralentizan. Se sitúan alrededor de 1.200.

⁵⁵ En 1977-78, el Ministerio de Trabajo lo había derogado, excepcionalmente permitida en el trabajo estacionario. Además de Renault, Ford contrata también eventuales que, a su vez, fueron despedidos en 1979.

⁵⁶ En noviembre de 1983, son superiores a Ford, hasta la categoría P 3.

⁵⁷ A título de comparación, la masa salarial el mismo año representa el 16 % de la cifra de negocios de Renault en Argentina, y el 27 % de la Régie en Francia.

⁵⁸ Reducción de la duración legal, que está, por otra parte, en discusión en las cortes. La duración teórica del trabajo para un OS e una fábrica de FASA, sería de alrededor de 1.833 horas en 1981.

⁵⁹ Así en la Ford, CC.OO. y UGT, entre otros sindicatos, han desarrollado entre los obreros un movimiento de auto-reducción de la duración del trabajo en agosto de 1983... y lanza una huelga, muy ampliamente seguida, de dos semanas en noviembre de 1983, por el pago integral de horas no trabajadas y contra el despido de los sindicalistas sancionados por la dirección.

⁶⁰ Es significativo que el único conflicto de envergadura estos últimos años tenga como origen la «ruptura» por la dirección de esta regla no formulada.

*Plan Regional
de Investigación*



DE LA COMUNIDAD DE MADRID

PROGRAMA DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

El programa de Humanidades y Ciencias Sociales se propone abordar la problemática social y cultural de la Comunidad de Madrid mediante el desarrollo de investigaciones que, no obstante circunscribirse a la realidad socio-cultural y el pasado histórico de la Comunidad, trasciendan el marco puramente regional y tengan una proyección de ámbito nacional.

El programa ofrece a la Comunidad investigadora la oportunidad de llevar a cabo proyectos de interés estratégico para la región, contribuyendo así a su eficaz desarrollo social y cultural.

Objetivos.

- Aumento del conocimiento de la realidad socio-cultural de la Comunidad de Madrid.
- Promoción del conocimiento en todos sus ámbitos.

Líneas prioritarias de actuación.

- a) Patrimonio histórico.
- b) Historia.
- c) Urbanismo.
- d) Demografía.
- e) Sociología.
- f) Periodismo, artes gráficas y opinión.
- g) Religión.
- h) Lenguaje y comunicación.
- i) Psicología social y psicopatología.
- j) Criminología.
- k) Ciencias de la Administración.
- l) Economía aplicada.
- m) Derecho.

Para mayor información dirigirse a:

Consejería de Educación.

Servicio de Universidades e Investigación.

C/ Alcalá, 31. 28013 MADRID. Teléfono: 521 73 91.

Comunidad de  Madrid

Consejería de Educación.