

# HISTORIA DEL AUTOMÓVIL EN SORIA



**Autor: Adrián Soria Carpintero**

Directora: Margarita Caballero Domínguez

Tutor: Antonio de Miguel Hernando

Curso 19/20



## Contenido

<b>0. ÍNDICE DE TABLAS, IMÁGENES Y GRÁFICOS.</b>	<b>5</b>
<b>1. Introducción</b>	<b>7</b>
<b>2. Historia del automóvil en España</b>	<b>9</b>
<b>2.1 La motorización a gran escala: los 50 y los 60: La Vespa y el SEAT 600</b>	<b>9</b>
<b>2.2 Primeras grandes marcas en España</b>	<b>12</b>
2.2.1 Renault en España	12
2.2.2 Citroën en España	13
2.2.3 SEAT y su protagonista: El 600	14
<b>2.3 Transporte de pasajeros</b>	<b>17</b>
<b>2.4 El sistema de matriculación</b>	<b>19</b>
<b>3. La importancia del automóvil en España</b>	<b>22</b>
<b>3.1 Cadena de valor del automóvil</b>	<b>22</b>
<b>3.2 Impacto en la actividad económica</b>	<b>25</b>
<b>3.3 Exportación</b>	<b>27</b>
<b>3.4 Retos</b>	<b>30</b>
<b>4. El automóvil en la provincia de Soria</b>	<b>33</b>
<b>4.1 De la rueda al motor</b>	<b>33</b>
<b>4.2 Primeros pasos del automóvil en Soria</b>	<b>36</b>
4.2.1 Gonzalo Ruiz Pedroviejo	38
<b>4.3 Evolución histórica del automóvil en Soria (1900-2000)</b>	<b>40</b>
4.3.1 Década 1901-1910	40
4.3.2 Década 1911-1920	41
4.3.3 Década 1921-1930	42
4.3.4 Década 1931-1940	43
4.3.5 Década 1941-1950	44
4.3.6 Década 1951-1960	45
4.3.7 Década 1961-1970	47
4.3.8 Década 1971-1980	48
4.3.9 Década 1981-1990	49
4.3.10 Década 1991-2000	50
<b>4.4 Compañías de autobuses</b>	<b>53</b>
<b>4.5 Talleres de automóviles</b>	<b>58</b>
<b>4.6 Actualidad del automóvil en Soria</b>	<b>58</b>
4.6.1 Transporte de autobús en Soria	62
<b>5. Conclusión</b>	<b>65</b>

<b>6. Bibliografía</b> .....	68
<b>7 Bibliografía web</b> .....	69
<b>8 Fuentes orales</b> .....	70
<b>9 Imágenes</b> .....	71
<b>10 Gráficas</b> .....	72

## 0. ÍNDICE DE ILUSTRACIONES, GRÁFICOS Y TABLAS.

**Ilustración 1:** SEAT 600 y su evolución **pág.: 9**

**Ilustración 2:** Vespa 1950 **pág.: 10**

**Ilustración 3:** El coche Kapi **pág.: 11**

**Ilustración 4:** Renault 4 CV **pág.: 12**

**Ilustración 5:** Citroën 2CV Azu **pág.: 13**

**Ilustración 6:** SEAT 600 **pág.: 15**

**Ilustración 7:** Goggomobil **pág.: 16**

**Ilustración 8:** Clement PM-1 **pág.: 19**

**Ilustración 9:** Evolución de la matrícula en España **pág.: 20**

**Ilustración 10:** Situación actual del automóvil en España **pág.: 22**

**Ilustración 11:** Prueba aerodinámica en túnel de viento **pág.: 23**

**Ilustración 12:** Fábricas de automóvil en España **pág.: 27**

**Ilustración 13:** Ranking de potencias automovilísticas **pág.: 28**

**Ilustración 14:** Hispano Suiza por Soria **pág.: 33**

**Ilustración 15:** Diligencia **pág.: 35**

**Ilustración 16:** Cocheras Gonzalo Ruiz Pedroviejo **pág.: 38**

**Ilustración 17:** Marcas más valiosas 2019 **pág.: 60**

**Ilustración 18:** Autobuses Rubio **pág.: 63**

---

**Gráfica 1:** Renta per cápita en pesetas **pág.: 16**

**Gráfica 2:** Beneficios por unidad vendida **pág.: 25**

**Gráfica 3:** Fábricas de las multinacionales más importantes **pág.: 26**

**Gráfica 4:** Número de matriculaciones en Soria a lo largo del siglo XX **pág.: 52**

---

**Tabla 1:** Primeras líneas de autobuses de ALSA **pág.: 18**

**Tabla 2:** VEHÍCULOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA (2018) **pág.: 28**

**Tabla 3:** Diligencias **pág.:35**

**Tabla 4:** Matriculaciones en Soria de 1901-1910 **pág.: 41**

**Tabla 5:** Matriculaciones en Soria de 1911-1920 **pág.: 42**

**Tabla 6:** Matriculaciones en Soria de 1921-1930 **pág.: 42**

**Tabla 7:** Matriculaciones en Soria de 1931-1940 **pág.: 44**

**Tabla 8:** Matriculaciones en Soria de 1941-1950 **pág.: 45**

**Tabla 9:** Matriculaciones en Soria de 1951-1960 **pág.: 46**

**Tabla 10:** Matriculaciones en Soria de 1961-1970 **pág.: 47**

**Tabla 11:** Matriculaciones en Soria de 1971-1980 **pág.: 48**

**Tabla 12:** Matriculaciones en Soria de 1981-1990 **pág.: 49**

**Tabla 13:** Matriculaciones en Soria de 1991-2000 **pág.: 50**

**Tabla 14:** Matriculaciones en la provincia de Soria en el siglo XX **pág.: 51**

**Tabla 15:** Primeros transportistas de Soria en el siglo XX **pág.: 54**

## 1. Introducción

Soria tiene una gran historia que recordar, pero para preservarla hay que luchar por ella. Poseemos grandes patrimonios arqueológicos como pueden ser las Ruinas de Numancia o el Cerro del Castillo. Es cierto que la historia de un lugar no podría ser contada sin todo ello, pero tampoco hay que dejar atrás otros acontecimientos como pueden ser la historia de la automoción.

Es una historia que se encuentra poco presente en los libros y documentaciones ya que es una historia “reciente” y en ocasiones no se le da la importancia económica y social que se le debe.

Me decidí por emprender este proyecto por un motivo, mi pasión hacia el mundo del automóvil que viene desde que era pequeño hacia los deportivos. Posteriormente fui investigando más y me empezaron a interesar los automóviles clásicos junto con su evolución, y de ahí la curiosidad por conocer la historia de este ámbito en mi ciudad natal (Soria). Mi propósito inicial era elaborar un documento del cual considero que se carece y que consiste en una Historia del Automóvil en Soria. Otro de mis objetivos principales a los que pretendo llegar con este trabajo es explicar la situación actual del sector en Soria (compañía de autobuses, patrimonio industrial, etc.).

La estructura que he seguido para a partir de ella desarrollar el proyecto ha sido dividir el proyecto en tres grandes apartados:

1. Historia del Automóvil en España (sirve como introducción o marco teórico para introducir el tercer apartado).
2. La importancia actual del automóvil en España.
3. El automóvil en la provincia de Soria.

No ha sido fácil el camino hasta llegar a los documentos necesarios. Primero opté por hacer un acercamiento al ámbito histórico del automóvil en España antes de entrar de lleno con la historia automovilística de Soria. Realicé un marco histórico con los motivos e hitos históricos de la automoción en Soria y posteriormente un análisis de la situación actual del mundo del automóvil, como la influencia y su peso en la economía española, sus exportaciones, a qué retos se afronta, etc.

Una vez he acabado la aproximación al caso español, comencé con la búsqueda de información del automóvil en Soria. Quizás fuera esta la parte del proyecto que más

tiempo me llevó ya que hay una gran falta de información sobre la historia de este campo en Soria. Las principales fuentes en las que he basado este apartado, además de publicaciones diarias de la prensa y revistas automovilísticas, han sido el libro *Historia del Tránsito Rodado en Soria* de Juan Cascante Cabrerizo, una edición de la revista Celtiberia escrita por Emilio Ruiz llamada *Historia económica de los transporte y comunicaciones de Soria* y una entrevista con Javier Martínez Romera, gran conocedor de la historia del automóvil tanto a nivel provincial como a nivel nacional, también presidente del Club SEAT 1500 fundado en 1997. A partir de estas fuentes he ido atando cabos hasta llegar a una historia en la que todos los datos se complementan y tienen relación los unos con los otros, complementándose así, los datos actuales con los datos históricos.

Cuando acabé el apartado histórico comencé a hacer un análisis de la situación actual del sector en Soria siguiendo una estructura similar a la del apartado de la importancia en España. Para este apartado utilicé los datos extraídos de los Observatorios Económicos de la Caja Rural ya que representaban y mostraban el peso que tiene el sector del automóvil en Soria. Para observar su importancia actual también he considerado y tratado asuntos como concesionarios, líneas y empresas de autobuses, talleres, industria, etc. Fue en este apartado donde comenzaron a salir algunas conclusiones fruto del trabajo de investigación.

Sin más dilación, en las siguientes páginas se mostrará la *Historia del Automóvil en Soria*, redactada por Adrián Soria Carpintero.



## 2. Historia del automóvil en España



*Ilustración 1 SEAT 600 y su evolución*

En los comienzos de la historia del automóvil de combustión, España todavía funcionaba con carruajes como medio de transporte, mientras en otros países el coche era un bien que podía adquirir cualquier persona trabajadora (véase el ejemplo en Estados Unidos con el famoso y primer modelo de Ford, el Modelo T).

En España, durante la primera mitad del siglo XX, el automóvil apenas tuvo un impacto considerable como para que floreciera el sector. Fue a partir de la segunda mitad del siglo XX cuando la industria automovilística tuvo su desarrollo más importante.

### 2.1 La motorización a gran escala: los 50 y los 60: La Vespa y el SEAT 600

A pesar de la existencia de muchas marcas nacionales en el mercado, tales como Hispano Suiza, Pegaso y otras marcas las cuales no tuvieron la misma suerte en el sector como la mencionada, la motorización en España no fue impulsada por un grupo automovilístico,

sino que fue impulsada por el grupo Piaggio con la invención de la Vespa. Originaria de Italia, sus primeras unidades empezaron a circular por suelo español en los años 50 y en



*Ilustración 2 Vespa 1950*

unos años llegó a estar presente en todos y cada uno de los rincones de España. Era perfecta para el mundo rural (en aquella época, gran parte de la población española vivía en el medio rural, de ahí su

fama) y para el transporte en el territorio. Fue el primer vehículo al que la población española tuvo acceso (en su gran mayoría) y que permitía desplazar a pasajeros de un punto (A) a otro (B) con gran rapidez y sin que el pasajero tuviera que hacer esfuerzo alguno. Esta moto transformó en parte a la sociedad rural española. Gracias a ella grupos de propietarios de Vespas tuvieron la oportunidad de organizar excursiones que cruzaban la frontera a visitar Europa llegando a alcanzar destinos como Moscú<sup>1</sup>.

La marca Piaggio viendo su éxito en España decidió abrir una fábrica en Madrid en el año 1952. Sus principales accionistas eran el INI (Instituto Nacional de Industria) y otros bancos junto con la marca italiana. Esta fábrica se cerraría posteriormente en el 2003 por razones económicas y motivos como la deslocalización<sup>2</sup>.

España por el momento, seguía sin aquel deseado automóvil que llevaba tiempo deseando tener. Con todo esto, durante un periodo de tiempo, fueron inversores privados o personas con algunos conocimientos de ingeniería las que se pusieron manos a la obra para crear el auto del pueblo.

---

<sup>1</sup> Rodrigo Gómez, "La historia del Automóvil en España contada por el mejor periodista de motor"

<sup>2</sup> S.A., "Vespa (motocicletas)"

En este periodo se pueden observar coches similares a juguetes. Algunas de las características que podían tener eran una rueda delantera, dos traseras impulsadas por un



Ilustración 3: El coche Kapi

motor de poca cilindrada, llegando apenas los 2 caballos de potencia. Se llamaba Kapi.

También se fabricaron coches convencionales, pero debido a diferentes causas, como puede ser la financiera, la industrial o técnica, no llegaron a comercializarse y estas pequeñas marcas desaparecieron al cabo de los años.

En los años 50, la industria automovilística todavía no había despegado, ya que, (por aquel entonces), se sufrían las consecuencias de la Guerra Civil y apenas había capital para dedicárselo a la industria. Es por esto por lo que las pequeñas marcas de automóviles locales no progresaron, debido a la falta de financiación y a los pocos compradores dispuestos a adquirir sus productos.

Por todo esto se podría decir que los inicios de los años 50 fueron una etapa oscura para la industria española, ya que todo el capital iba dirigido a intentar reflotar la economía española al borde de la bancarrota.

A mediados de los 50, ya se ponen en marcha algunas fábricas de marcas reconocidas a nivel mundial, como Renault en Valladolid y a finales de la década sale a la venta al público el Seat 600. Este automóvil, junto con el Renault R4 y el Citroën 2CV, fueron los artífices de la revolución de la industria automovilística española.

A partir de su fabricación en España, la industria llegó a tener un crecimiento del 21,7% anual. La industria del automóvil no solo tuvo influencia en su campo, sino que revolucionó toda la industria española de cualquier campo y de cualquier producto.

La fabricación española de automóviles turismo, era en estos momentos un oligopolio controlado por SEAT y Renault en Valladolid y posteriormente Citroën<sup>3</sup>.

Por todas estas características, hechos y factores, se considera la década de los 60 y precedentes como el *boom* de la automoción.

---

<sup>3</sup> José Luís García Ruiz, "La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada"

## 2.2 Primeras grandes marcas en España

A mediados de siglo, España andaba retrasada en cuanto al mercado automovilístico se refiere. No existen marcas consistentes y asentadas con grandes números de producción y demanda. Como he dicho anteriormente no fue hasta los primeros años de los 50 cuando la industria automotriz española comienza a salir de aquella oscura situación en la que se encontraba.

Las marcas de automóviles que más influencia tuvieron en la motorización de la población española y en el desarrollo industrial del sector fueron Renault, Citroën y la marca nacional, tan deseada por la población, SEAT.

### 2.2.1 Renault en España

En 1951, en Valladolid, comenzaron las negociaciones con Renault para poder fabricar el Renault 4 CV. Este se concibió inicialmente para competir con el Citroën 2CV del que hablaremos más adelante.

Tras diversos obstáculos que se opusieron a su fabricación, finalmente se cerró el acuerdo para su producción. Desde el año 1951 al 1953, se realizaron las labores de inversión y construcción del lugar del que saldría el Renault 4CV.



*Ilustración 4: Renault 4 CV*

Inicialmente, la línea de producción solo contaba con 100 empleados, a los que se les irían sumando más a lo largo de los años con el aumento de la producción. En sus primeros años, en Valladolid solo se ensamblaban todas las piezas para construir el modelo. Los componentes tales como el interior, la

carrocería, el motor, la transmisión..., provenían de distintos lugares de España.

En el 65, Renault adquirió casi el 50% de las acciones que anteriormente pertenecían todas a Manuel Jiménez-Alfaro y, con esta adquisición de Renault, la empresa pasó a denominarse FASA-Renault.

En 1977, Renault abre una fábrica en Villamuriel (Palencia). Hacia finales de siglo, los empleados de Renault en España ascendían a más de 15.000 trabajadores.

En el primer año del siglo XXI, FASA-Renault, desaparece y es absorbida por Grupo Renault<sup>4</sup>.

El modelo más significativo de esta época fue el Renault 4CV, que fue presentado en 1946 en el Salón del Automóvil en París. Llegó a España en 1951, pero la primera unidad no se produjo hasta 1953. Esta primera unidad salió de FASA un año después de la finalización de la construcción de la fábrica vallisoletana. El primer mes de funcionamiento de la planta de producción se fabricaron 11 unidades y unos meses después se producían en torno a 10 coches por día.

En España, tuvo algunas modificaciones respecto a su original francés, como un motor un poco más potente, subiendo la potencia unos cuantos caballos más de los cuatro originales.

El apodo 4-4 es debido a que tenía originalmente en Francia cuatro caballos de potencia y cuatro puertas<sup>5</sup>.

### 2.2.2 Citroën en España

La primera fábrica de Citroën en España se instauró en Vigo. A diferencia de Renault, fue la propia marca la que decidió abrir una fábrica en territorio español, y no un empresario privado que negoció la llegada de la marca a España.

En un principio, la marca tenía pensado construir su planta en Palencia, pero una serie de empresarios de Vigo, al enterarse de las intenciones de la marca decidió persuadirla y finalmente Citroën se decantó por Vigo.

Las actividades de producción se llevaron a cabo en un antiguo complejo industrial mientras se construía la que sería la futura planta de producción. Este periodo dura hasta 1959, cuando se acaban de construir las naves de producción.

---

<sup>4</sup> S.A., "Fábrica de Renault de Valladolid"

<sup>5</sup> Redacción y Agencias, "El Renault 4CV, un utilitario considerado Bien de Interés Cultural en España"



Ilustración 5: Citroën 2CV Azu

exportaron a Marruecos.

El primer vehículo que se produjo en Vigo fue el Citroën 2CV Azu (1958). Es la variante del 2CV tradicional, en versión furgoneta. Las primeras unidades se

El Citroën 2 CV se produjo a partir de 1959. Este vehículo fue uno de los tres que propulsaron la motorización en España a gran nivel, junto con el Renault 4-4 y el SEAT 600.

Su producción fue creciendo a grandes niveles hasta mediados de la década de los 60, que coincidió con crisis y cambios políticos.

En 1975, Peugeot adquiere el 90% de las acciones de Citroën incorporándose al grupo PSA. Como consecuencia, también se produjeron tanto modelos de Citroën como de Peugeot en las plantas de producción<sup>6</sup>.

### 2.2.3 SEAT y su protagonista: El 600

SEAT nació en mayo de 1950 gracias a la gran inversión del INI, grandes de la banca española (BBVA, Santander, etc.), algunos capitales privados y la colaboración de FIAT.

El primer modelo SEAT que se produjo fue el 1400. Las prestaciones que podía ofrecer eran bastante avanzadas para la época en la que se produjo, pero la razón de su poco éxito entre los consumidores fue su elevado precio. Lo mismo sucedió con su sucesor el 1500. Todo esto hasta la llegada del más conocido 600<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> S.A., "Fábrica PSA de Vigo"

<sup>7</sup> Rodrigo Gómez, "La historia del Automóvil en España contada por el mejor periodista de motor"



Ilustración 6: SEAT 600

El SEAT 600 es el primer coche que impulsó la motorización en España. Ha pasado a la historia como *el gran símbolo del desarrollo español*. La aparición de este hizo cambiar la percepción del automóvil en España, haciendo que su parque

automovilístico se incrementara desmesuradamente en comparación al existente en aquellos años.

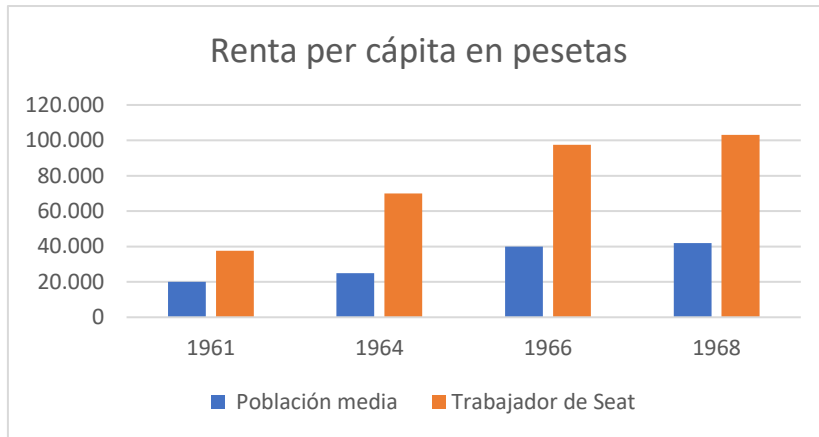
El 600, además de significar el avance español, también es el símbolo del cambio de la sociedad franquista. Significó el cambio de la economía agraria a la industrialización (introducción de los modelos de producción fordista y taylorista) y el sector servicios, simbolizando el proceso de liberalización del sistema económico español.

Salió a la venta en el mercado español en junio del 57. Puesto que debido al régimen franquista, los materiales del automóvil no podían provenir del exterior, para el lanzamiento del modelo se estableció una alianza con la marca italiana FIAT.

Su éxito entre el mercado español fue de proporciones desmesuradas, llegando a tener pedidos que pasaron de las cien mil unidades. Gracias a este estímulo social se multiplicó seis veces la producción.

El sueldo medio de un empleado de SEAT, tras el lanzamiento del 600, duplicaba al del resto de la población y por ello se consideraba todo un lujo trabajar para SEAT. La fábrica se estableció en la localidad de Matorell.

En el siguiente gráfico se mostrará una comparación salarial entre un trabajador de SEAT y otro trabajador dedicado a otra actividad.



Gráfica 1: Renta per cápita en pesetas<sup>8</sup>

### 2.2.3.1 La pequeña competencia de SEAT y el Goggomobil

A mediados del siglo XX, el mercado automotriz nacional estaba sufriendo un gran cambio. Además de SEAT, que abarcaba gran parte del mercado del coche, también había pequeñas empresas que aparecían y desaparecían de la noche a la mañana. Estas empresas no tenían las capacidades productivas anuales como las que tenía Renault o SEAT, por lo que sus niveles de producción no alcanzaban grandes números.

Una de estas marcas era Goggomobil. Esta era una empresa de automóviles alemana, que estableció un acuerdo con la compañía vasca Munguía Industrial S.A. para la producción del Goggomobil T 250.

Poseía un motor de 14 cv, un peso de 390 kg y alcanzaba una velocidad máxima de 74km/h.



Ilustración 7: Goggomobil

Pese a que el acuerdo se firma en el año 1957, la producción no comienza hasta el año 1962 con una producción de alrededor de 1.100

unidades. Al año siguiente se produjeron 1000 unidades más, pero este fue el comienzo

<sup>8</sup> Sefardí del Arco, "El coche que puso a España sobre ruedas".



de su declive. En 1964 se vendieron menos coches de los que se habían producido por lo que al año siguiente decidieron reducir la fabricación poco más de medio millar de unidades, ya que el stock no se había vendido y debían reducir costes.

Aunque en la fábrica española donde también se llegaron a fabricar monovolúmenes y furgonetas, sus cifras de producción apenas son relevantes.

Finalmente, esta empresa cerró sus puertas al mercado español en el año 1966 debido a su poco éxito entre la población, al reducido número de ventas y al no haber inversores que aportaran capital para la proliferación de la marca.

También es cierto que, aunque careciera de éxito, las versiones deportivas del Gogomobil conseguía las mejores marcas de velocidad, con las que se podía hacer un viaje de Madrid a Valencia con una media de 100km/h tardando tan solo 3 horas y media, lo que para la época era un excelente tiempo<sup>9</sup>.

### 2.3 Transporte de pasajeros

Cuando hablamos de la historia automovilística de un lugar también cabe destacar aquellos vehículos industriales con capacidad de transportar a más pasajeros que un vehículo habitual (autobuses). España en el pasado no era productora de autobuses, pero con el cambio de la propulsión animal a la propulsión motorizada tuvieron lugar alguna serie de cambios y adaptaciones.

Aquellas personas que se dedicaban al transporte de personas en carruajes decidieron adaptarse usando autobuses ya que sabían que el carruaje no duraría mucho más. Otros no se adaptaron y desaparecieron.

La primera línea de autobús que se instauró en España tuvo lugar en Extremadura, más precisamente de Cáceres a Trujillo. El transporte se realizaba con 3 coches de la compañía Suddentsche Automobilefabrick que alcanzaban los 25 km/h. La línea se inauguró a finales de 1907, por esto es la línea más antigua de España<sup>10</sup>.

Una de las compañías de autobuses más antiguas de España, por no decir la que más, es ALSA. Se fundó en el año 1916 por un grupo de empresarios que pensaban que el autobús

---

<sup>9</sup> S.A., "Gogomobil (Producción en España)"

<sup>10</sup> Sergio Lorenzo, "La primera línea de autobús cumple un siglo"

como medio de transporte de masas sería el futuro. Esta fue fundada en Luarca, Principado de Asturias.

Fue en el año 1924 cuando esta compañía estableció unas líneas fijas con horarios fijos, puntualidad y también buscaron una mejora en sus empleados con formaciones dedicadas al mundo transportista. En el primer cuarto del siglo XX ALSA incorporó a su grupo otras compañías de transporte de pasajeros, tales como El Castropol, El Trevías etc. Con estas acciones, no solo eliminaba competencia, sino que también amentaba sus recursos y aumentaba así cada vez más su flota de autobuses.

Durante la Guerra Civil la actividad de la empresa disminuyó radicalmente, volviéndose a reiniciar a principios de los 40. Desde entonces se dedicó a crecer comprando más compañías, expandiendo sus líneas por gran parte del territorio español e incluso incorporando algunas redes internacionales. También, a finales del siglo XX emprendió una especie de joint-venture en el mercado chino del taxi, ya que vieron un hueco sin explotar por otras empresas.

A inicios del siglo XXI, la compañía inglesa National Express compró ALSA por 670 millones de euros, asumiendo tanto sus competencias como sus deudas<sup>11</sup>.

Las primeras líneas más importantes de ALSA según su fecha de inauguración fueron:

La Coruña - Oviedo	Diciembre de 1928
La Coruña - Gijón	Enero de 1929
Gijón - Oviedo - Ribadeo - La Coruña	Diciembre de 1941

---

<sup>11</sup> S.A., "ALSA"

## 2.4 El sistema de matriculación



Ilustración 8: Clement PM-1

para la identificación del coche. El primer coche matriculado en España fue el primero en matricularse en la historia de la humanidad. Si acaso, los coches que ya existían antes del sistema de matriculación se identificaban con una chapa del escudo del lugar al que pertenecía, la cual tenía que cambiar si quería abandonar el lugar o región de pertenencia. También el propietario del vehículo debería abonar una cierta cantidad de dinero si quería circular por otros lugares.

El primer coche matriculado en España fue un Clement, con matrícula *PM-1*, el 11 de octubre del año 1900, el cual se muestra en la ilustración 8 aquí presente. El motivo del nombre de la matrícula es la abreviatura de Palma de Mallorca “*PM*” y el “*1*” deriva de ser el primer automóvil matriculado allí<sup>12</sup>.

Viendo la eficacia de este nuevo sistema de control sobre la población mediante la identificación de sus coches, el sistema de matriculación se trasladó al resto de países del mundo. Hoy en día, no hay ningún país en el que no exista este sistema. Cada país posee su propio sistema de matriculación junto con su evolución histórica.

A lo largo de la historia, España ha tenido 3 sistemas de matriculación diferentes, y estos han sido:

Es curioso que sea en uno de los países más reacios a la progresión automovilística donde se invente y empiece a usar el sistema de matriculación

<sup>12</sup> Rubén Fidalgo, “*Matrículas de coche: ¿Sabías que empezaron en España?*”

- **Sistema provincial numérico:** Fue el que inició todo este sistema. Fue instaurado a finales de 1900. Se caracterizaba por poseer las iniciales de la provincia a la que pertenecía. En el caso de que dos provincias comenzasen con la misma letra, la provincia más importante y con más población en su matrícula solo incorporaría

**B-438638**


-1971

**M-4726-BC**

1971-1986

**M-4970-JZ**

1986-2000

 **8256 HYN**

2000-

*Ilustración 9: Evolución de la matrícula en España*

la primera letra. La otra menos importante incorporaría las dos primeras letras. Seguidamente de la/s letra/s se insertaban hasta un máximo de seis números, y este número representaba el número de coche matriculado en la provincia. Un ejemplo “V-78”. Esta matrícula nos indica que es el automóvil número 78 matriculado en Valencia.

- **Sistema provincial alfanumérico:** Tras el sistema provincial numérico se estableció el alfanumérico. Entró en vigor a finales del año 1971. Este sistema de

matriculación empezó desde cero. Las novedades que incorporaba es que ahora el número de cifras en vez de ser seis serían hasta un máximo de cuatro. La siguiente novedad es que tras los números aparecerían hasta dos letras, de ahí su nombre de alfanumérico. Un ejemplo “M-1234-AH”. Esta matrícula nos dice que es el coche número 1234 matriculado en Madrid en el orden de las letas. La A y la H es un mero sistema para organizar las matrículas, es decir, para seguir un orden. Un ejemplo es que en primer lugar se comenzaría por la combinación alfabética AA, después AB, después AC y así sucesivamente hasta llegar a la AZ en que la siguiente combinación sería BA, después BC etc.

La manera de diferenciar el sistema numérico y alfanumérico es que el alfanumérico posee una o dos letras tras las cifras.

- **Sistema nacional:** Este sistema de matriculación se introdujo con la entrada del nuevo milenio, es decir, en el año 2000. Este sistema de matriculación incorpora una E mayúscula de España junto con la bandera de la Unión Europea, indicando su pertenencia a esta. Las letras de la matrícula no hacen referencia a su provincia

de origen. Incorporan tres letras mayúsculas al principio de la matrícula. La primera letra nunca puede ser una vocal. La primera letra de la primera matrícula de este sistema empieza por la letra B y en la actualidad (finales del 2019) se ha introducido recientemente la letra L como la primera de las tres. Las siguientes dos letras simplemente representan un orden. En estas matrículas hay una serie de cuatro números, que, como en los anteriores sistemas de matriculación, indican el número de coche que es a la hora de matricularse en España.

Ahora, con este sistema, no se puede saber el lugar de procedencia del automóvil. Existen matrículas especiales para otros vehículos, como por ejemplo para vehículos militares, remolques, cuerpos policiales, vehículos de organizaciones internacionales, como la OTAN, etc.<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> S.A., *“Matrículas automovilísticas de España”*

### 3. La importancia del automóvil en España



*Ilustración 10: Situación actual del automóvil en España*

#### 3.1 Cadena de valor del automóvil

A la hora de analizar el coste de fabricación de un automóvil, no solo hay que tener en cuenta el coste de sus materiales, sino el proceso desde que se diseña la idea del modelo hasta la llegada a los concesionarios. Entre estas dos fases se encuentran muchas otras que añaden valor al precio final del producto. A continuación, se mostrará un pequeño resumen de la cadena de valor añadido del automóvil y algunas cifras:

- Elaboración de la idea del producto.
- Miles de horas de elaboración de bocetos hasta encontrar el correcto
- Se elabora una maqueta de arcilla para dar una visión real de cómo será la estética del coche
- Pruebas para elaborar las paletas de color que los modelos incorporarán. Se calcula que se desperdician en torno a 1000 litros de pintura.

- Fabricación del motor. No siempre que sale un nuevo modelo al mercado significa que incorpore un motor diferente al del modelo anterior. En el caso de que sea así, supone un coste adicional que se ve reflejado en el precio de venta. Por eso los nuevos modelos de coches que no poseen antecesores suelen tener un coste más elevado. La elaboración de un motor es muy costosa. Las principales características de motor que los coches actuales deben incorporar son las siguientes:
  - Debe ser compacto y ocupar poco espacio.
  - Debe consumir poco combustible.
  - Debe tener la máxima potencia con el mínimo consumo posible.
  - Coste bajo de elaboración.
- Al menos un centenar de horas de prueba de aerodinámica en un túnel de viento.



*Ilustración 11: Prueba aerodinámica en túnel de viento*

- Producción de modelos de test. Estos se elaboran con la única finalidad de comprobar la seguridad del vehículo estrellándolo. Se calcula que se gastan aproximadamente 50 unidades haciendo estas pruebas, tras 5000 pruebas virtuales.
- Se somete al modelo a millones de kilómetros de prueba en carretera abierta y en circuito para ver las reacciones ante un uso prolongado del mismo.
- Visto bueno del modelo y producción en masa para su consumo final.
- Marketing empleado para la promoción del producto. Esta es una ventaja que explotan mucho los competidores. Hay casos en los que la puesta en valor del producto se produce únicamente con la publicidad. Los modos más comunes de marketing en el automóvil suelen ser:
  - Publicidad televisada.

- Publicidad en la radio.
- Publicidad en artículos de periódico y redes sociales
- Participación en eventos del mundo motor.
- Patrocinando eventos sociales, culturales, deportivos, etc.<sup>14</sup>.
- Costes logísticos. Estos se calcula que llegan a aportar el 13% del precio final del coche. La logística es un reto al que las compañías deben enfrentarse, por eso, a la hora de implantar una fábrica en un determinado lugar, se debe tener en cuenta la capacidad de las infraestructuras técnicas de las que dispone. Por ello, las fábricas se suelen concentrar en polígonos industriales con infraestructuras o cerca de la costa.

La comunidad automovilista europea tiene entre manos un ambicioso proyecto que consiste en la creación de un ferrocarril que se utilice únicamente en los procesos logísticos del sector automotriz. Con él se calcula que el precio de los coches se abarataría en torno a 200 euros<sup>15</sup>.

Habiendo tenido en cuenta todos estos factores, los beneficios por unidad producida se reducen más de lo que esperamos. También es cierto que, dependiendo de la marca, su caché y las características del coche el valor añadido es mucho más alto. Un claro ejemplo de esto es que en una marca de coches deportivos como es Ferrari, el beneficio neto por unidad vendida es de la sorprendente cantidad de 56.759 euros.

A continuación, ofrecemos una lista con aquellas marcas que más beneficios obtienen por unidad vendida:

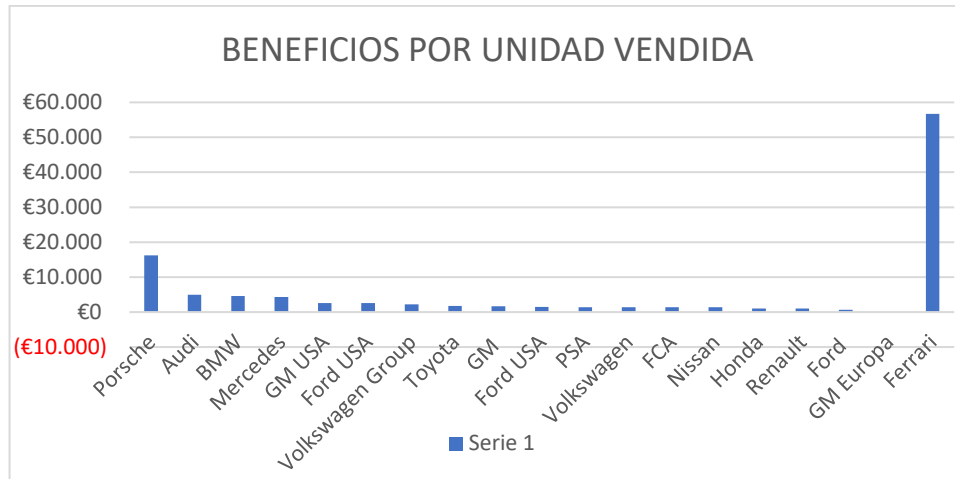
-Ferrari: 56.759€	-
-Porsche: 15.853€	-
-BMW: 3.435€	-
-Audi: 3.402€	-
-Mercedes: 3.234€	-
-Ford: 1.674€	-

---

<sup>14</sup> E.C., "Así se fabrica un coche, todas las fases"



En el siguiente gráfico aparecerá una comparación entre los beneficios obtenidos por cada unidad vendida de las ya mencionadas marcas y el resto de las marcas existentes<sup>16</sup>:



Gráfica 2: Beneficios por unidad vendida

Hasta el momento se ha tratado de dar un panorama o aproximación general sobre el sector automovilístico a nivel nacional, que sirve como contexto para centrarnos en la provincia de Soria de lo que hablaremos en el siguiente capítulo.

### 3.2 Impacto en la actividad económica

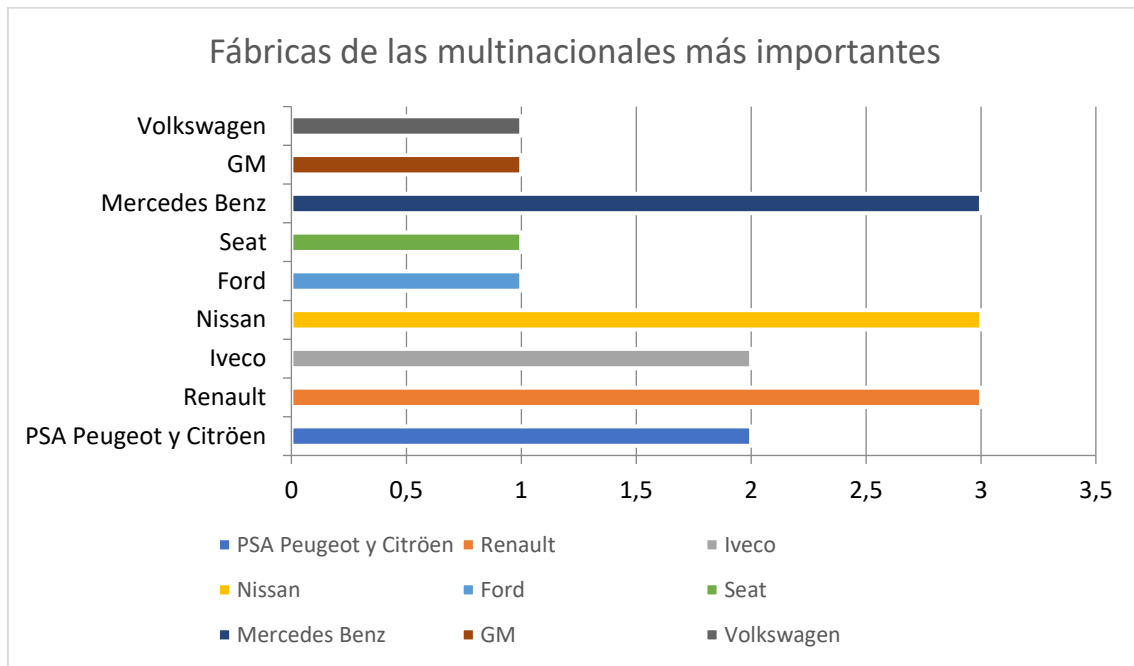
Hoy en día se podría decir que el sector automovilístico en España es uno de los más importantes que se encuentran activos en este país. Sin él, España se desmoronaría económicamente hablando ya que aporta la increíble cifra del 9% al PIB español. En él se agrupan los fabricantes de automóviles y componentes. Si se incluyeran también el resto de los sectores relacionados con la automoción (seguros, financieras...) llegaría a sumar el 10% de contribución en el PIB. Todo esto se puede traducir en 120.219.300.000 euros aproximadamente.<sup>17</sup>

Otro dato importante para destacar es el empleo que genera esta actividad económica. El sector automóvil en España mantiene un total del 9% de la población activa, según datos oficiales de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)

<sup>16</sup> Oscar Magro, "¿Cuánto ganan los fabricantes por cada coche vendido?"

<sup>17</sup> Marta Yoldi, "Las cifras de la automoción en España"

recogidos en el informe anual del sector automovilístico en España. <sup>18</sup>Dentro de la población activa se encuentran todos aquellos empleos relacionados directamente con el mundo del motor (autoescuelas, postventa, seguros, servicios técnicos, fabricantes...). España es residencia de 17 fábricas de marcas automovilísticas de turismos, vehículos comerciales y vehículos industriales. Estas pertenecen a las grandes marcas automovilísticas, repartiéndose como se muestra en el siguiente gráfico.



Gráfica 3: Fábricas de las multinacionales más importantes

En el siguiente mapa podemos observar donde se sitúan en España las fábricas de estas grandes marcas. Estas plantas de fabricación están distribuidas a lo largo de todo el territorio peninsular, aunque podemos ver que preferentemente se sitúan en el centro o en la zona costera, buscando la facilidad de infraestructuras de comunicación:

<sup>18</sup> ANFAC

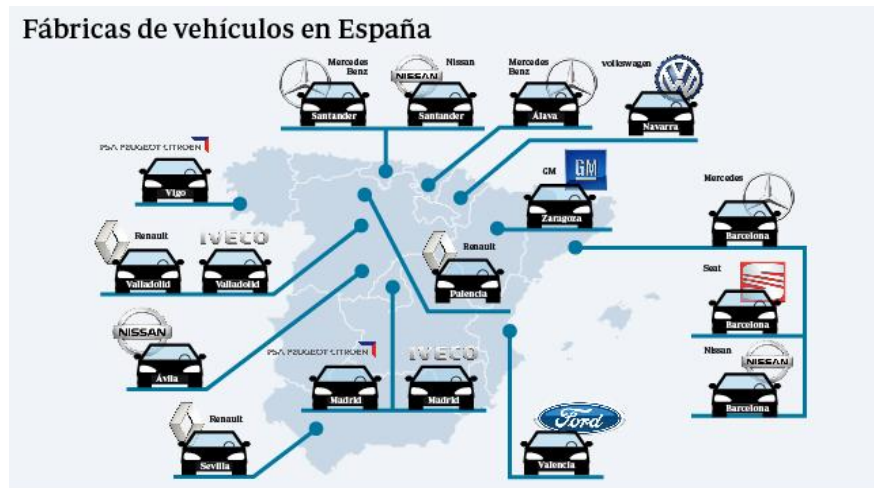


Ilustración 12: Fábricas de automóvil en España

España es una de las grandes productoras de automóviles de gama media de Europa, produciendo algunos de los modelos más famosos, también denominado como “modelos fabricados en exclusiva mundial”, como son:

- Audi: Audi A1
- Renault: Renault Megane, Captur y Kadjar
- Seat: Seat Ibiza y Seat León
- Citroën: Citroën C4 Cactus
- Ford: Ford Transist

A estos modelos, se les suman otros, pero de menor reconocimiento a nivel mundial<sup>19</sup>.

### 3.3 Exportación

Un factor muy importante a tener en cuenta es el nivel de exportación. España exporta a países extranjeros el 82% aproximadamente de los vehículos producidos. Extrapolando estos datos al total de exportaciones que se producen en el país son el 12,5% del total.

En el año 2018, el sector recibió una inversión potencial de 3000 millones de euros. Esta inversión aumentó más de un 40% respecto a los años anteriores que venían dando cifras de 2000 millones de euros<sup>20</sup>. Todo esto hizo que, en ese año, los euros centrados dentro del total acumulado del sector del automóvil alcanzaron, los 104000 millones de euros, según ANFAC. En este ejercicio se produjo una subida de ventas en todos los tipos de

<sup>19</sup> Félix García, “La industria del automóvil en caída y a la espera del coche eléctrico”

<sup>20</sup> Redacción Interpresas, “La inversión de la industria automovilística en España superó los 3.000 M.€ en 2018”

vehículos (turismos, vehículos industriales y vehículos comerciales) como se puede observar en la siguiente tabla.

<b>TABLA 2: VEHÍCULOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA (2018)</b>									
Marca	Seat León	Dacia Sandero	Nissan Qashqai	Renault Clio	Renault Megane	Seat Ibiza	Seat Arona	Volkswagen Golf	Peugeot 208
Unidades	20650	17519	16727	15494	15338	14414	13651	13374	13213

Por todo lo anteriormente mencionado, España se posiciona en el segundo lugar en el ranking de productores de automóvil de la Unión Europea, tan solo por debajo de Alemania. Si extrapolamos estos datos a nivel global, España se posiciona en el puesto número 8, después de China, Estados Unidos, Japón, Alemania, India, Corea del Sur y México. A continuación, se muestra un gráfico mostrando por orden los países con mayor producción automovilística, así como la cantidad de vehículos producidos en 2018:

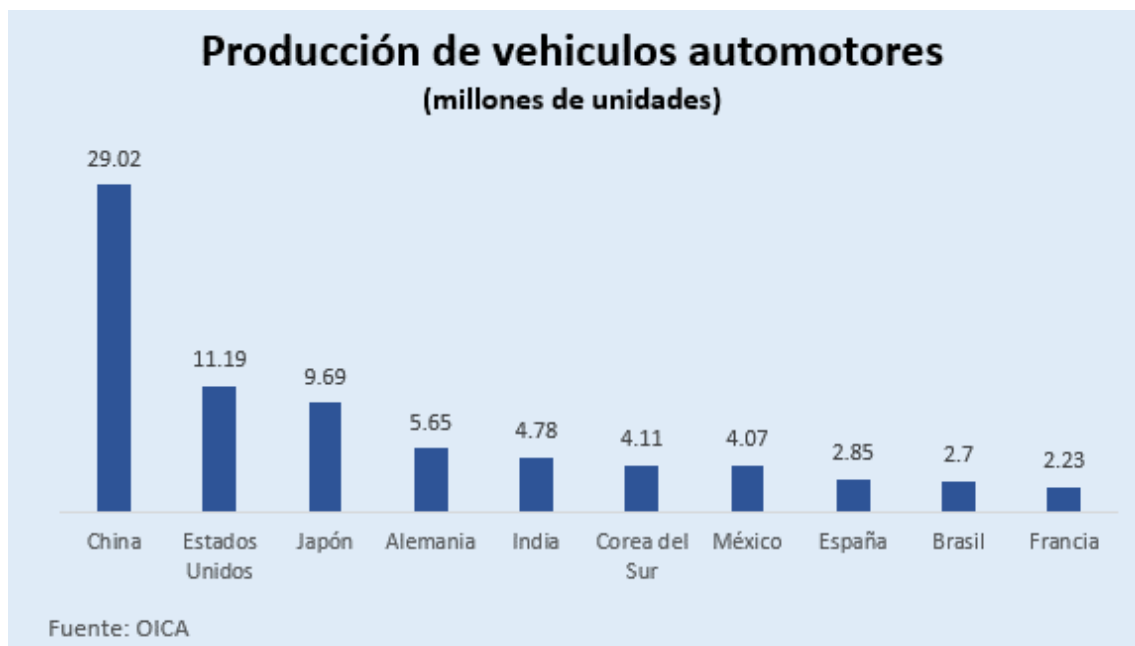


Ilustración 13: Ranking de potencias automovilísticas

En la última década, la calidad de los automóviles producidos dentro de España ha aumentado progresivamente debido a sus inmensas inversiones multimillonarias.

Los factores que han permitido que el sector automovilístico se mantenga en el ranking mundial de productores son los siguientes:

- La productividad.
- La preparación de la mano de obra trabajadora en la producción y fabricación.
- El estado de entendimiento y paz social con los agentes sociales.
- España posee uno de los mercados de componentes auxiliares de automóvil más importante no solo a nivel europeo sino mundial.

Se puede decir que la alternativa a viajar en un transporte motorizado con ruedas sobre el asfalto podía ser el tren, el barco o el avión, pero ninguno de estos bienes sustitutivos es tanpreciado por el consumidor como el automóvil. En un pasado la alternativa más escogida por la población del momento era el tren, pero tras acabar la Guerra Civil y popularizar los precios del automóvil, el transporte por las vías fue reduciéndose poco a poco.

Otro sector importante dentro de la automoción es el de las fábricas de coches, las fábricas de componentes de automóviles y repuestos. A continuación, se muestra una lista de las empresas productoras de componentes que más facturan dentro de las fronteras españolas:

Posición Sector	Evolución Posiciones	Nombre de la empresa	Facturación (€)	Provincia	
1	1 ↑	LEAR CORPORATION HOLDING SPAIN SLU	538.817.000	Tarragona	Ver más
2	1 ↓	BENTELER MPPV AUTOMOTIVE MANUFACTURING ESPAÑA SL.	493.152.000	Palencia	Ver más
3	0 →	CONTINENTAL TIRES ESPAÑA SL	391.206.000	Madrid	Ver más
4	(ND)	MERCEDES-BENZ PARTS LOGISTICS IBERICA S.L.	370.628.000	Guadalajara	Ver más
5	1 ↓	NEUMATICOS SOLEDAD SL	274.000.286	Alicante	Ver más
6	1 ↓	EUROFREN SYSTEMS S.L.	227.479.000	Navarra	Ver más
7	(ND)	PLACAS DE PIEZAS Y COMPONENTES DE RECAMBIO SA.	129.917.651	Madrid	Ver más
8	1 ↓	GOODYEAR TIRES ESPAÑA SA.	128.960.463	Madrid	Ver más
9	3 ↓	HBPO AUTOMOTIVE SPAIN SL	124.462.475	Barcelona	Ver más
10	1 ↓	NEUMATICOS ANDRES SAU	121.758.827	Salamanca	Ver más

Ilustración 11: Empresas de facturación según sus ingresos<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> S.A, "Ranking de Empresas del sector Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor"

Esta parte del sector es beneficiada por el envejecimiento del parque automovilístico ya que cada vez se necesitan más repuestos a la vez que los coches son más viejos y necesitan más reparaciones.

Otra actividad del sector importante son los talleres mecánicos. Hoy en día, se encuentran registrados unos 43000 talleres en el Ministerio de Industria<sup>22</sup>.

### 3.4 Retos

A pesar de estos datos, nos encontramos con la noticia de que las matriculaciones llevan un tiempo sin crecer desde el último cuatrimestre del año 2018; consecuencia del descenso de las matriculaciones es el envejecimiento del parque automovilístico español. Esto es debido a la incertidumbre que poseen los consumidores a la hora de comprar un vehículo nuevo. Esto genera un aumento del mercado de segunda mano, ya que el consumidor no quiere gastarse grandes cantidades de dinero en un coche que cabe la posibilidad de que en unos años no le sea permitida la circulación. A su vez, esta incertidumbre viene dada por la interrogante del automóvil eléctrico, su precio y el futuro de los automóviles de combustión.

España requiere de modernización en su parque automovilístico, sobre todo renovación hacia el coche eléctrico. Si España quiere cumplir con su reducción anual de emisiones contaminantes de cada año (orden llegada desde Bruselas) tiene que propulsar cuanto antes la movilidad eléctrica.

El Ministerio de Industria planea una inversión de 2634 millones de euros en la investigación y producción de baterías para coches eléctricos en un periodo de 6 años (2016-2022). También uno de los planes del movimiento del plan eléctrico español consiste en la atracción de inversores asiáticos, especializados en la fabricación de baterías, con el fin de que delegasen parte de la producción de sus productos en España. Es así ya que en España no hay apenas empresas que tengan estudios especializados en su producción y mucho menos producción de estos bienes. El fin de todo esto es no quedarse atrasados en la producción del automóvil eléctrico respecto a otros países.

Parte de este plan de rejuvenecimiento del parque automovilístico es dedicado a la oferta de rebajas a la hora de la compra de un automóvil eléctrico, a cambio de la entrega de uno

---

<sup>22</sup> S.A., “¿Sabes cuántos talleres de reparación de vehículos hay en España?”

más viejo y contaminante: unos 1600 millones de euros de los 2634 millones anteriormente mencionados.

Sin embargo, el problema de raíz que tiene España, que es el mayor causante de las pocas ventas de coches eléctricos, es que no existen apenas puntos de recarga como para dar un impulso a este producto. Hay países que ya cuentan con una amplia red de recarga distribuida por todo su territorio, por lo que cuentan con un parque automovilístico con una gran parte de eléctricos.

Parte de este problema de los coches eléctricos, se debe hacer cargo la empresa privada, al igual que todas las gasolineras pertenecen a empresas privadas. Una empresa potencial es Iberdrola. A principios del 2019, contaba con un total de 30 puntos de recarga eléctrica y tiene un plan para llegar a instalar 200 puntos al final de 2019. Para finales del 2021 quiere instalar un total de 25000 puntos de recarga. Lo positivo de todo esto es que, si esto es así, se podría llegar a producir el aumento de oferta y demanda del automóvil eléctrico, haciendo desaparecer esa incertidumbre a la hora de comprar un coche de la que hablamos anteriormente. Si añadiésemos otras empresas eléctricas, que tienen un plan parecido a Iberdrola, España podría convertirse en una potencia del coche eléctrico y de las energías renovables.

España produce dentro de sus fronteras 6 modelos de coches de diferentes marcas propulsados únicamente con energía eléctrica. Son los siguientes:

- Mercedes Vito versión eléctrica.
- Opel Mokka X
- Peugeot Rifter
- Citroën Berlingo
- Nissan NV 200
- Renault Twizy

Esta producción puede analizarse desde dos puntos de vista contrarios. Desde el punto de vista de las exportaciones, los datos son buenos, ya que el 90% de los autos eléctricos producidos en España son exportados al resto del mundo. Sin embargo, solo un 0,08% de

los coches vendidos, lo que en números concretos son 3500, son unidades eléctricas vendidas únicamente en España<sup>23</sup>.

Estos son los talleres legales, luego también se encuentra una gran cantidad de talleres clandestinos que defraudan a Hacienda. Otro inconveniente es que, al no estar registrados en el Ministerio de Industria, no sabes si tienen las instalaciones adecuadas o si sus servicios son fiables o no, por lo que una reparación puede ser efectuada con fallos poniendo en riesgo al consumidor. La existencia de talleres clandestinos aumentó en los tiempos de crisis en los que el dinero ganado por las familias escaseaba y había que buscar soluciones baratas a problemas caros. La desaparición o la proliferación de talleres clandestinos corre hoy a cargo de los consumidores, si quieren recurrir a un servicio técnico seguro y de calidad por un poco más de dinero o si prefieren todo lo contrario por un poco menos de dinero.

Otro interrogante de los talleres es su futuro. Con la actual y futura llegada de la movilidad eléctrica, ya no se requieren tantos componentes mecánicos que deban ser arreglados, ya que el eléctrico posee un sistema más simple mecánicamente hablando que un coche de combustión. Hay dos posibilidades respecto al futuro de los talleres:

1. La desaparición.
2. Cambiar la especialización hacia la reparación de coches eléctricos. Esto conlleva una disminución de los arreglos mecánicos y el taller se centraría en los arreglos electrónicos y del sistema inteligente y autónomo del coche.

---

<sup>23</sup> F. García *“La industria del automóvil, en caída y a la espera del coche eléctrico”*



## 4. El automóvil en la provincia de Soria



*Ilustración 14: Hispano Suiza por Soria*

### 4.1 De la rueda al motor

La rueda, desde su invención lleva usándose para facilitar trabajos laboriosos desde hace más de 10.000 años. Si acoplamos un par de ruedas a una cesta de mimbre, nos encontramos frente a la invención del carro.

Los primeros carros que existieron fueron propulsados y arrastrados por personas. Esto es debido a que los animales, como el caballo u otros, no se habían domesticado todavía. Pero fue, con la domesticación de los animales cuando se usaron por primera vez como elementos de arrastre de carros y como medio de transporte. De inmediato comenzaron a unirse carros y animal para dar lugar al transporte por tiro.

Los primeros carros usados por los celtíberos en Numancia (actual provincia de Soria), eran carros bastante rudimentarios en los que se unían dos ruedas macizas de madera a una cesta formada en su totalidad por troncos rectos de árboles y una canasta. Fue poco frecuentado su uso ya que el invento en cuestión era muy robusto y pesado, las vías de tránsito eran bastante deplorables y ser utilizadas por carros se convertía en una completa aventura, así que se usaba en general al animal en sí como medio de transporte más rápido y eficaz.

Con la llegada de los romanos a la Península todo cambió. Los carros emprendieron un proceso de mejora. Las ruedas macizas se sustituyeron por ruedas más ligeras formadas por una circunferencia hueca de madera y, como armazón principal, una serie de radios que le daban robustez a la estructura. También se crearon estructuras más ligeras que permitiesen al animal arrastrarlas sin dificultad. Existieron dos tipos de carros: de dos ruedas y de cuatro ruedas.

Avanzando en la historia, nos encontramos con la Edad Media, en la cual el carro dejó de ser frecuente a favor del transporte animal. Todo esto fue debido a la invención de la herradura, que permitió dar a los animales mayor distancia de alcance en sus viajes. Las mercancías solían ser transportadas a lomos del animal. Este proceso de desuso de los carros tuvo lugar entre los siglos XV y XVI.

A finales del Renacimiento se reanudó el uso del carro como medio de transporte. Se introdujeron numerosas mejoras, tanto ornamentales, como de comodidad del pasajero, mayor capacidad de transporte de mercancías y algunas que otras mejoras estructurales, como el uso de la suspensión de arco o la mejora de la estructura superficial con formas más curvas para obtener una forma más aerodinámica, reduciendo así la fuerza necesaria que se debe aplicar para desplazar el carro y la fricción del viento, aumentando de este modo la carga aerodinámica.

En este periodo también se crearon numerosos tipos de carruajes y carros, como la galera, el coche, la tartana, etc.

Curiosamente, este proceso de innovación en los carruajes coincidió con las crisis y decadencias del Imperio Español. Bien es sabido que el arte y la belleza se propulsan en tiempos de decadencia.

El transporte de pasajeros en masa no tuvo lugar hasta la invención de la diligencia en el siglo XVII. Era un carruaje que prestaba líneas de transporte regular entre dos núcleos de población<sup>24</sup>. Se

podría decir que es el predecesor y antepasado del autobús. La diligencia se dividía en tres compartimentos. A lo largo del tiempo, estas diligencias



Ilustración 15: Diligencia

podieron llegar a transportar hasta 20 pasajeros. Estos carros tan voluminosos eran propulsados por dos, cuatro, seis, ocho o diez caballos, dependiendo del volumen de peso, colocados en filas de dos.

El servicio de diligencias en la provincia de Soria se establece desde mediados del siglo XIX, más concretamente desde 1850, hasta la introducción del automóvil, en sus diversas formas (berlina, autobús, etc.). Algunas de las líneas de diligencias sorianas más utilizadas fueron las siguientes<sup>25</sup>:

TABLA 3: Diligencias		
NOMBRE DE LA LÍNEA	DURACIÓN DEL VIAJE	FECHA DE DATACIÓN
Soria-Madrid	4 días	1857
Soria-Guadalajara	1 día y 8 horas aprox.	1860
Soria-Jadraque	10 horas	1961
Soria-Sigüenza	Desconocida	1864

<sup>24</sup> S.A., “Diligencia (Carruaje)”

<sup>25</sup> Juan Cascante Cabrerizo, “Historia del Tránsito Rodado en Soria”, pág. 11-24.

Este transporte tuvo sus beneficios, ya que se crearon numerosos comercios, hoteles y negocios alrededor de las rutas que frecuentaban estos transportes, creando riqueza de esta forma. También hay que tener en cuenta que los animales que propulsaban las diligencias debían ser sustituidos cada 30 Km. por lo que se precisaba de relevos a lo largo del trayecto. Ejemplos de ventas u hospedajes que surgieron gracias a las diligencias fueron:

- Jubera: Venta del Carro.
- Montuenga: Venta de la Carolina.

Las diligencias en Soria jugaron un papel muy importante, debido a que el ferrocarril no paraba en Soria por la demanda insuficiente causada por los altos precios de este transporte. Además, los coches de tiro poseían una oferta mucho más versátil que la del ferrocarril. Un buen ejemplo es el precio de la diligencia: en 1894 José Hernández realizaba viajes entre Soria y Tarazona por el módico precio de 0,25 pesetas por cada 90 kg. de carga. Si a esto sumamos que las diligencias recorrían los trayectos provinciales en un relativo corto plazo de tiempo, en Soria se dan las situaciones idóneas para el desarrollo.

Las últimas líneas de diligencias en Soria datan del periodo de 1914 a 1924. Sin embargo, carros tirados por mulas están presentes en los mercados sorianos hasta los años 50 del siglo XX, practicando el trueque como medio de pago. Todo esto demuestra la decadencia económica en la que Soria estaba sumida en aquellos años<sup>26</sup>.

Las compañías de diligencias más importantes fueron:

- Victoriano de Marco
- Felipe Ruiz
- Miguel Cisneros

En este periodo, también se crearon carros con nombres, que darían lugar al nombre de algunos modelos de coche, como pueden ser “berlina” o “cabriole”

## 4.2 Primeros pasos del automóvil en Soria.

Nos encontramos a finales del siglo XIX y la población ya es consciente de la invención del automóvil. Aunque la mayoría de la población mostraba rechazo a esta innovadora fuente de transporte, más rápida, duradera y fiable. El causante de este rechazo irracional

---

<sup>26</sup> Emilio Ruiz, *“Historia de los transportes y comunicaciones de Soria”*.

que la población tuvo hacia este invento es el miedo a lo desconocido, pese a conocer sus ventajas sobre las carrozas y transporte animal. Algunas personas para argumentar sus discursos usaban pequeños detalles sin importancia, como la sobriedad de los interiores, o el ruido que provocaban los motores de combustión. Ejemplo de ello es el artículo “Los coches-correos” de *El Noticiero de Soria*, 17 de octubre de 1891, en el que se decía:

*“Por lo visto hasta que no sucedan vuelcos con muertos y heridos de consideración, como dijo el otro, no se va a pensar aquí en que los coches correos son antirreglamentarias y del más detestable servicio.*

*Que ocurran accidentes como los de los pasados días... pues que ocurran.*

*Muy pintados por fuera, a veces, y los interiores sin hilvanar casi siempre.”*

El automóvil apareció en la provincia de Soria por primera vez, al mismo tiempo que el ferrocarril alcanzaba su máxima madurez. En ese mismo momento el coche deja de ser un capricho de las clases acomodadas para pasar a ser dominio de más amplios sectores de la población, aunque su gran expansión no tuvo lugar hasta mediados del siglo XX. La aparición del transporte motorizado por carretera tiene un impulso a partir de las políticas intervencionistas en el sector ferroviario en defensa de los usuarios.

En el año 1908 apareció el primer automóvil turismo, este fue un C.V.R (iniciales del inventor) con matrícula SO-1, perteneciente a Bernardino Franco Alonso<sup>27</sup>. Pocos años después, en el año 1914 concretamente, apareció el primer vehículo industrial, un ómnibus de la Empresa Felipe Ruiz del que hablaremos más adelante.

Como consecuencia de la aparición de la industria automovilística en Soria, surgieron demandas derivadas del sector, como pueden ser empresas tapizadoras, talleres, fábricas de componentes, etc.<sup>28</sup>.

Al mismo tiempo que surge la industria automovilística, desaparecen progresivamente a lo largo de los años profesiones y empresas que se dedicaban a la fabricación de carros u otros medios de transporte que no empleaban un motor de combustión, pero muchas empresas y negocios familiares desaparecieron, pero muchas otras para no salir del negocio decidieron adaptarse a las condiciones fabricando componentes de automóviles o reparándolos. Algunos de los nombres de los talleres que sufrieron esta adaptación empresarial son:

---

<sup>27</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *“Historia del Tránsito Rodado en Soria”*, pág. 91.

<sup>28</sup> Emilio Ruiz, *“Historia económica de Soria”*.

- Talleres Eusebio Marina, localizados en el Palacio de los Alcántara, en la calle Caballeros nº 3.
- Talleres Toribio Jiménez, en la carretera de Circunvalación.
- Talleres Ignacio Barasoain, el más importante de la ciudad ya que se dedicaba a dar forma a las carrocerías de los coches, localizado en lo que en la actualidad se llama plaza de los Jurados<sup>29</sup>.

#### 4.2.1 Gonzalo Ruiz Pedroviejo

La empresa que mejor supo adaptarse al cambio de la propulsión animal a la propulsión mecánica en Soria fue la de Felipe Ruiz. Antes de la llegada del motor se dedicaba al transporte de pasajeros por líneas regulares por la provincia, pero con diligencias y carruajes propulsados por animales, en general caballos.

Con la llegada del motor, mostró su desconfianza hacia esta innovación, pero fue su hijo Gonzalo Ruiz Pedroviejo el que le animó a dar este gran salto, siendo el primer industrial de la provincia en usar vehículos motorizados en su negocio.

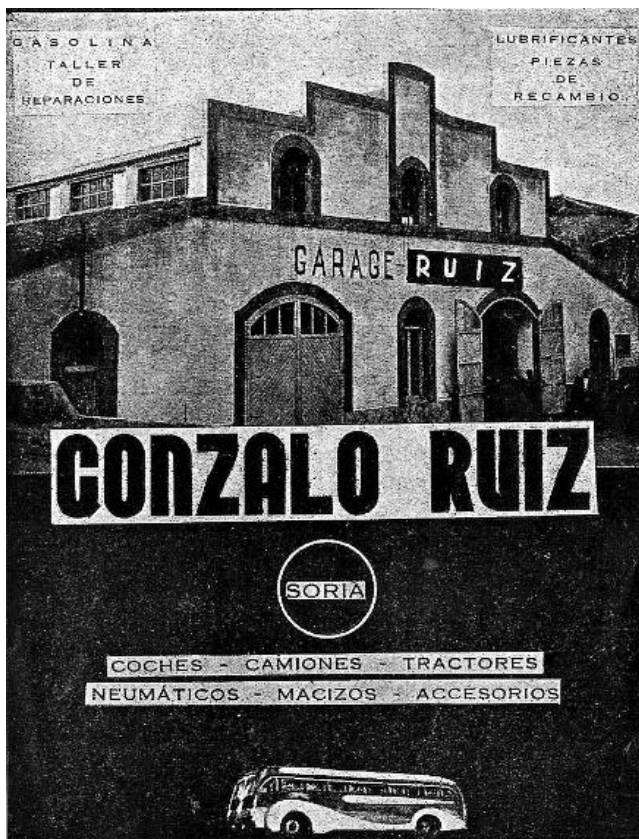


Ilustración 16: Cocheras Gonzalo Ruiz Pedroviejo

Felipe Ruiz envió a su hijo a Francia, donde la motorización se expandió con mayor rapidez debido a la mayor industrialización. Curioso es que la mayoría de los compañeros de la escuela de conducción que acompañaron a Gonzalo Ruiz, más tarde se convirtieron en propietarios de los grandes concesionarios de Ford en la España de la época<sup>30</sup>.

A su vuelta de Francia, Gonzalo Ruiz, se hizo cargo de los negocios de su padre y a lo largo de los años se convirtió en el empresario soriano de mayor renombre en la provincia. El

<sup>29</sup> Juan Cascante Cabrerizo, "Antiguos Talleres de coches".

<sup>30</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.

primer ómnibus o autobús que matriculó la empresa fue un Hispano Suiza con matrícula SO-12, que cubría la línea Soria-Tarazona<sup>31</sup>.

La utilización de autobuses u ómnibus fue tan solo el primer paso en su expansión. Tras poseer estos medios de transporte, decidió crear talleres para su mantenimiento y reparación, aceptando reparar también automóviles privados. Hoy en día, las que fueron sus cocheras se encuentran abandonadas, detrás de la Torre de Doña Urraca, tras el Palacio de la Audiencia. Algunas de las líneas de transporte provincial que instauró fueron:

- Soria-Gómara.
- Soria- Tarazona.
- Soria-Calahorra.

A principios de los años 20, adquirió la concesión de la marca Ford, a la que, a lo largo de los años, fue añadiendo más marcas en su concesionario, tales como Hispano Suiza, Dodge...

Al no haber disponibilidad de combustible en la provincia, decidió crear su propia gasolinera en sus talleres. De este modo se convirtió en una de las primeras gasolineras en la provincia. A lo largo de los años construyó más gasolineras, pero de las cuales, la única que ha resistido en funcionamiento a lo largo de los años es la gasolinera Los Linajes. Actualmente está fuera de funcionamiento desde el día lunes 23 de diciembre del 2019. Solicitó al Ayuntamiento de Soria, licencia en 1947 para construir la gasolinera y tal licencia le fue concedida. Hoy en día, la gasolinera se encuentra enfrente del actual Hotel Alfonso VIII. La gasolinera se caracteriza por poseer el escudo de los Doce Linajes en la parte superior de la infraestructura, que sigue las formas compositivas racionalistas. La gasolinera fue colocada estratégicamente en ese lugar, ya que era la antigua salida a Madrid y se situaba enfrente de la estación de tren soriana.

Gonzalo Ruiz, también impulsó la industrialización mecánica del campo con la introducción de tractores. Adquirió la licencia de concesión de la marca de tractores Massey Ferguson, al mismo tiempo que enseñaba a los agricultores la utilización de estos

---

<sup>31</sup> Emilio Ruiz, *“Historia económica de los transporte y comunicaciones de Soria”*, pág. 175.

nuevos inventos nunca vistos anteriormente. Por último, cabe destacar también que Gonzalo Ruiz fue el primero en crear una línea de transporte urbana en la ciudad. Conectaba los puntos más importantes de la Soria de los 50, con recorridos que unían el Duero, la Barriada de Yagüe (recién construida), Las Casas, la Estación de Ferrocarril, etc<sup>32</sup>.

Por todo esto, Gonzalo Ruiz Pedroviejo tuvo un papel importante a la hora de impulsar el automóvil en Soria. La actividad principal de la empresa cesó en 1977 y la del taller de reparación mecánica en 1985<sup>33</sup>.

### 4.3 Evolución histórica del automóvil en Soria (1900-2000)

Para entender la línea de desarrollo que siguió el mundo automotriz en Soria durante cada década del siglo XX, hay que tener en cuenta el entorno general que le rodea, como son las situaciones políticas, económicas, gubernamentales...

#### 4.3.1 Década 1901-1910

Esta década se caracteriza por ser una época de tránsito entre la decadencia de la actividad económica española tras el Desastre del 98, hacia la recuperación de la economía española. Eran numerosos los industriales extranjeros que tenían interés en la producción en España. Fue en esta década cuando los sorianos pudieron ver por primera vez el famoso invento llamado automóvil.

El primer avistamiento en Soria del automóvil fue durante la visita del rey Alfonso XIII, en 1905, a la provincia. Entró a la ciudad con uno de sus coches. Era un coche de la marca Hispano- Suiza.

Más tarde, el monarca volvería a visitar la provincia en 1906, con la mala suerte de que, durante su paso por la ciudad de Soria, el coche en el que viajaba sufrió una avería. El taller que se hizo cargo del coche de la Familia Real fueron los talleres de Claudio Alcalde, siendo esta la primera reparación mecánica de su negocio y a su vez de toda la provincia.

---

<sup>32</sup> Javier Martínez Romera, *"Gonzalo Ruiz Pedroviejo, el pionero de la automoción en Soria"*.

<sup>33</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.



En 1908, se matriculó el primer automóvil de la provincia, un CVR con matrícula SO-1, propiedad de Bernardino Franco Alonso.

A continuación, se mostrará una tabla con el número total de matriculaciones de la provincia clasificadas según el tipo de vehículo.

En estos 10 años, se matriculó en Soria un total de 1 vehículo, como se muestra a continuación<sup>34</sup>:

<b>TABLA 4</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
0	1	0	0

#### 4.3.2 Década 1911-1920

Este periodo, estuvo marcado principalmente por el estallido de la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Todas aquellas marcas interesadas en establecer su punto de producción en España vieron canceladas sus expectativas productivas a causa de la guerra.

También fue una época de más matriculaciones en Soria. En 1911 se matriculó el segundo automóvil en la provincia, un La Cuadra con matrícula SO-2, perteneciente a Javier Olazábal. Hoy en día se sigue conservando el SO-2 y es el único automóvil que se conserva de la marca en perfectas condiciones y con los componentes originales que incorporaba el coche de serie. Actualmente se encuentra en Barcelona<sup>35</sup>.

Fue una época en la que diversas marcas de automoción abrieron por primera vez su mercado en la provincia. Ejemplo de ello son Peugeot, en 1913 se matriculó un coche de esta marca con matrícula SO-7 a nombre de Nicolás Benito, o la marca Scart, con matrícula SO-10 a nombre de Dionisio Gonzalo.

A continuación, se mostrará una tabla con el número total de matriculaciones de la provincia clasificadas según el tipo de vehículo.

En estos 10 años, se matricularon en Soria 53 vehículos, como se muestra a continuación<sup>36</sup>:

<sup>34</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *"Historia del tránsito rodado en Soria"*, pág. 96.

<sup>35</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.

<sup>36</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *"Historia del tránsito rodado en Soria"*, pág. 96-99.

<b>TABLA 5</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
26	25	2	0

### 4.3.3 Década 1921-1930

Tras finalizar la terrible década de los años 10, llegaron los felices años 20. Todas aquellas compañías que habían querido establecerse en España antes de la guerra se fueron estableciendo en suelo español poco a poco. Si sumamos a esto la política de expansión económica propulsada por Primo de Rivera, sin duda alguna fue un periodo de expansión industrial.

En el año 1929 se produjo el crac de la Bolsa de Nueva York y, por consiguiente e La Bolsa mundial, en la que se vio afectada de gravedad España. Este hecho, se vio reflejado en el número total de matriculaciones de la provincia, pasando de 184 matriculaciones en 1929 a tan solo 93 en el año 1930.

En la provincia de Soria se matricularon principalmente vehículos industriales de transporte de personas y de mercancías, ya que la población no disponía del capital suficiente para comprarse un automóvil privado.

Durante estos años, también se estrenaron en Soria algunas marcas como es el caso de Citroën, en 1923, con matrícula SO-111 a nombre de Ramón de Juan.

En 1925, Mariano Granados junto con Gerardo Diego emprendieron un viaje al Urbión con el viejo Ford Modelo T que poseía Mariano Granados al que Gerardo Digo llamaba con cariño el “Forito”<sup>37</sup>

En estos 10 años, se matricularon en Soria 794 vehículos, como se muestra a continuación<sup>38</sup>:

<b>TABLA 6</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
422	332	39	1

<sup>37</sup> Gerardo Diego, “Soria sucedida”

<sup>38</sup> Juan Cascante Cabrerizo, “Historia del tránsito rodado en Soria”, pág. 104-107.

#### 4.3.4 Década 1931-1940

En esta época en Soria y en el mundo entero se estaban viviendo las consecuencias de la caída de la Bolsa de Nueva York, causada por las especulaciones de las acciones. En este contexto de recesión económica, en España se proclamó en 1931 la II República, cuya trayectoria se vio truncada en 1936 por la Guerra Civil. En este lapso de los tres años de la guerra, el mundo industrial apenas tuvo producción dentro de las fronteras y, por consiguiente, el automóvil tampoco. En el momento en que acaba la Guerra Civil comienza la Segunda Guerra Mundial, y todas aquellas empresas automovilísticas que importaban vehículos a España o que producían sus productos aquí, pararon su producción. Por todo esto, se considera a este periodo, una etapa oscura de recesión en el mundo automotriz.

En Soria, todos estos sucesos se vieron reflejados en el número de matriculaciones. En esta década, tan solo se matricularon en la provincia un total de 327 vehículos. De este total de matriculaciones podemos destacar dos datos:

- En 1934, se matriculó el primer automóvil de la marca Opel en Soria, con matrícula SO-950 a nombre de Pablo Marco.
- Durante la Guerra Civil solo se matricularon un total de 5 vehículos, siendo el año 1937 un año caracterizado por no tener ninguna matriculación en la provincia. En el año 1938, tan solo subieron los números de matriculación a 3 vehículos registrados. Los motivos por el que el número de matriculaciones descendió tan radicalmente fueron fundamentalmente dos:
  - La recuperación económica que sufría la provincia y España hacia finales de 1935 se vio paralizada por la Guerra Civil y aquellas familias que hubiesen podido comprar un coche, no lo hicieron por insuficiencia de capital.
  - Aquellas personas que podían permitirse un automóvil en casa o empresarios que necesitaban camiones o buses para su negocio, no los compraron ya que viendo que los vehículos de sus vecinos eran requisados para ser empleados en la guerra, no se arriesgaban en adquirir uno.
- Ya finalizada la Guerra Civil, el ya mencionado Gonzalo Ruiz Pedroviejo, adquirió un ómnibus de la marca Dodge.

Durante esta década, se matricularon en la provincia de Soria un total de 327 vehículos, como se muestra a continuación<sup>39</sup>:

<b>TABLA 7</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
209	116	0	2

#### 4.3.5 Década 1941-1950

En esta década se ven reflejadas las consecuencias de la Guerra Civil, un periodo de escasez en todos los sentidos. Al contrario que en la Primera Guerra Mundial, España no se vio beneficiada por ser país neutral ya que la contienda civil desarrollada entre 1936 y 1939 había dejado el país devastado, dejando sus capacidades productivas anegadas. Además, al finalizar la Guerra Mundial muchas de las marcas que querían instalar sus centros productivos en la península, no lo hicieron debido al aislamiento de que fue objeto España por parte de la comunidad internacional, por ser un régimen dictatorial y haber apoyado en mayor o menor medida a las Fuerzas del Eje.

En Soria, la Guerra Civil dejó una gran herida de la que fue difícil de recuperarse. El número de matriculaciones y registros automovilísticos se redujo aún más respecto a la década anterior. En la provincia de Soria durante esta década se matricularon un total de 207 automóviles. De este número de matriculaciones cabe destacar la siguiente información:

- La inmensa mayoría de los vehículos matriculados no eran nuevos, eran vehículos reparados que habían sido dejados en desuso. También sus componentes eran productos de segunda mano o reparados, como es el caso de los neumáticos que, ante la imposibilidad de adquirir un juego nuevo, se recauchutaban para una nueva vida. La imposibilidad de encontrar materiales nuevos era debido al bloqueo internacional y a la imposibilidad de producir estos productos dentro del territorio nacional.

<sup>39</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *“Historia del tránsito rodado en Soria”*, pág. 114-116.

- El 71,5% de los vehículos eran vehículos industriales, tales como camiones, ómnibus o furgonetas. Esto es debido a la necesidad de reconstruir la provincia y recuperarla de la Guerra Civil y a las diversas labores sociales en la población, como pueden ser las labores de distribución de la comida racionada a los habitantes, el transporte de civiles, etc.

Ejemplo de ello son los vehículos que las instituciones civiles adquirieron. El Ayuntamiento de Soria adquirió una autobomba Delahaye con matrícula SO-1279, el IPS (Instituto Provincial de Sanidad) adquirió una ambulancia de la marca americana Ford, con matrícula SO-1298.

- Se inscribió la primera moto de la famosa firma americana Harley Davidson con matrícula SO-1226, a nombre de Mariano Riosalido.

Durante esta década, se matricularon en la provincia de Soria un total de 207 vehículos, como se muestra a continuación<sup>40</sup>:

<b>TABLA 8</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
155	42	10	0

#### 4.3.6 Década 1951-1960

Es una década en la que la economía española comienza a recuperarse de la decadencia sufrida en las décadas anteriores. España se beneficia del desbloqueo de las Naciones Unidas en 1953 y se incorpora a ella en 1955. Es un periodo de progreso industrial, ya que aquellas marcas que estaban excluidas de su influencia en España por el bloqueo entran en el mercado español.

Además, también cabe destacar la creación de la marca nacional de SEAT en 1950 y FASA Renault en Valladolid en 1951. También afloraron las marcas de motos o motocicletas en España, como las marcas Soriano (pese a su nombre, no tiene que ver en absoluto con la provincia de Soria), Guzzi, Derbi, Vespa, etc.

<sup>40</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *“Historia del tránsito rodado en Soria”*, pág. 121-123.

Durante esta década en la provincia de Soria, se comienza a dejar de reparar vehículos de desguace para matricular otros nuevos y se matricularon un total de 2300 automóviles. De este número de matriculaciones podemos destacar las siguientes consideraciones:

- El 75% de las matriculaciones fueron motos o motocicletas. Por ello, se puede decir que la introducción en masa del motor en la población soriana fue gracias a las motos. Esto fue debido a la mayor accesibilidad que se podía tener a ellas ya que su precio era mucho menor que el de un automóvil nuevo y te transportaban de un punto a otro a una velocidad similar a la del automóvil. También se debe a que eran mas adecuadas para recorrer las vías de circulación, que por aquel entonces estaban descuidadas y muy mal conservadas, asemejándose más a un camino que a una carretera.
- El primer vehículo de la marca Volkswagen en la provincia se matriculó en el año 1954, con matrícula SO-1436, perteneciente a José Peña.
- En 1960, se matricula en Soria la primera excavadora/tractor, propiedad de Julio Herrero, con matrícula SO-3656.
- Es en esta década cuando la gran empresa de Gonzalo Ruiz comienza una época oscura de la que no se volverá a recuperar<sup>41</sup>.

Durante esta década, se matricularon en la provincia de Soria un total de 2300 vehículos, como se muestra a continuación<sup>42</sup>:

<b>TABLA 9</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
228	345	1727	0

<sup>41</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.

<sup>42</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *"Historia del tránsito rodado en Soria"*, pág. 147-149.

### 4.3.7 Década 1961-1970

Fue una década de prosperidad en la economía española. La liberación del mercado español y la apertura de este al mercado mundial, propició una mejora de la calidad de vida y un control de los precios.

En Soria, finalmente el automóvil pasó de ser un bien de lujo, que solo aquellos con capital abundante podían adquirir, a ser un bien necesario que podía adquirir gran parte de la población. En esta década, en la provincia de Soria se matricularon un total de 8997 vehículos. Fue una década de crecimiento en el parque automovilístico soriano. Las marcas y modelos que participaron de este notorio crecimiento fueron el SEAT 600, Renault R4, R6 y R8, así como otros vehículos emblemáticos de Renault y Citroën. De este número de matriculaciones de esta década, podemos destacar la siguiente información:

- En 1961, se matricula el primer Alfa Romeo de la historia de Soria, con matrícula SO-3914, perteneciente a Enrique Gómez.
- En 1961 se matricula el primer vehículo individual/privado de la marca Citroën en Soria, ya que anteriormente los vehículos de Citroën matriculados eran vehículos de uso industrial, como camiones o furgonetas. Su matrícula era SO-3917, perteneciente a María Mozo.
- En 1964 se matricula el primer Škoda de Soria con matrícula SO-5464, perteneciente a Diego López.
- El dato más importante que queda por mencionar de esta década es que el número de matriculaciones aumenta en un 391% respecto a la década anterior, por lo que es el periodo de la historia de la provincia en el que más aumenta el número de matriculaciones con un total de 8.897 vehículos, distribuidos de la siguiente forma<sup>43</sup>:

<b>TABLA 10</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
2717	4604	1674	2

<sup>43</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *“Historia del tránsito rodado en Soria”*, pág. 159-162.

#### 4.3.8 Década 1971-1980

Durante este periodo de tiempo, España se vio afectada por la crisis del petróleo causada por la guerra árabe-israelí. Como consecuencia, el PIB descendió bruscamente compaginado al mismo tiempo con un gran proceso inflacionario. Otro acontecimiento que añadió cierta inestabilidad a España fue la Transición tras la muerte del dictador Francisco Franco, cayendo la dictadura para dar lugar a una monarquía parlamentaria.

El sector del automóvil en Soria se vio afectado por estos acontecimientos en lo que respecta al mundo automotriz. El número de matriculaciones seguía creciendo, multiplicando el número de la década anterior. Durante este periodo, se matricularon en la provincia de Soria un total de 17581 vehículos. De estas matriculaciones podemos destacar la siguiente información:

- En 1975 se matriculó el primer automóvil de la marca Jaguar en Soria.
- En 1976 se matriculó el primer automóvil de la marca BMW en Soria y también el primer Volvo.
- Se matricularon un par de tractores de la marca John Deere, propiedad de la Delegación de Agricultura. Es la primera vez que se registraban en Soria vehículos con el distintivo VE (Vehículo Especial) al final de las matrículas tras los números: SO-00001-VE; SO-00002-VE; etc.

Durante esta década, se matricularon en la provincia de Soria un total de 17.581 vehículos, como se muestra a continuación<sup>44</sup>:

<b>TABLA 11</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
3243	13958	380	0

<sup>44</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *“Historia del tránsito rodado en Soria”*, pág. 175-178.



#### 4.3.9 Década 1981-1990

En 1985 la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea contribuyó a que desapareciera aquella situación de inestabilidad y que España creciera a escalas aceleradas económica, industrial, tecnológica y socialmente.

Respecto al mundo automotriz, se consigue el tan deseado coche nacional. Es el SEAT Ibiza y es el primer automóvil 100% diseñado y fabricado en España. El resto de los modelos de SEAT eran cesiones de licencia de los modelos de la firma italiana FIAT, la cual tenía un 7% aproximadamente de las participaciones de SEAT.

En Soria a principios de la década, el número de matriculaciones era todavía bastante reducido respecto al de la década anterior, pero a mediados de década el número de automóviles matriculados volvió a crecer en paralelo a la recuperación económica que vivía España por aquel entonces.

También se fueron introduciendo en el parque automovilístico soriano distintas firmas de procedencia asiática, como pueden ser: Nissan, Toyota, Mitsubishi, Honda (en el mercado de motocicletas y en el mercado automóvil) Kawasaki, Yamaha, etc. Esta incorporación de nuevas firmas al parque automovilístico se debe a que con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea se dio la posibilidad de comerciar con Asia.

En esta década, la empresa de autobuses de Gonzalo Ruiz cierra. Pese a esto, algunos servicios sobre todo de reparación y mecánica de la misma se extienden hasta 1985<sup>45</sup>.

En conjunto, durante esta década, se matricularon en la provincia de Soria un total de 20825 vehículos, como se muestra a continuación<sup>46</sup>:

<b>TABLA 12</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
5111	15090	624	0

<sup>45</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.

<sup>46</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *"Historia del tránsito rodado en Soria"*, pág. 186-188.

#### 4.3.10 Década 1991-2000

Fue una década marcada por la transición de la peseta al euro y también por la estabilidad económica que otorgaba el Banco Central Europeo, al mantener los tipos de interés y controlar el aumento de la inflación.

En Soria, las matriculaciones a principios de la década sufrieron caídas respecto a la década anterior, pero a mediados de década, la estabilidad otorgada por la Unión Europea hizo crecer el número de matriculaciones hasta alcanzar un máximo histórico en el año 1999 tras registrar un total de 3127 vehículos.

Durante esta década, se matricularon en la provincia de Soria un total de 25386 vehículos, como se muestra a continuación<sup>47</sup>:

<b>TABLA 13</b>			
<b>V. Industriales</b>	<b>Turismos</b>	<b>Motocicletas</b>	<b>Otros</b>
6447	18292	637	10

Una vez analizada, década a década, la evolución del desarrollo del automóvil en la provincia de Soria, ofrecemos en la tabla siguiente una síntesis que muestra la evolución en el conjunto del siglo XX.

<sup>47</sup> Juan Cascante Cabrerizo, *“Historia del tránsito rodado en Soria”*, pág. 198-201.

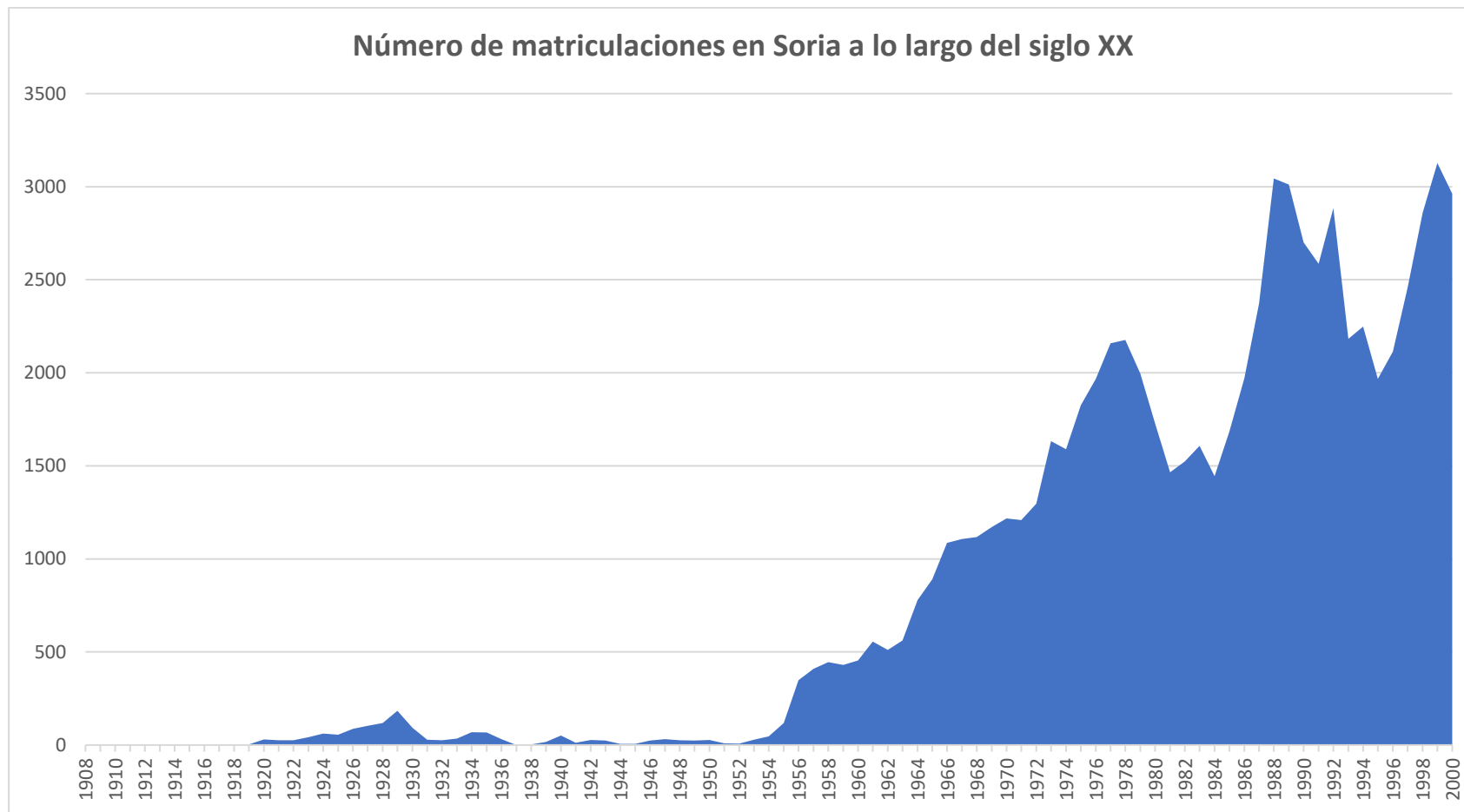
## MATRICULACIONES EN LA PROVINCIA DE SORIA EN EL SIGLO XX

<b>TABLA 14</b>					
<b>AÑO</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>AÑO</b>	<b>NÚMERO</b>	<b>AÑO</b>	<b>NÚMERO</b>
1908	1	1939	17	1970	1218
1909	0	1940	51	1971	1209
1910	2	1941	12	1972	1297
1911	2	1942	27	1973	1633
1912	1	1943	24	1974	1589
1913	3	1944	6	1975	1826
1914	3	1945	6	1976	1967
1915	1	1946	24	1977	2159
1916	3	1947	31	1978	2177
1917	3	1948	26	1979	1995
1918	2	1949	24	1980	1728
1919	3	1950	27	1981	1465
1920	30	1951	10	1982	1524
1921	25	1952	8	1983	1607
1922	25	1953	28	1984	1445
1923	42	1954	47	1985	1684
1924	61	1955	119	1986	1970
1925	56	1956	349	1987	2373
1926	87	1957	409	1988	3044
1927	103	1958	445	1989	3012
1928	118	1959	431	1990	2701
1929	184	1960	454	1991	2585
1930	93	1961	556	1992	2885
1931	29	1962	511	1993	2182
1932	25	1963	562	1994	2248
1933	34	1964	778	1995	1968
1934	69	1965	890	1996	2113
1935	68	1966	1086	1997	2457
1936	31	1967	1107	1998	2859
1937	0	1968	1117	1999	3127
1938	3	1969	1172	2000	2962

Tabla 4: Número de matriculaciones en Soria a lo largo del siglo XX

Presentamos a continuación en forma de gráfico los datos contenidos en la tabla anterior, con el fin de que se pueda percibir mejor su evolución y fluctuaciones.

## Historia del Automóvil en Soria



Gráfica 4: Número de matriculaciones en Soria a lo largo del siglo XX

## 4.4 Compañías de autobuses

A la hora de analizar la motorización de una zona en concreto, no solo hay que analizar el impacto y la historia del automóvil turismo, motocicletas, etc. También hay que observar el impacto causado por los ómnibus o autobuses ya que siempre han jugado un importante papel a la hora de motorizar cualquier zona. Por todo ello a continuación desarrollaremos un apartado dirigido a este medio de transporte, el ómnibus o autobús.

Parte de las compañías de autobuses que estuvieron presentes en la provincia a lo largo del siglo XX, ya habían ocupado un lugar en el negocio de las diligencias. Claro está que no todas las compañías de diligencias se transformaron luego en compañías de transporte motorizado por carretera (ómnibus) debido a diversos motivos, como pueden ser el económico, social...

Algunos de aquellos propietarios de diligencias que aprendieron a conducir fueron:

- Guillermo Palomar.
- Nemesio Martínez Soria.
- Santiago Martínez Sánchez.
- Marcelo Andrés.
- Gonzalo Ruiz Pedroviejo (hijo del propietario de diligencias Felipe Ruiz)

Gracias a estos emprendedores sorianos, el modelo de transporte por diligencia fue desapareciendo poco a poco hasta llegar a desaparecer por completo en el año 1924 (ver apartado 3.1). Como todo invento esto tenía su parte positiva y su parte negativa. La positiva es que la duración de los trayectos entre destinos se redujo notablemente y aumentó el beneficio de los propietarios de autobuses. La parte negativa es que, como consecuencia de la desaparición del transporte por diligencia, las ventas o los establos que mantenían a los animales de relevo para continuar con el viaje desaparecieron. La economía de muchos de los pueblos se sustentaba casi exclusivamente gracias al paso de las diligencias, y ahora los autobuses no necesitaban parar, ya que no necesitaban cambiar de animales de tiro, o los pasajeros no necesitaban hospedarse porque el trayecto se realizaba de forma más rápida. Un claro ejemplo de un pueblo cuya economía se sustentaba gracias a las diligencias y que se vio afectado por su desaparición fue el pueblo de Jubera, situado a 11 km de Medinaceli, que en la actualidad tiene 12 habitantes censados.

Desde principios del siglo XX, el parque automovilístico de Soria creció gracias al número de empresarios privados que se inclinaron hacia el uso del transporte motorizado.

Muchos transportistas poseían un solo autocar y cubrían un solo trayecto, otros muchos contaban con dos o más vehículos. A continuación, se muestran algunas de las primeras transportistas que afloraron en la provincia durante estos años:

TABLA 15			
NOMBRE	AÑO DE FUNDACIÓN	ÓMNIBUS	TRAYECTO QUE CUBRÍA
Godofredo de Marco	1922	SO-15	Ruta del oeste -San Esteban
Pedro Hergueta (Agencia de Transportes)	1923	SO-109	No se sabe

A pesar de la aparición de los primeros taxis en la provincia, las empresas transportistas apenas notaron su presencia. Esto pudo ser debido solo a un motivo. Los precios de los taxis eran demasiado elevados para la población en contraste con las de las líneas regulares. Se recuerda el nombre de uno de los primeros taxistas de la provincia precisamente porque fue el filósofo Ortega y Gasset el que se montó en su taxi. Su nombre era Nicolás Modrego y conducía un Plymouth.<sup>48</sup>

El auge del sector transportista duró hasta el año 1924 cuando se promulgó la Primera Ley de Transportes Mecánicos por Carretera en España, en la que todos los servicios de transportes pasaran a ser un servicio exclusivo llamado “exclusiva”. Según el diccionario de la RAE una exclusiva es: *“Derecho o privilegio por el que una persona o entidad es la única autorizada para realizar algo inaccesible a las demás”*.

A partir de este momento, solo unas pocas compañías se pudieron hacer con las concesiones cedidas por el equipo de gobierno de Primo de Rivera. De este modo solo aquellas empresas o particulares que se pudieran permitir la compra de una exclusiva,

<sup>48</sup> Emilio Ruiz, *“Historia económica de los transportes y comunicaciones de Soria”*

tenían el derecho de explotación de la línea, controlando así el número de empresas transportistas existentes.

Entre las empresas transportistas que se hicieron con algunas de las concesiones otorgadas por el Estado, nos ocuparemos en concreto de dos: la empresa de Felipe Ruiz y la empresa S.A. Automóviles Moncayo<sup>49</sup>.

**La empresa de Felipe Ruíz** que más tarde pasaría a manos de su hijo Gonzalo Ruiz, en el año 1928 cubría una serie de líneas entre las que destaca las de Soria-Valle del Tera. La compañía Ruiz también cubría los espacios de Vinuesa, Cidones, San Leonardo y Soria<sup>50</sup>.

Durante la Guerra Civil la actividad transportista de esta empresa cesó y muchos de sus ómnibus fueron requisados con el fin de ser empleados en la guerra.

Con el fin de la Guerra Civil, la empresa fue recuperando la actividad de sus concesiones. Los autocares empleados en la actividad empresarial tras la contienda, muchos de ellos fueron antiguos transportes restaurados anteriormente dados de baja. Esto fue debido a la escasez económica tras la guerra, ya que recuperar un autocar era la única forma de obtener uno. Desde entonces la calidad que ofrecía la empresa en el transporte no era la misma que ofrecía en los años anteriores a la guerra.

Durante las siguientes décadas de mediados del siglo XX, tuvo lugar en España el éxodo rural que hizo que la población se moviera del medio rural a las ciudades, mayoritariamente a las más industrializadas. Este suceso tuvo una gran repercusión en la empresa de Gonzalo Ruiz que vio como su clientela se reducía radicalmente, ya que la mayoría de sus concesiones ofrecían líneas de transporte entre espacios rurales.

En los años 60, la empresa transportista de Gonzalo Ruiz empezó una época de decadencia de la que ya no podría salir. Al reducirse los ingresos se veían obligados a usar autobuses de los años 30 o anteriores y con suerte alguno de los años 40, estirando el uso de estos hasta el límite. Pese a esto adquirieron una reducida cantidad de autobuses modernos de los años 50 y 60.. Esto pudo afectar negativamente a la empresa y hacer que muchas personas no quisieran adquirir los servicios de transporte que ofrecían. Al final se convirtió en un círculo vicioso: la falta de clientela hace reducir los beneficios

---

<sup>49</sup> Emilio Ruiz, *"Historia económica de los transportes y comunicaciones de Soria"*.

<sup>50</sup> Emilio Ruiz, *"Historia económica de los transportes y comunicaciones de Soria"*.

empresariales, la falta de beneficios hace que se deban usar autobuses antiguos, el uso de autobuses antiguos da mala imagen haciendo que se reduzca aún más la clientela y así vuelta a empezar<sup>51</sup>.

A continuación, mostraré algunas de las concesiones que Gonzalo Ruiz poseía en la provincia de Soria, junto con su fecha de inicio, según documentación del Archivo de la Diputación Provincial de Soria. En los documentos examinados no se muestra el nombre de la empresa a la que pertenecen las concesiones, pero al ser todas de fechas próximas entre ellas se supone que las pide una misma empresa y la única gran empresa de transportes en Soria que tenía esa capacidad era la de Gonzalo Ruiz. Son las siguientes:

- Establecimiento de un servicio regular de viajeros entre Madrid y San Esteban de Gormaz, con prolongación del Burgo de Osma. BOPS, 21 de diciembre de 1951.
- Establecimiento de un servicio regular de viajeros entre Almazán y su estación. BOPS, 5 de marzo de 1952.
- Establecimiento de un servicio regular de viajeros entre Almazán y su estación. BOPS, 5 de marzo de 1952.
- Establecimiento de un servicio regular de viajeros entre El Burgo de Osma y Sigüenza. BOPS, 30 de abril de 1952.
- Establecimiento de un servicio regular de viajeros entre Baraona y Sigüenza. BOPS, 10 de mayo de 1952.
- Establecimiento de un servicio regular de viajeros entre Cubo de la Solana y Soria. BOPS, 10 de diciembre de 1952<sup>52</sup>.

El empresario Gonzalo Ruiz muere en el año 1977, pero la empresa transportista perdura hasta el año 1985, año en el que finalmente echa el cierre. En estos años próximos al cierre de la empresa, las concesiones que poseía se fueron extinguiendo, ya sea por la falta de clientes o por la extinción de la línea por parte del Estado<sup>53</sup>.

**El negocio de la empresa S.A. Automóviles Moncayo**, cuyo propietario era Eduardo Royo Campos, se encontraba principalmente en la explotación de líneas que poseía en

---

<sup>51</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.

<sup>52</sup> Archivo de la Diputación Provincial de Soria, documento Excel "Automóviles".

<sup>53</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.



Navarra, La Rioja y Aragón, aparte de cubrir unas pocas líneas de transporte provincial La empresa quebró en el año 1927. Justo en ese mismo año, a partir de los restos de esta empresa surge otra llamada Ágreda Automóvil S.A. pasando la propiedad a Moisés Calvo Pardo, pero desaparecería pocos años después<sup>54</sup>.

Finalmente, muchas de las empresas locales de transporte de viajeros echaron el cierre allá por el año 77, momento en el que se instaura la democracia en España tras la muerte de Francisco Franco. Los nuevos gobiernos sacaron a subasta nuevas concesiones, pero esta vez las concesiones ya no eran líneas interprovinciales, sino que eran líneas extensas de las cuales las empresas locales no podían hacerse cargo. Finalmente, estas concesiones fueron adquiridas por las grandes empresas transportistas que operan hoy en día en Soria como pueden ser ALSA o LINECAR<sup>55</sup>.

Algunos de los pueblos por los que pasaban líneas de transporte, para no dejar incomunicados a sus habitantes pagaban una cantidad determinada de dinero a la empresa operaria del servicio regular para que no dejase de ofrecer el servicio en el pueblo. El dinero que ofrecían los ayuntamientos a las empresas en su gran mayoría eran subvenciones ofrecidas por diversos organismos gubernamentales (Junta de Castilla y León, Diputación Provincial...) debido a la poca capacidad económica que poseían estos pueblos. A continuación, mostraré algunas de estas subvenciones y pagos a empresas transportistas por parte de los ayuntamientos para que no cesara la línea en aquellos lugares. Esta información también está obtenida de documentos del Archivo de la Diputación Provincial de Soria:

- Subvención de 100.000 pesetas al Ayuntamiento de El Burgo de Osma para que la empresa continúe prestando servicio de viajeros entre Retortillo de Soria y el barrio de Osma (1980)
- Subvención de 100.000 pesetas al Ayuntamiento de San Pedro Manrique para que la empresa continúe prestando el servicio de viajeros entre Calahorra y Soria (1980-1982).
- Subvención de 50.000 pesetas al Ayuntamiento de Fuentes de Magaña para que la empresa que realiza el servicio de viajeros de dicha localidad, Cerbón y Valtajeros a San Pedro Manrique continúe prestándolo (1980-1983).

---

<sup>54</sup> Emilio Ruiz, *"Historia económica de los transportes y comunicaciones de Soria"*.

<sup>55</sup> Javier Martínez Romera, entrevista.

- Subvención de 55.000 pesetas al Ayuntamiento de Almajano para continuación de la prestación del servicio regular de viajeros por la empresa de autobuses de Arnedo, entre Soria y Aguilar del Río Alhama (1980-1983).
- Subvención de 100.000 pesetas al Ayuntamiento de El Royo para que la empresa continúe prestando el servicio regular de viajeros en dicha villa (1980-1983)<sup>56</sup>.
- Subvención de 100.000 pesetas al Ayuntamiento de Langa de Duero para pago de déficit del primer año de servicio regular de viajeros de dicha localidad a Soria (1979).

#### 4.5 Talleres de automóviles

De los talleres sorianos, apenas se tiene información recopilada. Se sabe que en el pasado, antes de la llegada del automóvil a España, Soria era una ciudad con una gran cantidad de carreteros y que con la llegada del automóvil muchos desaparecieron y otros muchos se adaptaron y continuaron prestando servicio a la población.

Del primera taller mecánico del que se tiene constancia en Soria es “Talleres Claudio Alcalde” que ofreció el primer servicio mecánico en Soria y en exclusiva al rey Alfonso XIII.

Posteriormente aparecería “Talleres Gonzalo Ruiz”, que comenzó a prestar servicio mecánico en el momento en el que empezó a usar ómnibus para su empresa de transporte. Estos talleres siguieron ofreciendo el servicio mecánico hasta el cierre de la empresa de Gonzalo Ruíz Pedroviejo en el año 1985.

Otro taller del que se tiene registro en Soria fue “Talleres Eusebio Marina” situado en el palacete que se encuentra en la Plaza del Olivo.

Para terminar, también se tiene registro de “Talleres Tomás Brieva Bartolomé” que además de poseer talleres, tuvo una empresa de transportes que fue perdiendo actividad según transcurría el siglo XX, y también poseía los concesionarios de Citroën en Soria<sup>57</sup>.

#### 4.6 Actualidad del automóvil en Soria

A continuación, haremos un breve estudio sobre la situación actual de automóvil en Soria y su impacto (empresas, exportaciones, retos, nº de matriculaciones, etc.)

---

<sup>56</sup> Archivo de la Diputación Provincial de Soria, documento Excel “Automóviles”.

<sup>57</sup> Emilio Ruiz, “Historia económica de los transportes y comunicaciones de Soria”.  
Javier Martínez Romera, entrevista.

Cuando hablamos de empresas sorianas dedicadas al mundo automotriz en Soria podemos distinguir tres tipos de empresas:

- Componentes
- Concesionarios
- Talleres
- Repuestos

Las empresas industriales de componentes empezaron a aparecer a mediados de los años 80 debido a la fuerte demanda de componentes originada por FASA Renault en Valladolid y por General Motors en Zaragoza. Durante este periodo también empezaron a crecer los talleres mecánicos y las tiendas de repuestos.

Castilla y León representa el 20,36% de la industria automóvil en España lo que supone un total del 21% de la población ocupada. Soria sigue la misma tendencia que su CCAA. En la actualidad este sector posee un gran peso a la hora de hablar de la economía soriana. En Soria hay un total de 99 empresas dedicadas a la industria del automóvil repartidas de la siguiente manera:

- Mantenimiento y reparación (talleres, chapisterías, etc.): 85 empresas.
- Fabricación de componentes y accesorios: 6 empresas.
- Ensayos y análisis técnicos: 8 empresas.

En Castilla y León, el 51% total de sus exportaciones son de la industria de la automoción. Se exporta el 88% de la producción de la CCAA a diferentes países de la UE en el que el principal país receptor es Francia que recibe el 31,7% de las exportaciones de este sector. Trasladando estos datos a Soria, lo producido en dicha industria se exporta en su gran totalidad. Las exportaciones de la industria automovilística representan el 16,9 % de las exportaciones totales de la provincia. El principal destinatario de estas exportaciones es Alemania, donde van dirigidos a las grandes factorías alemanas de coches (Mercedes, Volkswagen y BMW en su gran mayoría), los diferentes componentes producidos en las fronteras de la provincia.

Toda esta información se puede deducir que el peso de la industria de la automoción en Soria es paralelo al peso que tiene en Castilla y León. Unos de los principales pilares de la economía soriana son la producción y la exportación de la industria del automóvil<sup>58</sup>

Para tener en cuenta la presencia del automóvil en la actualidad en Soria tampoco hay que



dejar de lado los concesionarios de las diferentes marcas que se reparten por diferentes puntos de la península, pero concentrados en su gran mayoría en Soria capital. En la capital se encuentran los siguientes concesionarios:

Ilustración 17: Marcas más valiosas 2019

- **Hermanos Mateo Lorenzo:** Abarth, Chevrolet, Citroën, Fiat, Nissan, Peugeot.
- **Soria Motor:** Audi, Škoda, Volkswagen.
- **Talleres Sebas:** BMW, Suzuki.
- **Auto Gonse:** Renault, Dacia.
- **Untoria.** Este concesionario se divide en 3 subconcesionarios
  - **Untoria:** Ford.
  - **Untoria 4x4:** Land Rover, Jaguar.
  - **Untoria Car:** Seat.
  - **Julián Untoria:** Hyundai.
- **Automateo:** Kia.
- **Madurga:** Mitsubishi.
- **Jemoya:** Opel.
- **Automasa:** Seat.
- **Futura Motor Sport:** Toyota.
- **Auto Elia:** Volvo.

En los núcleos urbanos de Soria más importantes también podemos encontrar concesionarios y estos son los siguientes:

<sup>58</sup> Blanca García Gómez "Observatorio económico"  
 Enrique Domínguez Hernández "Observatorio económico"  
 UGT, "El reto de mantener el liderazgo de la industria de castilla y león ante las nuevas tendencias del sector".

- **Talleres Vider (Ágreda):** Ford.
- **Talleres y grúas Gama (Ágreda):** Renault, Dacia.
- **Oscar Santander Pavón (Arcos de Jalón):** Ford.

Todos los concesionarios, aparte de dedicarse a la venta de coches, también se dedican a reparar vehículos de los que son distribuidores creando de esta manera más empleo además del personal del que se hace cargo de la atención al cliente y venta de vehículos.

Los sorianos, en general, suelen hacer uso de estos servicios de la casa cuando aún poseen la garantía y el servicio técnico es gratis o con un coste relativamente bajo. En el momento en el que la garantía del automóvil se acaba suele acudir a los talleres mecánicos debido a que la mano de obra y el coste de reparación es más bajo<sup>59</sup>.

En Soria al parque automovilístico es muy viejo haciendo proliferar los talleres mecánicos. Dato fehaciente que lo corrobora es el número de matriculaciones en la provincia de Soria en este último año 2019, un total de 1287 matriculaciones. Representa una bajada del número de matriculaciones respecto al año 2018 en el que se matricularon un total de 1471 vehículos<sup>60</sup>. Si comparamos las 2962 matriculaciones del año 2000 con las de este año 2019 representa una bajada del 230%.

La vejez del parque automovilístico y el reducido número de matriculaciones es un indicador del reducido poder adquisitivo de la población de la provincia de Soria.

En cuanto a retos del automóvil, Soria se enfrenta a los mismos que el resto de España; la movilidad eléctrica y la renovación del parque automovilístico.

En el año 2019 en Soria solo se matriculó un coche eléctrico y este fue un Tesla. El número tan bajo de matriculaciones de coches eléctricos es debido a que adquirir uno requiere de una gran inversión económica para el reducido poder adquisitivo de la población soriana. También es debido al reducido número de puntos de carga, por lo que su insuficiencia hace que los posibles compradores no realicen estas compras por no existir lugares donde recargar el coche, aunque en la actualidad se estén implantando nuevos puntos de carga. Uno de estos nuevos puntos de carga se está instalando en el parking del McDonald del Centro Comercial Camaretas a cargo de la empresa Iberdrola. Como ya mencioné en el apartado de retos a nivel de España (ver 3.2), la empresa

---

<sup>59</sup> S.A., "Red de concesionarios Soria"

<sup>60</sup> S.A., "2019 cierra con un descenso del 12,5% en las matriculaciones de vehículos en Soria"

Iberdrola está creando diversos puntos de recarga eléctrica por toda España para favorecer la movilidad eléctrica y de este modo renovar el parque automovilístico español de coches de combustión a otro de movilidad eléctrica.

Los componentes y recambios automovilísticos que fabrican las industrias sorianas son principalmente de motores de combustión. Esto crea una gran incertidumbre hacia el inminente futuro con la llegada de los automóviles eléctricos. El momento en el que el cambio a la movilidad eléctrica sea real, la economía soriana se puede ver en peligro debido a la insuficiencia de clientes que compren componentes de motores a combustión para la fabricación de sus coches y de este modo dejar a muchas personas sin empleo.

Ya que el sector del automóvil representa uno de los pilares fundamentales de la economía soriana, parte de la población soriana se ve implicada en este proceso.

Por todo lo anteriormente mencionado, el reto de la movilidad eléctrica en Soria debería considerarse como un peligro inminente. Para evitarlo las empresas sorianas tienen que tomar consideraciones y medidas empezando con el proceso de adaptación. Todo esto debe ser realizado en un plazo relativamente corto para que la brillantez de la movilidad eléctrica no se convierta en el motivo del declive de la economía soriana.

#### **4.6.1 Transporte de autobús en Soria**

En la actualidad, el sistema transportista soriano está formado por un conjunto de empresas que ofrecen servicio en la provincia. En primer lugar, analizaremos el caso de la empresa de Autobuses Rubio y más adelante el entorno general de este sector.

Autobuses Rubio tubo sus comienzos en la segunda mitad del siglo XX. Comenzó a ofrecer servicio por medio de camiones. Se dedicaban a transportar la mano de obra de la Comarca del Moncayo (Olvega, Borobia, etc.) a la zona de trabajo, como podía ser la mina de magnesita de Borobia u otros núcleos de trabajo.

A medida que fue avanzando el siglo XX, la empresa compró un autobús y a partir de ahí se dedicó al transporte de pasajeros por este medio.



Ilustración 18: Autobuses Rubio

Actualmente lleva la empresa la tercera generación, compuesta por tres hermanos. Cuentan con una flota de seis autobuses que van desde las 25 plazas hasta los 60 y tres

taxis que rondan desde las

4 a las 7 plazas. Las actividades para las que ofrecen servicio son de todo tipo como pueden ser:

- Viajes escolares. Tienen su punto álgido con la llegada de la primavera cuando este tipo de actividades suelen solicitarse.
- Transporte de equipos deportivos. Se dedican a transportar el equipo deportivo hasta el lugar donde tenga lugar el enfrentamiento.
- Viajes de asociaciones.

Estas actividades se desarrollan en el entorno local, regional y nacional. Son un total de 4 trabajadores permanentes y en temporada alta, se subcontratan personal para satisfacer la demanda.

En Soria existe un total de 14 empresas que generan directamente alrededor de 100 empleos relacionados con el sector, como pueden ser PLAZA e Hijos de Ángel Arribas.

El sector transportista en Soria se enfrenta a dos grandes retos:

- Trabas con la administración. La administración impone un conjunto de normas que impiden la entrada de nuevas empresas. Son estas mismas normas la que tienen que cumplir las empresas para no crear o suponer sanciones económicas, para que no se retire el derecho de ejercer el servicio o para no tener problemas legales con la justicia.

Muchas veces estas normas son demasiado exigentes y no solo evitan que entren nuevas empresas al sector, sino que pueden llegar a provocar la desaparición de empresas ya operantes en él.

- La fuerte competencia. En Soria actualmente se encuentran ofreciendo servicio un conjunto de 14 empresas dedicadas al sector transportista. Puede que no sea un gran número de empresas, pero para el reducido tamaño demográfico de Soria es un número excesivo. Las empresas tienen distinto nivel de presencia en el mercado según su tamaño y capacidades productivas (en este caso son los medios de transporte como pueden ser autobuses, taxis, etc.). Esta concentración de poder en el sector por parte de algunas empresas es uno de los problemas a los que se enfrenta Soria.

Por todos estos motivos el sector transportista en Soria se encuentra en un periodo muy delicado en el que algunas empresas pueden llegar a desaparecer por los retos mencionados<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> Jesús Rubio. Información cedida de la empresa Autobuses Rubio.



## 5. Conclusión

En el momento en el que conoces la historia de un lugar, una persona o un ámbito es entonces cuando realmente se le da la importancia y el valor que se merece. Tras observar la trayectoria del automóvil en la provincia de Soria, se pueden sacar numerosas conclusiones y observaciones de lo que es hoy en día el sector de la automoción en la provincia.

Fue la llegada del primer coche con motor de combustión a Soria en 1908 cuando la historia automovilística de la zona comenzó sus andares. Tampoco hay que olvidar sus antepasados (carros, carruajes, carrozas, etc.).

El papel fundamental para la implantación de la industria lo tuvo Gonzalo Ruiz que asentó las bases de la cultura automotriz en Soria y permitió su desarrollo con los diversos servicios que ofrecía su empresa (líneas regulares, servicios mecánicos de reparación, gasolineras, concesionarios de Ford, Dodge, etc.). Fue a partir de la desaparición de la empresa principal en 1985 cuando numerosos concesionarios abrieron sus puertas en la ciudad hasta llegar a los que se pueden observar hoy en día.

Pese al papel estratégico que tuvo Gonzalo Ruiz en la historia del automóvil en Soria, lo verdaderamente importante del sector del automóvil en Soria en la actualidad es la industria de componentes, que empezó a instalarse en Soria a mediados de los 70. Esta implantación en Soria se debió a la localización céntrica que tiene la ciudad respecto a dos fábricas importantes de automóviles a nivel nacional: FASA Renault (Valladolid, 1951) y General Motors (Zaragoza, 1982).

Los periodos de recesión y expansión son los que ha hecho que esta historia siga su transcurso hasta llegar hoy en día hasta donde está.

Los retos actuales a los que se enfrenta hoy la industria automovilística son consecuencia del flujo histórico y los cambios de normativas y mentalidad (véase el ejemplo del coche eléctrico, que ha surgido como una de las soluciones al cambio climático, pero este supone un problema al sector soriano).

Los objetivos de este proyecto eran analizar el desarrollo del automóvil en Soria, de modo que ofreciera una visión general y tratara cada época de manera clara y concisa. No solamente desde una visión histórica sino también desde el análisis de la actualidad del sector y los retos a los que se enfrenta.

Siguiendo la trayectoria de la historia del automóvil en Soria desde su introducción se ha dedicado a la actividad mecánica de reparación y mantenimiento. Este hecho se puede ver en que el primer contacto de Soria con la industria del automóvil fue con la reparación mecánica primeriza del coche de Alfonso XIII en 1906.

Hoy en día la actividad principal sigue siendo la mecánica, la cual se ve amenazada por los tiempos venideros los cuales traerán el coche eléctrico y este no necesitará elementos mecánicos como los coches actuales, elementos como pueden ser una caja de velocidades, un embrague, un cigüeñal o un árbol de levas. El reto al que se debe hacer frente es a la adaptación a los nuevos tiempos. En el caso de que esta adaptación no se produjera, la economía soriana se vería desestabilizada vaciando puestos de trabajo y dejando desempleados a unos trabajadores no formados, ya que su especialidad es la mecánica.

Fuera de los objetivos académicos o bibliográficos, uno de mis principales objetivos era conocer y documentarme por mi propio interés sobre el tránsito histórico que ha seguido este sector en Soria.

Para finalizar el proyecto me gustaría citar un poema de Ernesto Cardenal titulado *Los automóviles van y vienen por la carretera*, el cual representa a la perfección el sector automovilístico y el entorno que le rodea:

*Los automóviles van y vienen por la carretera,  
frente al noviciado, como las olas del mar.  
Se oye el rumor lejano que va creciendo  
y creciendo más y más, el acelerar del motor,  
el susurrar de las llantas sobre el asfalto mojado,  
y después decrece y decrece, y no se oye más.  
Y otro motor a lo lejos vuelve a comenzar.  
Como las olas del mar. Y yo corría como las olas  
por carreteras asfaltadas que a ningún sitio van.  
Y a veces me parece que todavía corro por ellas,  
y no termino de correr ni he llegado a ningún lugar,  
y no estoy viendo pasar los autos desde el noviciado  
sino que he visto al noviciado desde la ventana  
de ese automóvil fugaz, que acaba de pasar.*



## 6. Bibliografía

- Cardenal E. *“Antología poética, Los automóviles van y vienen por la carretera”*, Visor 2009
- Cabrerizo J. C., *“Antiguos Talleres de coches”*, El Heraldo de Soria 2016.
- Cabrerizo J. C., *“Historia del Tránsito Rodado en Soria”*, Colección B & C 2005.
- Del Arco S., *“El Coche que puso a España sobre ruedas”*, El País, domingo 3 de junio 2007
- Diego G., *“Soria sucedida”*, Diputación Provincial de Soria 2011
- García Ruiz J.L., *“La evolución de la industria automovilística española, 1946-1999: una perspectiva comparada”* Pág. 138 y 140. Año 2001
- Gómez B. G. *“Observatorio económico”*, Caja Rural 2019.
- Hernández E. D. *“Observatorio económico”*, Caja Rural 2018.
- A.P.L., *“De Gonzalo Ruiz”*, El Día de Soria 2019.
- Romera J. M., *“Gonzalo Ruiz Pedroviejo, el pionero de la automoción en Soria”*, El Día de Soria 2019
- A.P.L., *“Un hombre con visión de futuro”*, El Día de Soria 2019.
- Ruiz E., *“Historia de los transporte y comunicaciones de Soria”*, Celtiberia 1986.
- Soria A. D. P., documento Excel *“Automóviles”*.
- UGT, *“El reto de mantener el liderazgo de la industria de castilla y león ante las nuevas tendencias del sector”*, 2018.

## 7 Bibliografía web

- ANFAC  
<https://anfac.com/> 11/12/2019
- E.C., *“Así se fabrica un coche, todas las fases”*,  
<https://www.autopista.es/noticias-motor/articulo/asi-fabrica-coche-fases> 22/10/19
- Fidalgo R., *“Matrículas de coche: ¿Sabías que empezaron en España”*,  
<https://www.autocasion.com/actualidad/reportajes/la-primera-matricula-de-coche>  
9/11/2019
- García F., *“La industria del automóvil en caída y a la espera del coche eléctrico”*, El Mundo  
<https://www.elmundo.es/economia/2019/06/30/5d1614f0fdddf4b058b4660.html>  
11/12/2019
- Gómez R., *“La historia del Automóvil en España contada por el mejor periodista de motor”*.  
<https://www.ocio.net/estilo-de-vida/la-historia-del-automovil-en-espana-contada-por-el-mejor-periodista-de-motor/> 10/11/2019
- Interpresas R., *“La inversión de la industria automovilística en España superó los 3.000 M.€ en 2018”*  
<https://www.interempresas.net/Sector-Automocion/Articulos/252630-La-inversion-de-la-industria-automovilistica-en-Espana-supero-los-3000-M-en-2018.html>
- Lorenzo S., *“La primera línea de autobús cumple un siglo”*, HOY,  
<https://www.hoy.es/20071216/caceres/primera-linea-autobus-cumple-20071216.html> 21/12/2019
- Magro O., *“¿Cuánto ganan los fabricantes por cada coche vendido?”*  
<https://www.motor.es/noticias/estudio-cuanto-ganan-los-fabricantes-por-cada-coche-vendido-201314241.php> 11/12/2019
- Redacción y A., La Vanguardia.  
<https://www.lavanguardia.com/motor/actualidad/20180418/442600145797/renault-4cv-bien-interes-cultural-espana.html> 17/11/2019
- S.A. (Sin Autor), *“Vespa (motocicleta)”*  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Vespa\\_\(motocicletas\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Vespa_(motocicletas)) 10/11/2019
- S.A. (Sin Autor), *“Fábrica de Renault en Valladolid”*  
[https://es.wikipedia.org/wiki/FASARenault#F%C3%A1brica\\_de\\_Renault\\_de\\_Valladolid](https://es.wikipedia.org/wiki/FASARenault#F%C3%A1brica_de_Renault_de_Valladolid)  
25/11/2019

- S.A. (Sin Autor), “Fábrica PSA de Vigo”  
[https://es.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1brica\\_PSA\\_de\\_Vigo](https://es.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1brica_PSA_de_Vigo) 21/12/2019
- Yoldi M., “Las cifras de la automoción en España”, Forbes  
<https://ranking-empresas.economista.es/sector-4531.html> 11/12/2019
- S.A. (Sin Autor), “Gogomobil (Producción en España)”  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Gogomobil#Producci%C3%B3n\\_en\\_Espa%C3%B1a](https://es.wikipedia.org/wiki/Gogomobil#Producci%C3%B3n_en_Espa%C3%B1a)  
17/11/2019
- S.A. (Sin Autor), “ALSA”, <https://es.wikipedia.org/wiki/ALSA> 10/11/2019
- S.A. (Sin Autor), “Matrículas automovilísticas de España”,  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Matr%C3%ADculas\\_automovil%C3%ADsticas\\_de\\_Espa%C3%B1a](https://es.wikipedia.org/wiki/Matr%C3%ADculas_automovil%C3%ADsticas_de_Espa%C3%B1a) 10/12/2019
- S.A (Sin Autor), “Ranking de Empresas del sector Comercio al por mayor de repuestos y accesorios de vehículos de motor”, El Economista  
<https://ranking-empresas.economista.es/sector-4531.html> 11/12/2019
- S.A. (Sin Autor), “¿Sabes cuántos talleres de reparación de vehículos hay en España?”  
<https://www.lausan.es/noticias/%C2%BFsabes-cu%C3%A1ntos-talleres-de-reparaci%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-hay-en-espa%C3%B1a> 11/12/2019
- S.A. (Sin Autor), “Diligencia (Carruaje)”,  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Diligencia\\_\(carruaje\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Diligencia_(carruaje)) 06/01/20
- S.A (Sin Autor), “Red de concesionarios Soria”,  
<https://www.cochesyconcesionarios.com/redconcesionarios/provincias/concesionarios-soria.html> 05/02/2020
- S.A. (Sin Autor), “2019 cierra con un descenso del 12,5% en las matriculaciones de vehículos en Soria”, Soria Noticias, 05/02/2020  
<http://sorianoticias.com/noticia/2020-01-02-2019-cierra-un-descenso-12-5-matriculaciones-vehiculos-soria-64130>

## 8 Fuentes orales

- Romera Martínez J., entrevista 10/01/2020.
- Rubio J., Información cedida de la empresa Autobuses Rubio.

## 9 Imágenes

- Ilustración 1 SEAT 600 y su evolución  
<https://www.lavozdeasturias.es/noticia/motor/2017/02/21/seat-celebra-60-aniversario-600/00031487677603443124513.htm>
- Ilustración 2 Vespa 1950  
[https://www.vespa.com/es\\_ES/Historia.html](https://www.vespa.com/es_ES/Historia.html)
- Ilustración 3: *El coche Kapi*  
<https://noticias.coches.com/noticias-motor/kapi-historia/285204>
- Ilustración 4: Renault 4 CV o 4-4  
<https://www.autobild.es/noticias/prueba-renault-4-4-primer-renault-que-fabrico-espana-287711>
- Ilustración 5: Citroën 2CV Azu  
<https://www.escuderia.com/subasta-catawiki-citroen-2cv-azu-glacauto/>
- Ilustración 6: SEAT 600  
<https://www.autofacil.es/seat/2018/11/15/seat-600-coche-motorizo-espana/47344.html>
- Ilustración 7: Goggomobil  
<https://www.autopista.es/especiales/todos-los-especiales/articulo/Goggomobil-50-aniversario-autopista-62161.htm>
- Ilustración 8: Clement PM-1  
<https://www.bolsamania.com/kmph/pm-1-el-primer-coche-matriculado-en-espana/>
- Ilustración 9: Evolución de la matrícula en España  
<https://bitacora.ricardomartin.info/category/disenos/>
- Ilustración 10: Situación actual del automóvil en España  
[https://blogs.elconfidencial.com/motor/automaniacos/2019-06-03/planes-de-ayuda-coche-electrico\\_2049710/](https://blogs.elconfidencial.com/motor/automaniacos/2019-06-03/planes-de-ayuda-coche-electrico_2049710/)
- Ilustración 11: Fábricas de automóvil en España  
<https://m.forocoches.com/foro/showthread.php?t=4056171&page=3>
- Ilustración 12: Ranking de potencias automovilísticas  
<https://www.opportimes.com/los-10-paises-mayores-productores-de-vehiculos-automotores-del-mundo/>
- Ilustración 13: Empresas de facturación según sus ingresos  
<https://ranking-empresas.eleconomista.es/sector-4531.html>

- Ilustración 14: Prueba aerodinámica en túnel de viento.  
<https://motor.elpais.com/actualidad/mercedes-clase-a-sedan-coche-mas-aerodinamico/>
- Ilustración 15: Hispano Suiza por Soria  
<https://www.motor16.com/noticias/hispano-suiza-por-tierras-de-soria/>
- Ilustración 16: Diligencia  
<https://www.pinterest.com.au/amp/pin/458030224589448758/>
- Ilustración 17: Cocheras Gonzalo Ruiz Pedroviejo  
<https://www.eldiasoria.es/noticia/ZCB0ED23B-B814-2003-1F0FBB4FF67693B1/201911/un-hombre-con-vision-de-futuro>
- Ilustración 18: Marcas más valiosas 2019  
<https://noticias.coches.com/noticias-motor/10-marcas-mas-valiosas-en-2019/342731>
- Ilustración 19: Autobuses Rubio  
<https://twitter.com/horrillomoreno/status/705297829372272641>

## 10 Gráficas

- Gráfica 1: Renta per cápita en pesetas
- Gráfica 2: Fábricas de las multinacionales más importantes  
<https://anfac.com/> 11/12/2019
- Gráfica 3: Beneficios por unidad vendida  
<https://www.motor.es/noticias/estudio-cuanto-ganan-los-fabricantes-por-cada-coche-vendido-201314241.php> 11/12/2019
- Gráfica 4: Número de matriculaciones en Soria a lo largo del siglo XX. Elaborada a partir de: *Historia del tránsito rodado en Soria* pág. 221



