

FERNANDO VICENTE ALBARRÁN*

ARTESANOS Y MECÁNICOS

Procesos de precarización, diversificación y transformación del mercado laboral madrileño (1880-1930)

Paco Simarro fue un hombre adaptado a su tiempo y, como tal, un superviviente. Nacido en la localidad de Fuenllana, Ciudad Real, Francisco Simarro García-Mata llegó a Madrid en 1838 con tan sólo diez años. Fue hijo de un albañil y, aunque no siguió estrictamente los pasos de su padre, continuó vinculado al mundo de la construcción. Cuando alcanzó la cincuentena se hallaba en la cúspide de la vieja y desgastada pirámide gremial. En la declaración del padrón municipal de 1878 afirmaba ser maestro carpintero de profesión, con un taller en propiedad por el que tributaba 371 pesetas de contribución anual. Paco residía en la calle Pacífico, en un segundo piso, junto a su mujer, Helena Mompó, y una sobrina. El alquiler mensual de la vivienda (27,7 ptas.) era superior a la media del barrio de las Delicias (12,98 ptas.), uno de los exteriores pobres de la capital. Paco, en su modesto obraje, realizaría los encargos que recibiera, pero debían ser escasos o insuficientes para mantener la casa y el taller abierto al mismo tiempo. Llegó un momento en el que se vería obligado a buscar soluciones y las halló muy cerca, concretamente en su vecino el ferrocarril. Después de completar la solicitud y superar los exámenes básicos de conocimiento y cultura, Paco se convirtió en uno de los carpinteros que la compañía MZA tenía contratados para sus almacenes de montaje y reparación. Un empleo que le reportaba a Francisco 1.250 ptas. al año, un salario superior a la media de los trabajadores cualificados de la época. En esos mismos talleres también se colocó un sobrino de su mujer, José Mompó, que a sus 27 años aparecía inscrito en el padrón como jornalero del ferrocarril del Mediodía¹.

Los casos de Francisco Simarro y José Mompó son elocuentes ejemplos que introducen los dos principales argumentos que vertebran la in-

Recibido: 10-VI-2017.

Versión final: 28-VI-2017.

* Contratado postdoctoral en el Institut d'Études Politiques, Sciences Po Lyon. Es miembro del Grupo de Investigación Espacio, sociedad y cultura en la Edad Contemporánea, UCM. Correo electrónico fernando.vicente.albarran@gmail.com

¹ Fuente: Padrón Municipal (PM) de 1860 y de 1878, Archivo de Villa de Madrid (AVM).

investigación. Por un lado, se pretende poner de realce la situación interna de los mercados laborales durante el periodo asociado a la Restauración borbónica y, en particular, el mercado laboral madrileño. No se incidirá tanto en la tradicional idea de corrosión del mundo gremial y su progresiva sustitución por una mano de obra jornalera e industrializada, sino en el elevado grado de movilidad laboral que demostraban los trabajadores, en su capacidad de adaptación a circunstancias cambiantes y a la propia flexibilidad de las estructuras de trabajo. Por otro lado, se analizan las consecuencias que tuvo la irrupción de la gran empresa y, más concretamente, las empresas ferroviarias Madrid-Zaragoza-Alicante (ferrocarriles MZA), Madrid-Cáceres-Portugal (o ferrocarriles Oeste) y la compañía de ferrocarriles NORTE. Su impacto fue notable en el sentido de agudizar la movilidad de los trabajadores a través de un doble proceso de precarización, primero, y profesionalización, posteriormente. En suma, la investigación aspira a poner de relieve una situación interna del mercado laboral urbano contemporáneo mucho más flexible, inestable y abierta al cambio de lo que podría deducirse de la imagen tradicional de un mundo gremial cerrado, acosado y descompuesto por la llegada de miles de inmigrantes jornaleros rurales.

En este sentido, el mercado laboral resulta una aguda vara de identificación y medición de los cambios en la organización social y económica de las sociedades. Su naturaleza diversa permite analizar tanto las causas como las consecuencias de determinados fenómenos sociales hasta un elevado grado de detalle; ahí radica precisamente una de sus principales dificultades, es decir, la designación de aquellas herramientas de análisis válidas y un sistema clasificatorio óptimo que permita englobar la multiplicidad de variables que moldean las características y la evolución en el tiempo de los mercados laborales. Uno de los mayores caballos de batalla de la historiografía contemporánea ha sido el establecimiento de un sistema de clasificación de las personas, en función de sus profesiones, que permitiera, por un lado, lidiar con la exuberante nomenclatura de oficios que aparecen registrados en las fuentes estadísticas primarias, como los padrones de habitantes y, por otro lado, fijar un patrón de análisis compartido por los diferentes grupos de investigación para facilitar los análisis comparados entre espacios geográficos y lapsos temporales diferentes.

Este trabajo se enmarca en la apuesta por el sistema internacional HISCO², una herramienta clasificatoria de profesiones de carácter histórico cuya mayor virtud es el alto grado de detalle en el desglose de profesiones (con más de quinientas definiciones agrupadas desde las grandes categorías, *major*; hasta las más pequeñas). Sin embargo, el sistema HISCO no está exento de problemas a la hora de aplicarse en los análisis historiográficos.

² Grupo de Investigación. La apuesta por el sistema clasificatorio HISCO es secundada en España por grupos de investigación de las universidades Complutense de Madrid, País Vasco, Barcelona, Santiago de Compostela, Jaén y Cádiz. Los datos analizados en el presente trabajo fueron recogidos por los miembros del grupo de investigación «Historia de Madrid en la Edad Contemporánea» de la Universidad Complutense de Madrid (n.º ref. 941149), del que formo parte.

ficos (falta de unanimidad a la hora de codificar determinadas profesiones, las dificultades intrínsecas que plantean las propias fuentes documentales, como por ejemplo en el caso de la mano de obra femenina y la ocultación de su actividad laboral) y, por ello, su utilización se lleva a cabo desde la toma de conciencia de sus sesgos y problemas, pero también teniendo en cuenta sus enormes potencialidades como herramienta metodológica (Pallol, de Miguel y Díaz, 2014: 103-143).

Para este trabajo se utilizará la información ofrecida por los padrones municipales de 1880, 1905 y 1930 de diversos barrios de Madrid de los que se han recogido los datos de todos sus habitantes, a partir de las respuestas particulares que cada cabeza de familia entregaba al Ayuntamiento. Los espacios seleccionados y el volumen de datos analizados garantizan que se capte la enorme diversidad social de la ciudad en ese periodo. En primer lugar, los barrios del Ensanche Sur, representantes de la zona más industrial de la capital y del entorno ferroviario por excelencia (Vicente, 2015). En segundo lugar, los barrios del casco antiguo, tanto de la zona que se modernizó a partir del trazado de la Gran Vía como de los antiguos barrios populares que rodeaban al Rastro, donde se aglutinaba el mundo de los oficios y el pequeño comercio más tradicional (de Miguel, 2016; Díaz, 2016). En tercer lugar, los barrios de los Ensanches Este y Norte, ocupados por un amplio espectro social, desde la aristocracia y la alta burguesía, hasta el variopinto universo de clases medias y obreras de las barriadas más exteriores (Pallol, 2015; Carballo, 2016).

La muestra de población sobre la que se ha construido el principal andamiaje estadístico de la investigación suma un total de 188.242 personas en 1880 (el 47,3% de la población censada en la ciudad), alcanza para 1905 un total de 190.162 (31,7% de la población según el censo de 1910) y en 1930 los 363.942 (el 38,2% del censo madrileño). La información proporcionada por las hojas de empadronamiento es especialmente profusa en datos sobre el tipo de vivienda (alquiler, tamaño y ubicación), las personas que componían el hogar (estrategias de reproducción y de inserción familiar y no familiar), niveles de alfabetización, demografía y redes migratorias, así como datos relativos a los mercados laborales: profesiones, salarios, lugares de trabajo y empresas contratantes. Estos datos son particularmente relevantes para estudiar las características del mercado laboral y para testar el comportamiento y la influencia que podían ejercer determinados agentes, como por ejemplo las grandes empresas ferroviarias, en sus fluctuaciones a lo largo del tiempo. Esta sólida base de datos es completada por la diversa documentación que custodia el Archivo Histórico Ferroviario en relación a las platillas de empleados de las empresas ferroviarias (salarios, categorías de los trabajadores, criterios de contratación, ascenso y promoción, programas de remuneraciones y de bienestar industrial, etc.). Con ello, en definitiva, se pretende analizar el rol que desempeñó la gran empresa ferroviaria en el proceso de transformación económica y social que experimentó la ciudad de Madrid durante la Restauración, con una especial atención por los trabajadores de la producción, cuyo papel en la formación de unas clases medias urbanas ha recibido una menor atención que los empleados de los servicios y de las oficinas en general.

Supervivencia, precarización y adaptabilidad: las mutaciones del mercado laboral decimonónico

Durante la segunda mitad del siglo XIX el mercado laboral madrileño presentaba una marcada dualidad en el comportamiento de hombres y mujeres. Mientras que las mujeres se aglutinaban mayoritariamente en las categorías relacionadas con las actividades del servicio doméstico (más del 70% de la población activa femenina), en el caso de los hombres primaban claramente las actividades relacionadas con la producción (por encima del 50% de la población activa). El peso de este tipo de oficios era una herencia indudable de los tiempos gremiales, cuando la ciudad era un entramado reticular de pequeños talleres y comercios que parecían inmutables ante los cambios sobrevenidos con la primera revolución industrial. La visión tradicional ha incidido, precisamente, en el peso de las corporaciones gremiales como el símbolo perfecto de la cerrazón del mercado laboral madrileño y su incapacidad para adaptarse y moldearse a un contexto de acelerada industrialización. Una especie de castillo gremial asediado y desgastado por la inmigración rural hasta su derrumbe definitivo a finales del siglo XIX.

Tabla 1. Estructura profesional de Madrid

| <i>VARONES</i> | | | | |
|--|-------------|-------------|---------------|--|
| <i>MAJOR GROUPS</i> | <i>1880</i> | <i>1905</i> | <i>Dif. %</i> | |
| 0/1 – Profesionales, técnicos y trabajadores similares | 7,11 | 7,92 | 11,41 | |
| 2- Trabajadores administrativos y de gestión | 1,11 | 1,56 | 40,80 | |
| 3- Trabajadores de oficina, funcionarios y similares | 10,16 | 9,10 | -10,40 | |
| 4- Trabajadores de ventas | 13,25 | 11,64 | -12,13 | |
| 5- Trabajadores del servicio | 14,59 | 13,90 | -4,77 | |
| 6- Trabajadores agropecuarios | 1,07 | 0,87 | -18,96 | |
| 7/8/9- Trabajadores de la producción | 52,70 | 55,00 | 4,37 | |
| <i>MUJERES</i> | | | | |
| <i>MAJOR GROUPS</i> | <i>1880</i> | <i>1905</i> | <i>Dif. %</i> | |
| 0/1 – Profesionales, técnicos y trabajadores similares | 1,98 | 2,61 | 31,46 | |
| 2- Trabajadores administrativos y de gestión | 1,00 | 0,71 | -28,80 | |
| 3- Trabajadores de oficina, funcionarios y similares | 0,12 | 0,22 | 89,68 | |
| 4- Trabajadores de ventas | 3,95 | 3,53 | -10,59 | |
| 5- Trabajadores del servicio | 71,29 | 82,68 | 15,98 | |
| 6- Trabajadores agropecuarios | 0,22 | 0,17 | -23,52 | |
| 7/8/9- Trabajadores de la producción | 21,44 | 10,07 | -53,02 | |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM. Muestra de población: mayores de 14 años. Salvo que se indique lo contrario, las siguientes tablas de análisis repiten fuente y metodología.

Sin embargo, en los últimos años no sólo se ha puesto en cuestión el impacto negativo de los gremios, sino que se ha planteado una revisión del modelo de desarrollo de la economía urbana madrileña, menos preocupada por sus debilidades y más atenta a las causas de su formación y de su evolución. Esta corriente investigadora ha subrayado que si la erosión y la corrosión gremial se prolongó tanto en el tiempo se debe, en buena medida, a la diversidad organizativa de los propios gremios, a su capacidad de adaptación, a la introducción de innovaciones tecnológicas, a la difusión y transmisión del saber, a la coordinación y gestión de complejos procesos de producción o a la integración de elementos foráneos claves para su supervivencia. En definitiva, el mundo de los carpinteros, zapateros, sastres, herreros, tejedores o albañiles, era mucho más flexible de lo que podría pensarse hasta hace muy poco (Kaplan, 2001; Epstein y Prak, 2008). Las corporaciones gremiales madrileñas constituyeron un ejemplo prístino de la elevada capacidad de adaptación del trabajo cualificado decimonónico. Nieto Sánchez ha demostrado cómo no existía una casta magisterial que reservara el derecho de agremiación a sus hijos y familiares, ni tampoco las organizaciones alentaban una inmovilidad geográfica con barreras a los trabajadores inmigrantes (Nieto Sánchez, 2013). Por el contrario, los gremios madrileños fueron un referente fundamental de muchos oficiales imposibilitados para acceder a la maestría en sus lugares de origen; en la mayoría de las organizaciones, los nuevos maestros no eran hijos de padres de la misma corporación, lo que apunta a unas formas de reclutamiento cada vez más complejas y a una creciente movilidad de la mano de obra cualificada.

Estas pautas que caracterizaban el trabajo cualificado de comienzos del siglo XIX se reafirmaron con el transcurso de las décadas y el caso de Francisco Simarro, con el que se inicia este trabajo, ilustra bien esta tesis de supervivencia y adaptación a las nuevas circunstancias. Inmigrante e hijo de inmigrantes, Francisco no siguió la carrera de su padre, albañil, y optó por la carpintería hasta alcanzar la maestría en la década de 1870. Los años iniciales de la Restauración eran tiempos de transición entre la época gremial y el torbellino de la industrialización; saber adaptarse a ello resultaba crucial para la propia supervivencia, de ahí que Francisco hiciera las pruebas para ser contratado por el ferrocarril MZA para sus talleres generales, al mismo tiempo que mantenía abierto su taller artesanal de carpintería. Era un trabajador mixto, asalariado a jornal en una gran empresa y artesano con taller propio. Carecía de la independencia absoluta de los viejos artesanos gremiales, pero eso, en las últimas décadas del siglo XIX y con los avances de la economía industrial y capitalista, era una situación casi inviable. Francisco Simarro era uno de esos trabajadores que por el tipo de actividad que declaraban quedaría englobado en el sector de la construcción, pero que trabajaban para una de las compañías del ferrocarril, y que experimentaron una situación mixta en las formas de trabajar y de ganar su dinero. En la empresa había un horario y unas obligaciones que acatar. Cumplida la semana o el mes, se recibía el sueldo. En el taller no había horarios, sólo las horas que dejara libres el ferrocarril para bregar con unos encargos que agonizaban y que eran un complemento a la paga obtenida con el trabajo en la empresa. De esa forma, Francisco tenía dos fuentes de ingresos: una, más segura, como ferroviario y

otra, más voluble, como carpintero de taller. La suma de ambas le permitía disfrutar, entre otras cosas, de una casa mejor acondicionada que la mayoría de sus vecinos y, en definitiva, de una situación más desahogada que le colocaba en una posición intermedia entre los trabajadores más enriquecidos, que podían haberse convertido en fabricantes y empresarios, y aquellos trabajadores cualificados que no habían sabido, o no habían podido, afrontar la transformación del mercado laboral con el mismo acierto y sufrían grandes dificultades por la degradación de sus condiciones laborales.

La flexibilidad y capacidad de adaptación de los trabajadores cualificados no les evitó que sus condiciones profesionales degeneraran hasta perder, irremediablemente, su autonomía productiva. Se frustraron, poco a poco, las oportunidades de abrir un taller propio, de mantener el que ya tenían o el que habían heredado de sus padres o antiguos maestros. De manera casi imperceptible en el día a día, pero indudable si se adopta una mirada a medio plazo, su capacidad de ser fabricantes, creadores y comerciantes independientes se deterioró hasta el extremo y la vieja pirámide gremial terminó por desintegrarse durante las últimas décadas del siglo XIX. Los jornaleros, peones y demás trabajadores sin cualificación coparon el mercado laboral y se convirtieron en la figura más numerosa y emblemática. En 1880 superaban el 29% entre todos los varones en edad activa y rozaban el 38% en 1905. Era el oficio más frecuente por encima incluso de las mujeres dedicadas al servicio doméstico. El calificativo de jornalero apuntaba al trabajador sin conocimientos técnicos específicos, cuya característica primordial era la enorme inestabilidad y precariedad de su situación: cobraba muy poco y sólo el día que trabajaba. Sus contratos eran totalmente temporales y la mayoría no indicaban un lugar de trabajo determinado, o si lo hacían, este era «variable» o «ambulante». Eso hizo de él una mano de obra flotante que se empleaba en los más diversos campos y sectores, «donde fuera y en lo que fuera», siempre como fuerza bruta en tareas que exigían esfuerzo físico y escasos conocimientos técnicos.

Tabla 2. Trabajadores varones de la producción (grupo 7,8 y 9)

| <i>Sectores económicos</i> | <i>1880</i> | <i>1905</i> | <i>Dif. % 1905-1880</i> |
|--|-------------|-------------|-------------------------|
| A. No cualificados | 55,34 | 68,53 | 23,85 |
| B. Construcción y Mobiliario | 13,13 | 10,23 | -22,10 |
| C. Metalurgia - Mecánica - Química - Electricidad | 4,98 | 4,95 | -0,51 |
| D. Transportes | 3,67 | 2,96 | -19,36 |
| E. Cuero y Textil | 12,06 | 6,68 | -44,61 |
| F. Procesado de alimentos, bebidas y tabaco | 4,95 | 2,89 | -41,59 |
| G. Comunicación y cultura | 3,99 | 2,68 | -32,75 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM.

La superabundancia de los jornaleros estaba motivada, en gran medida, por los aportes de los flujos migratorios (hacia 1880, por ejemplo, los jornaleros nacidos en Madrid eran un tercio aproximadamente del total de trabajadores de la producción, mientras que entre los inmigrantes con menos de dos años de estancia en la capital las cifras se disparaban al 60%). Como es bien sabido, durante el siglo XIX el crecimiento demográfico de la capital se sustentó gracias a una población foránea que, en su inmensa mayoría, procedía de comunidades rurales y mostraba una experiencia laboral restringida a las faenas agrícolas. De esta forma, el jornalero del campo emigró a la gran ciudad, donde la pericia para la siembra o el trato con el ganado eran inservibles y quedaba reducido a mano de obra barata.

Las características intrínsecas de los jornaleros impiden que sean adscritos a un sector concreto de la actividad productiva; sin embargo, desde 1850 aproximadamente, el jornalero se fue configurando como un trabajador ocupado fundamentalmente en dos sectores: por un lado, la construcción y, por otro lado, el ferrocarril. Las grandes empresas ferroviarias, MZA y NORTE, construyeron sus estaciones centrales y el entramado de vías, almacenes y talleres, en las nuevas afueras sur del Ensanche madrileño desde mediados del siglo (Aguilar *et al.*, 1980). Con ello, se convirtieron en uno de los principales puntos neurálgicos para la contratación de personal obrero en la capital. En este sentido, el ferrocarril actuó como un efecto llamada para miles de inmigrantes que llegaban a la ciudad en busca de un puesto de trabajo. Si se efectúa una comparación entre los jornaleros nacidos en Madrid y aquellos otros inmigrantes con una breve estancia en la ciudad (menos de dos años), puede comprobarse cómo el sector ferroviario predominaba entre los segundos como lugar de trabajo declarado, muy por encima de los pequeños talleres o de la construcción (en este caso, es habitual que cuando declaraban como lugar de trabajo «variable» solían ser «obras en calles» o similares, lo cual lo vincula también con el sector de la construcción).

Tabla 3. Principales lugares de trabajo de los trabajadores no cualificados (1878)

| <i>Lugar de trabajo</i> | <i>Madrileños</i> | <i>Inmigrantes recientes</i> |
|--|-------------------|------------------------------|
| Ferrocarriles | 21,1 | 48,0 |
| Variable o eventual | 34,2 | 16,0 |
| Fábricas, talleres y empresas privadas | 15,8 | 22,0 |
| Dirección particular | 15,8 | 4,0 |
| Construcción | 7,9 | 4,0 |
| Administración Pública | 2,6 | 2,0 |
| Empresas públicas | 0,0 | 4,0 |
| Casa propia | 2,6 | 0,0 |
| Indica lugar | 15,4 | 28,3 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM. Muestra de población: cabezas de familia varones del Ensanche Sur. Los datos son porcentuales.

Estas circunstancias invitan a considerar como crucial la influencia que ejercieron las compañías ferroviarias, en tanto grandes empresas a nivel nacional, en la formación de un nuevo tipo de trabajador de la producción en el periodo de transición entre el trabajo artesanal y el industrial. Los estudios sobre la naturaleza y evolución económicas de las grandes empresas han demostrado el importante papel que adquirieron en el crecimiento económico de los países durante la etapa contemporánea (Chandler, 1990). En este sentido, la gran empresa ha sido definida como una de las claves explicativas en la modernización económica española (Comín y Martín Aceña, 1996; García Ruiz y Manera, 2006). Como demostró en su día el economista Alfred Chandler, la gran empresa privada surgió con el humo y el ruido del ferrocarril. En España, los orígenes de la empresa corporativa y de la gestión moderna también estuvieron asociados a las grandes compañías del ferrocarril. La crisis inicial del sector y la legislación aprobada durante la segunda mitad del siglo XIX derivaron en un proceso de fusión empresarial muy acentuado, el cual concluyó con la creación de cuatro grandes empresas privadas: dos gigantes (MZA y Norte) y otras dos más secundarias (Oeste de España y Ferrocarriles Andaluces) (Tedde de Lorca, 1996:265-284; Juez Gonzalo, 2002; Gómez Mendoza, 1984: 155-158). A finales de siglo, las compañías ferroviarias ocupaban una posición dominante en el panorama español. Sus activos representaban casi la mitad del total español y sólo la suma de los siguientes cuatro grandes sectores de la economía (minería, industria fabril, servicios públicos y finanzas) podían igualarlos (Carreras y Tafunell, 1993: 127-175). Así, puede afirmarse que el ferrocarril fue una de las mayores fuentes de empleo del país desde su puesta en marcha. Por ello resulta interesante analizar cuál fue el papel de las compañías de ferrocarriles en la formación de una mano de obra con una cualificación profesional superior en este periodo de transición entre el mundo gremial y los tiempos industriales.

Las grandes ferroviarias irrumpieron, desde mediados del siglo XIX, en un mercado laboral poco diversificado sectorialmente e integrado de una manera precaria e incompleta con el resto del país. Debido a ello, el ferrocarril aceleró la desintegración de la estructura gremial a finales de la centuria. Las propias necesidades de construcción de las estaciones, de los entramados viarios, de los almacenes o de los primeros talleres de reparación motivó que el tipo de trabajadores que demandaran las compañías fuera, primordialmente, jornaleros o temporeros, como les reconocían oficialmente las compañías para distinguirlos del personal fijo a jornal, los cuales no formaban parte de sus plantillas de trabajadores por ser considerados personal auxiliar o agentes externos. Normalmente eran contratados en las propias estaciones, de forma temporal y en número variable, en función del trabajo que quisiera llevar a cabo la compañía. En ocasiones puntuales realizaban contrataciones extraordinarias para ejecutar obras de gran envergadura y necesidad urgente. En conjunto, los jornaleros del ferrocarril formaban una enorme bolsa de mano de obra explotada y de fuerza bruta, que superaba ampliamente la proporción de jornaleros del conjunto de la ciudad: en 1880, el 73% de los trabajadores ligados al ferrocarril se declaraba jornalero, mientras que la media de la ciudad era del 55%; un desequilibrio

que a comienzos del siglo xx se mantenía, aunque de una forma mucho más atemperada (71,6% y 68,5%, respectivamente).

Tabla 4. Trabajadores de la producción (1905)

| <i>Sectores económicos</i> | <i>Madrid</i> | <i>Compañías Ferroviarias</i> |
|--|---------------|-------------------------------|
| A. No cualificados | 68,5 | 71,6 |
| B. Construcción y Mobiliario | 10,2 | 4,4 |
| C. Metalurgia - Mecánica - Química - Electricidad | 5,0 | 12,7 |
| D. Transportes | 3,0 | 10,8 |
| E. Cuero y Textil | 6,7 | 0,2 |
| F. Procesado de alimentos, bebidas y tabaco | 2,9 | 0,0 |
| G. Comunicación y cultura | 2,7 | 0,2 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM. Los datos son porcentuales.

De esta forma, el ferrocarril actuó como uno de los principales agentes en la transformación del tradicional mercado laboral a través de su masiva demanda de jornaleros. Con ligeros matices, la contratación de personal obrero a jornal por parte de los dos trasatlánticos ferroviarios, NORTE y MZA, era muy similar y, en general, estas compañías fueron muy reacias a modificar el sistema de contratación de este tipo de personal, pues era muy numeroso y hubiera incrementado exponencialmente los costes fijos de las plantillas (cuando superaban un año de trabajo en la compañía, estos trabajadores podían acceder a ciertos derechos y prestaciones de los que gozaba el personal fijo, como billetes, cartilla en el economato interno de la compañía o la oportunidad de solicitar anticipos en la paga) (Juez Gonzalo, 2002; Ballesteros Doncel y Martínez Vara, 2001: 637-677).

La nota distintiva en el cambio del siglo es que el mundo ferroviario comenzó a ser un verdadero factor en la formación de un nuevo tipo de trabajador cualificado, vinculado a los avances proporcionados por la segunda revolución industrial. MZA, M.C.P. o NORTE continuaron siendo grandes bolsas de jornaleros y peones, una mano de obra que era aún imprescindible en los talleres y depósitos de los complejos ferroviarios de Atocha, Delicias y Príncipe Pío, pero se aminoró la intensidad en la contratación de jornaleros. De forma paralela, las compañías ferroviarias estaban induciendo una decisiva metamorfosis interna de los trabajadores de la producción con una cualificación profesional. El fin del mundo gremial y artesanal no se produjo únicamente por la invasión jornalera, sino que la mutación de los oficios jugó igualmente un papel decisivo. Además de los jornaleros para construir las estaciones o las vías, las compañías ferroviarias requerían de especialistas en la metalurgia y en la mecánica para sus talleres generales de reparación de la maquinaria y del material ferroviario. Pre-

cisamente eran los sectores de la metalurgia, la mecánica y la electricidad quienes estaban protagonizando los mayores avances de la segunda revolución industrial. Estas actividades precisaban una mano de obra altamente especializada, con unos conocimientos técnicos muy específicos en tareas cada vez más complejas, a las cuales no podían dar respuesta los braceros o los peones de carga.

Las compañías ferroviarias fueron uno de los nichos donde comenzaron a despuntar este tipo de actividades. A comienzos de la Restauración sus plantillas mostraban una proporción de este tipo de trabajadores (9,6%) superior a la que existía en el conjunto de la ciudad (5%). Es cierto que una parte muy significativa de ellos era de origen extranjero (32%), francés en concreto, dados los orígenes empresariales y financieros de las principales compañías, pero no eran la mayoría y fue un porcentaje en franco retroceso en los siguientes años. A principios del siglo xx, una vez levantadas las grandes estaciones y construido la mayor parte del entramado viario, el mundo ferroviario entró en una fase de madurez y complejidad, que se tradujo en una demanda acelerada de los nuevos trabajadores cualificados. Fue un impulso significativo (casi el 13% de trabajadores de la producción estaban relacionados con la metalurgia, la química o la mecánica) en un panorama realmente yermo, pues Madrid no se había caracterizado por una actividad industrial fuerte hasta ese momento. En este sentido, el ferrocarril actuó como puntal en la introducción, todavía modesta, de este tipo de actividades y con una mano de obra que, en su gran mayoría, no era de origen extranjero (sólo el 2,5% entre los trabajadores de la metalurgia y la mecánica y el 11,5% entre los operarios de transportes). El ferrocarril ya no era sólo un elemento de atracción de mano de obra foránea, sino que actuó como uno de los principales agentes en la formación de una mano de obra nativa con un elevado grado de cualificación profesional.

Las raíces del moderno mercado laboral: profesionalización y reivindicación ante el cambio tecnológico

El nuevo siglo abrió un proceso de modernización para la ciudad, con sus inevitables deficiencias y limitaciones, que contó con tres momentos decisivos. En primer lugar, a raíz de la crisis del 98 Madrid recibió un masivo flujo de capitales procedentes, en su mayor parte, de las Antillas y otros países americanos. Fue una inyección financiera que se encaminó a la inversión y a la formación de nuevas sociedades, que enriquecieron enormemente el raquítico panorama empresarial decimonónico (Carreras y Tafunell, 2004). En segundo lugar, la irrupción de la segunda revolución industrial y el excepcional contexto de la Primera Guerra Mundial, el cual alteró el funcionamiento global de la economía y reforzó el peso de la industria en el proceso de crecimiento económico. Y, en tercer lugar, la década de los veinte se caracterizó por ser una etapa de prosperidad y bienestar económico, durante la cual una industria de perfil más diversificado y el *boom* del sector de la construcción residencial fueron los principales protagonistas.

A diferencia de lo ocurrido con la primera revolución industrial, las circunstancias de cada una de esas etapas resultaron enormemente beneficiosas para que Madrid alcanzara una verdadera transformación en el funcionamiento de su economía y, por ende, un nivel de complejidad superior en el tejido social y profesional de su mercado laboral. Su seña de identidad como moderna metrópoli en los años 30 fue la diversidad de sus actividades económicas sobre la base de dos pilares: la expansión de un potente sector servicios y la irrupción de una industria complementaria a los tradicionales núcleos vasco y catalán.

El primer tercio del siglo xx fue una segunda etapa en la formación de la gran empresa moderna en España, con un importante número de sociedades de nueva creación y una oleada de fusiones orientada a disminuir el exceso de competencia y a obtener economías de escala. Fue un proceso protagonizado por el capital español con tres sectores estrechamente relacionados: el industrial, el eléctrico y el financiero. Madrid jugó un papel decisivo como sede central de un buen número de sociedades. La posibilidad de disponer de una energía barata, abundante y ubicua como la electricidad, más el auge inversor suscitado tras la crisis del 98, permitió que los nuevos sectores industriales arraigaran con fuerza en Madrid en el momento en que la economía capitalista a escala global entraba en una fase superior. El desarrollo del capitalismo implicó la aparición de economías de escala en la producción, el consumo y la provisión de bienes e infraestructuras.

La confluencia de grandes empresas industriales, grupos financieros dinámicos y con fuerte capacidad inversora y aglomeraciones urbanas de enormes dimensiones, gracias a una mejora en las condiciones sanitarias y a la fuerza de los movimientos migratorios, fue una de las notas características de los procesos modernizadores de esa segunda revolución industrial. Todo ello tuvo un hondo impacto en la composición interna del mercado laboral madrileño. Si durante el siglo xix las oleadas migratorias ahogaron a la ciudad de jornaleros, en el primer tercio del siglo xx el rasgo sobresaliente fue la expansión de los empleados de los servicios y la consolidación de unas clases medias urbanas (Bascochea y Otero, 2016). El empuje del sector servicios provocó que el porcentaje de trabajadores dedicados a actividades relacionadas con la producción y el trabajo manual fuera, por primera vez en la historia contemporánea, inferior a la mitad de la población activa.

Sin embargo, el hondo proceso de industrialización y modernización que recorrió la espina dorsal del mercado laboral madrileño entre 1910 y 1930 no se basó únicamente en el despegue del sector servicios, sino que requirió de manera imperiosa la aparición, por fin, de un gran número de operarios cualificados y especializados en las nuevas ramas de la economía industrial. El jornalero se había erigido durante el ochocientos en la figura por antonomasia de un mercado laboral en el que reinaba la precariedad, la degradación profesional y la temporalidad. El cambio de tendencia a partir de entonces fue significativo y para 1930 se hallaban en franco retroceso. Pese a todo, los jornaleros y peones continuaron siendo imprescindibles para sostener el desarrollo económico de la ciudad, pues siguieron siendo empleados en todo tipo de tareas en fábricas, talleres, comercios o almace-

Tabla 5. Estructura profesional de Madrid

| <i>VARONES</i> | | | | |
|--|-------------|-------------|---------------|--|
| <i>MAJOR GROUPS</i> | <i>1905</i> | <i>1930</i> | <i>Dif. %</i> | |
| 0/1 – Profesionales, técnicos y trabajadores similares | 7,92 | 9,02 | 13,79 | |
| 2- Trabajadores administrativos y de gestión | 1,56 | 1,33 | -14,59 | |
| 3- Trabajadores de oficina, funcionarios y similares | 9,10 | 14,64 | 60,82 | |
| 4- Trabajadores de ventas | 11,64 | 12,84 | 10,28 | |
| 5- Trabajadores del servicio | 13,90 | 13,84 | -0,40 | |
| 6- Trabajadores agropecuarios | 0,87 | 0,66 | -24,11 | |
| 7/8/9- Trabajadores de la producción | 55,00 | 47,67 | -13,33 | |
| <i>MUJERES</i> | | | | |
| <i>MAJOR GROUPS</i> | <i>1905</i> | <i>1930</i> | <i>Dif. %</i> | |
| 0/1 – Profesionales, técnicos y trabajadores similares | 2,61 | 3,92 | 50,11 | |
| 2- Trabajadores administrativos y de gestión | 0,71 | 0,39 | -45,99 | |
| 3- Trabajadores de oficina, funcionarios y similares | 0,22 | 4,59 | 1.940,15 | |
| 4- Trabajadores de ventas | 3,53 | 3,67 | 3,90 | |
| 5- Trabajadores del servicio | 82,68 | 77,80 | -5,90 | |
| 6- Trabajadores agropecuarios | 0,17 | 0,18 | 10,13 | |
| 7/8/9- Trabajadores de la producción | 10,07 | 9,46 | -6,11 | |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM.

nes, pero sobre todo continuaron siendo una mano de obra insustituible tanto para las empresas ferroviarias como para el sector de la construcción.

Por el contrario, los trabajadores relacionados con las nuevas tecnologías y fuentes de energía no sólo fueron la mejor prueba de la implantación de una economía más moderna y mecanizada, sino también la mejor muestra de la capacidad de adaptación que tradicionalmente habían demostrado los trabajadores cualificados desde los tiempos gremiales. Este tipo de trabajadores experimentaron un espectacular florecimiento durante las décadas de 1910 y 1920 y, además, lo hicieron a través de una metamorfosis interna, con un retroceso de aquellos oficios de resabio artesanal (herrereros y cerrajeros) frente al auge de especialistas con una cualificación profesional más acorde con las exigencias de la nueva economía (mecánicos, maquinistas, electricistas, fundidores, ajustadores, etc.). Junto a ellos, cabe destacar el significativo aumento de los trabajadores relacionados con el transporte, una de las claves de la transformación de Madrid. La electrificación y ampliación de las líneas de tranvía y la aparición del metro a partir de 1919 dieron un vuelco a la movilidad de las personas dentro de la ciudad y, a su

vez, significó la aparición de nuevas profesiones, como maquinistas, conductores de tranvía o metro, y nuevas oportunidades de trabajo para mecánicos, electricistas y operarios de maquinaria. Un conjunto de operarios del transporte que siguieron teniendo en las compañías ferroviarias a los mayores empleadores.

Tabla 6. Trabajadores varones de la producción

| <i>Sectores económicos</i> | <i>1905</i> | <i>1930</i> | <i>Dif. %</i> |
|--|-------------|-------------|---------------|
| A. No cualificados | 68,53 | 59,97 | -12,5 |
| B. Construcción y Mobiliario | 10,93 | 12,05 | 10,3 |
| C. Metalurgia - Mecánica - Química - Electricidad | 4,95 | 9,94 | 100,8 |
| D. Transportes | 2,96 | 6,13 | 107,1 |
| E. Cuero y Textil | 6,68 | 4,76 | -28,7 |
| F. Procesado de alimentos, bebidas y tabaco | 2,89 | 3,25 | 12,5 |
| G. Comunicación y cultura | 2,68 | 2,98 | 11,2 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM.

Si en el siglo XIX los trabajadores cualificados debieron afrontar una profunda adaptación para sobrevivir (pasando de un status gremial autónomo a una condición mixta de asalariado y artesano, así como un deterioro en sus condiciones laborales y en su reconocimiento social), durante el primer tercio del siglo XX experimentaron diversas vías de profesionalización, recualificación y especialización. Un proceso en el cual las compañías ferroviarias confirmaron su papel como agentes modernizadores del mercado laboral madrileño en general, y del sector de los trabajadores de la producción en particular. El perfil de su personal continuaba por la senda general explicada para el conjunto de la ciudad y profundizaba algunos aspectos. El personal jornalero de sus plantillas se había reducido más que la media de la ciudad. Paralelamente, el personal vinculado directamente a las operaciones de transporte (maquinistas, conductores, fogoneros, etc.) adquirió lógicamente una mayor relevancia. Lo más sobresaliente, empero, fue el agudo protagonismo que adquirieron los nuevos trabajadores de la metalurgia, la mecánica y la electricidad. El personal de los talleres generales y del servicio de material de tracción de MZA o NORTE, por ejemplo, se convirtió en una de las mayores bolsas del nuevo trabajo industrial y mecanizado del país. Estos operarios aparecían en las fuentes con la denominación de su oficio particular: tornero, fundidor, mecánico electricista, etc. Gran parte de este personal no era fijo y en los historiales de las compañías aparecía como un conglomerado confuso, de registro aleatorio e inconstante, debido a que las propias compañías eran reacias a renovar sus contratos para que no pudieran acceder a las prestaciones y beneficios de los

empleados que eran fijos, aunque las necesidades que tenían de mano de obra les hacían imprescindibles. Precisamente la inclusión como operario fijo de plantilla fue uno de los caballos de batalla con los que tuvieron que lidiar las diferentes compañías ante la fuerte presión sindical y los insostenibles costes de explotación durante la época de entreguerras (Martínez Vara, 2014).

Tabla 7. Trabajadores de la producción (1930)

| <i>Sectores económicos</i> | <i>Madrid</i> | <i>Compañías Ferroviarias</i> |
|--|---------------|-------------------------------|
| A. No cualificados | 60,0 | 53,4 |
| B. Construcción y Mobiliario | 12,1 | 6,3 |
| C. Metalurgia - Mecánica - Química - Electricidad | 9,9 | 18,1 |
| D. Transportes | 6,1 | 21,9 |
| E. Cuero y Textil | 4,8 | 0,4 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM.

Después de una primera etapa en la que se alcanzó el tamaño de la red previsto en las concesiones con el Estado y se completaron las fusiones y absorciones de empresas por parte de los dos gigantes del sector, las plantillas aumentaron en complejidad y en número de efectivos destinados a los servicios (Tedde de Lorca, 1978). Durante el primer tercio del siglo xx, el ritmo de crecimiento de los empleados en el ferrocarril fue muy superior al resto de los sectores productivos debido al tamaño de la red, al espectacular incremento del tráfico ferroviario y a la progresiva aplicación de la nueva legislación laboral: jornada de ocho horas, descansos semanales, vacaciones, retiro obrero, etc. (Ballesteros Doncel y Martínez Vara, 2001). Las compañías se vieron en la obligación de emplear a un mayor número de agentes por kilómetro de vía y a ofrecer nuevos servicios a los clientes, lo que derivó en la creación de unas plantillas de personal de gran complejidad.

El tamaño de la red, la extensión geográfica de sus actividades y el volumen de información que debían manejar, obligaron a empresas como MZA a enfrentarse con múltiples problemas organizativos. Hasta entonces, ninguna otra empresa había tenido que seleccionar y dirigir a un número de hombres tan elevado y tan diverso, ni se había visto en la obligación de disponer un reglamento de actividades, definido con claridad, para coordinar las tareas de los trabajadores y garantizar la seguridad tanto de empleados como de viajeros. Estas grandes sociedades se labraron una curtiada experiencia en la adecuada selección de personal para empleos que eran nuevos en su mayoría (Piqueras, 2005). A la altura de los años 20, el tamaño de la red de MZA y Norte se asimilaba al de la *Midi* francesa, o al de la *London & North-Western* británica. Para controlar semejante estructura empresarial, MZA y Norte impulsaron la aplicación de nuevos hábitos de gestión y contabilidad, importados de las grandes compañías estadounidenses y

sobre todo de las francesas (Chandler, 1987; Martínez Vara y Ramos Gorostiza, 2016). Todas las reglas que definieron las trayectorias laborales de sus empleados, es decir, el reclutamiento, la promoción interna y la remuneración salarial, se configuraron sobre la base del mérito, la capacidad y la subordinación de los empleados a los objetivos de la empresa.

Sin embargo, el proceso para establecer una reglamentación orgánica del personal y una clasificación de los agentes ferroviarios estuvo lejos de aplicarse de un día para otro y fue extremadamente complejo, largo y lleno de dificultades. Aunque los reglamentos de personal de las distintas compañías se habían copiado unos de otros, a comienzos del siglo xx todavía existía una excesiva diversidad, ambigüedad y confusión en las formas de reclutamiento de personal, en el número y tipo de escalafones internos o en la aplicación de sistemas de promoción consensuados y estables. A la altura de 1917 en la compañía MZA y de 1919 en la MCP, por ejemplo, se seguía debatiendo cómo fijar con precisión las reglas y condiciones para el ingreso y el ascenso del personal (Martínez Vara y Ramos Gorostiza, 2016).

La implantación de modernas políticas de gestión empresarial conllevó la formación de mercados internos de trabajo, con el objetivo de reducir costes en la contratación del personal y en fijar una jerarquía profesional dentro de la empresa (Howlet, 2000). Puede afirmarse que si las compañías ferroviarias no lograron implementar los métodos tayloristas en su modo de producción (Martínez y de los Cobos, 2014), sí lograron en cambio modernizar radicalmente los antiguos lazos entre empleador y trabajador de los tiempos gremiales. Si en el siglo xix el maestro artesano era quien decidía los ascensos y recompensas de sus oficiales y aprendices, en el siglo xx, con una plantilla de miles de trabajadores, el sistema era quien determinaba, a través de un reglamento de actuación preestablecido y aplicado por toda la cadena de jefes y subjefes, quién ascendía por tantos años de antigüedad, a quién le correspondía un aumento salarial o quién debía ser recompensado por haber alcanzado un cierto nivel de objetivos, o por su honradez y buen celo en el servicio.

Este conjunto de procesos que implicaban el reclutamiento de los candidatos externos, la evaluación de sus capacidades con el fin de seleccionarlos y su continua formación interna, suponía a la postre unos elevados costes si el trabajador terminaba por abandonar la empresa a los pocos años de su ingreso. Por ello, los directivos de las ferroviarias se preocuparon por aplicar políticas que fortalecieran los vínculos trabajador-empresa, no sólo a través de unas óptimas condiciones laborales, sino también con incentivos para la permanencia en la empresa: se ponía el acento en la antigüedad como la clave para la promoción interna y la mejora del nivel de vida, tanto del trabajador como de su familia.

En este sentido, la gran empresa ferroviaria fue pionera en la aplicación de una política de empleo que combinaba la novedad y la tradición. Si durante el siglo xix la flexibilidad de los trabajadores cualificados era, en definitiva, una respuesta de supervivencia a un mercado laboral de inestabilidad y precariedad, la gran empresa ferroviaria ofrecía la novedad de la estabilidad en el empleo, una realidad tan escasa como preciosa por los trabajadores. El reconocimiento de la antigüedad en la asignación y promo-

ción de los puestos de trabajo, combinado con el mérito en el desempeño de las funciones, implicaba un escenario de seguridad prácticamente inédito para la mayoría que, además, resultaba beneficioso para ambas partes.

Esa vía de modernización se combinaba con una mirada a la tradición. Las grandes empresas se interesaron por reforzar sus vínculos con sus empleados mediante los lazos sanguíneos. Buena parte de los trabajadores del ferrocarril tenían a otros miembros de su familia en la misma compañía. Ser «hijo de» o «familiar de» era la mejor carta de recomendación a la hora de realizar las pruebas de ingreso. De esa forma, se potenciaban las relaciones trabajador-empresa mediante un vínculo mucho más íntimo y estrecho. Se pretendía así recuperar el viejo orgullo gremial por el oficio, tan deteriorado desde mediados del siglo XIX ante la precarización general y la omnipresencia de los jornaleros y su errático deambular en ocupaciones diversas y peregrinas. De nuevo se ponía en valor el orgullo por el trabajo de especialista y su labor precisa y esmerada, el orgullo de ser ferroviario, como antes lo había sido el ser zapatero, albañil o cigarrera. Las políticas de contratación y promoción de estas grandes compañías no ocultaban su deseo de crear dinastías de padres, hijos y nietos ferroviarios, continuadores de una forma de vida dedicada al tren, a la MZA o a NORTE. Era un aspecto que distinguía a las ferroviarias del resto de las grandes empresas que habían irrumpido en el mercado laboral durante los últimos años y, por ello, habían dispuesto de un menor recorrido para aplicar políticas similares.

Tabla 8. Casos de padres e hijos no emancipados trabajando para la misma empresa (1930)

| <i>El hijo trabaja en...</i> | <i>El padre trabaja en...</i> | |
|------------------------------|-------------------------------|-------------|
| | <i>Misma Cía.</i> | <i>Otra</i> |
| Gas Madrid | 55,6 | 44,4 |
| Ferrocarriles MZA | 45,3 | 54,7 |
| Ferrocarriles Oeste | 41,3 | 58,7 |
| Ferrocarriles Norte | 36,8 | 63,2 |
| Unión Eléctrica Madrileña | 25,0 | 75,0 |
| Fábrica El Águila | 15,0 | 85,0 |
| Standard Eléctrica | 8,0 | 92,0 |
| Telefónica | 7,1 | 92,9 |

Fuente: Elaboración propia, PM de 1930, AVM. Muestra de población de 389 familias de la zona sur del Ensanche.

Si el caso de Francisco Simarro ilustraba la adaptación de los oficios cualificados a unos tiempos de transición entre el trabajo gremial y autónomo y el trabajo industrial, en serie y asalariado, el Madrid del primer tercio del siglo XX aparece atravesado por múltiples trayectorias personales real-

mente brillantes, como la del madrileño Alonso Pérez Vila, nacido en 1885. Alonso era hijo de Florentino Pérez González, jornalero temporal de la compañía MZA. Por medio del padre, Alonso logró entrar en el gigante ferroviario, primero como peón con 15 años y, a partir de los 20 años como cerrajero. Su pericia y su constancia le valieron sucesivos ascensos hasta alcanzar en 1931, con 46 años, un puesto de contra maestro en el taller de ajuste mecánico del servicio de material y tracción de la compañía. El cargo le reportaba 6.388 pesetas al año, más todos los beneficios asociados del programa de bienestar industrial firmado con la empresa. Es decir, un salario equivalente al que obtenían empleados de categoría media-alta en la misma empresa, como eran los jefes de oficinas centrales. Trayectoria similar era la de Alberto Sastre Prieto, inmigrante procedente de Ciudad Real que, en 1905, con 35 años y cinco hijos a sus espaldas, aparecía como fundidor a jornal de la compañía y en 1931, con 61 años, era el contra maestro ayudante del taller de fundiciones del servicio de material y tracción con un salario de 7.186 pesetas al año. Por aquel entonces dos de sus hijos trabajaban también para la misma compañía, uno como ajustador mecánico y otro como tornero³.

Las trayectorias de Alberto y Alonso constituyen ejemplos ilustrativos del cambio operado por el mercado laboral madrileño durante el primer tercio del siglo xx. El nuevo rumbo de la ciudad se reflejó en las enormes posibilidades que se abrieron para sus habitantes. El cambio no consistía en que todos pudieran hacerse ricos, sino que existían mayores posibilidades para mejorar la situación heredada, aunque fuera modestamente, gracias a esa profesionalización y especialización. Así se constata si tenemos en cuenta los salarios que recibían los trabajadores y los alquileres que podían pagar con ellos. El principal gasto para las familias era el pago mensual de la vivienda y en todas las categorías, desde los jornaleros hasta los trabajadores de los transportes, la carga del hogar en los presupuestos familiares descendió a lo largo del primer tercio del siglo.

Estas cifras apuntan a una nítida mejora en la calidad de vida global de los trabajadores debido, en buena medida, al aumento de los salarios. La evolución de los salarios, en función de la edad de los trabajadores, es una herramienta válida para evaluar esas expectativas de mejora. Aunque todos experimentaban alzas salariales con el paso del tiempo, las retribuciones por franjas de edad demostraban nuevamente las enormes diferencias entre los jornaleros y el resto de trabajadores cualificados. Entre estos últimos había una tendencia indudable a obtener un mejor salario a medida que se cumplían años, especialmente entre los trabajadores de las nuevas actividades industriales, quienes eran los especialistas más valiosos y preciados del mercado laboral. De este modo pueden compararse las trayectorias de los jornaleros por un lado y los mecánicos, metalúrgicos y electricistas por otro. Ambos mejoraban con el paso del tiempo, pero mientras que el jornalero de 50 años sólo ganaría un 7% más que otro compañero suyo de 25 años, en el caso del mecánico esa mejora ascendía a un 35%.

³ Fuente: PM, AVM y *Situación del personal en la Compañía MZA (1913-1933)*. IIF 0338, AHF.

Tabla 9. Relación alquiler – salario de los trabajadores manuales en Madrid (1905–1930)

| <i>Sectores económicos</i> | 1905 | | | 1930 | | |
|---|-------------------------------|-----------------------------|---|-------------------------------|-----------------------------|---|
| | <i>Media Alquiler Mensual</i> | <i>Media Salario diario</i> | <i>Días necesarios para pagar el alquiler</i> | <i>Media Alquiler Mensual</i> | <i>Media Salario diario</i> | <i>Días necesarios para pagar el alquiler</i> |
| A. No cualificados - Sin clasificar | 16,87 | 2,38 | 7,1 | | | |
| B. Construcción y Mobiliario | 27,74 | 2,95 | 9,4 | | | |
| C. Metalurgia - Mecánica - Química - Electricidad | 38,47 | 3,47 | 11,1 | | | |
| D. Transportes | 28,74 | 2,93 | 9,8 | | | |
| | | | | 1930 | | |
| <i>Sectores económicos</i> | <i>Media Alquiler Mensual</i> | <i>Media Salario diario</i> | <i>Días necesarios para pagar el alquiler</i> | <i>Media Alquiler Mensual</i> | <i>Media Salario diario</i> | <i>Dif. % respecto a 1905</i> |
| A. No cualificados - Sin clasificar | 42,52 | 6,75 | 6,3 | | | -11,0 |
| B. Construcción y Mobiliario | 52,25 | 8,48 | 6,2 | | | -34,4 |
| C. Metalurgia - Mecánica - Química - Electricidad | 63,84 | 8,91 | 7,2 | | | -35,4 |
| D. Transportes | 55,88 | 7,57 | 7,4 | | | -24,8 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM. Muestra de población: cabezas de familia.

Tabla 10. Media de salarios diarios trabajadores de la producción (1930)

| Sector es económicas | Franjas de edad | | | | | Dif % 45/65 - Menos 20 |
|---|-----------------|-------|-------|-------|-----------|---------------------------|
| | Menos de 20 | 20-29 | 30-44 | 45-65 | Más de 65 | |
| A. No cualificados | 3,49 | 6,24 | 6,79 | 6,56 | 6,07 | 87,8 |
| B. Construcción y Mobiliario | 3,94 | 7,63 | 8,35 | 8,32 | 8,17 | 111,4 |
| C. Metalurgia, Mecánica, Química y Electricidad | 3,58 | 7,26 | 8,85 | 9,63 | 7,71 | 169,3 |
| D. Transportes | 5,24 | 6,86 | 7,59 | 8,19 | 9,72 | 56,5 |

Fuente: Elaboración propia, PM, AVM.

A pesar de todo ello, la cuestión salarial fue un punto neurálgico de la conflictividad laboral que experimentó Madrid durante las tres primeras décadas del siglo. Un conflicto *in crescendo* entre las asociaciones y sindicatos obreros y los representantes de las empresas que estalló con la Gran Guerra y que tuvo en el mundo ferroviario uno de los centros neurálgicos de la protesta, con reivindicaciones muy vinculadas a la pérdida de capacidad adquisitiva de sus salarios (Plaza Plaza, 2012). Las huelgas de 1912, 1916 y 1917, con fuertes movilizaciones sindicales, habían obligado a las empresas a emprender una escalada en los salarios de sus trabajadores y mejorar las condiciones laborales y el sistema de pensiones fijado hasta ese momento (Martínez Vara y de los Cobos Arteaga, 2012; Martínez Vara, 2014). Llegada la década de 1930, las grandes empresas ferroviarias MZA y NORTE se mantenían a la cabeza del ranking empresarial español y contaban con ingentes plantillas de trabajadores, las cuales se habían visto aún más infladas dada la demanda de transporte y movilidad de la sociedad durante los años veinte, que suponían en conjunto un gravoso coste en el balance financiero de las compañías concesionarias. (Ballesteros Doncel y Martínez Vara, 2001). La política de subida salarial permitió que, para un mecánico o un tornero, por ejemplo, trabajar en los talleres ferroviarios de reparación siguiera teniendo una recompensa en forma de salarios más elevados que si trabajara para un taller particular de la ciudad. Pertenecer al sector ferroviario aún otorgaba cierta distinción y status entre los trabajadores (cualificados y sin cualificar) de la producción.

En cambio, el sello de superioridad de los ferroviarios palidecía si se les comparaba con trabajadores de otras grandes empresas o con los sectores que estaban irrumpiendo en la economía; en ese caso, la hegemonía ferroviaria era puesta en cuestión. Los nuevos gigantes nacidos a principios de siglo habían demostrado un dinamismo y una fuerza superior. Empresas como las eléctricas, los nuevos medios de transporte o las manufactureras de la segunda revolución industrial, se movían a la perfección en un escenario de capitalismo protegido por el Estado y se hallaban en plena expansión con un mercado por explotar. Por el contrario, los ferrocarriles ya no podían ampliar más su red de transportes por falta de rentabilidad económica. Los costes de explotación cada vez eran más abrumadores para las empresas concesionarias y el Estado terminaría por transformarse de agente regulador en agente interventor de los precios y de los servicios (Ortúñez Goicolea, 2008). Era un contexto mucho más complejo, dinámico y competitivo al de la etapa anterior, de inevitables consecuencias para los trabajadores ferroviarios.

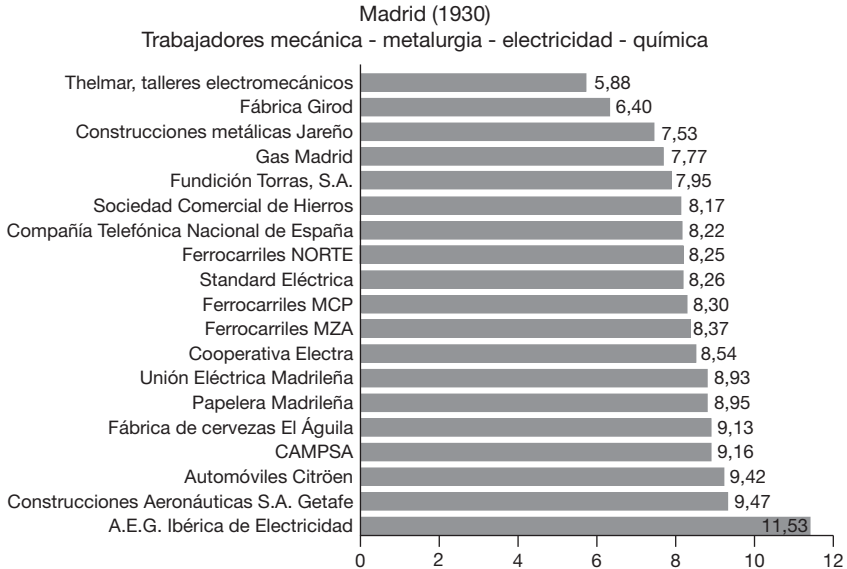
Si se observan los salarios medios de los ferroviarios en los años 30, puede comprenderse la particular movilización de este sector respecto a otros. En 1930 habían perdido claramente terreno respecto a los trabajadores cualificados de otras grandes empresas, como A.E.G. Ibérica de electricidad, Construcciones Aeronáuticas S. A., CAMPSA o Unión Eléctrica Madrileña, por citar algunos ejemplos. Su retroceso era el resultado natural de la crisis crónica que padecía su sector, el conocido «problema ferroviario». Las compañías ferroviarias ya no eran tan competitivas a la hora de pagar a sus empleados como en el siglo XIX, cuando el exiguo panorama empresarial

Tabla 11. Diferencias salariales entre trabajadores ferroviarios y no ferroviarios

| <i>Empresas</i> | 1905 | | 1930 | |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| | <i>No cualificado (Jornalero)</i> | <i>MMQE (Metalúrgicos, mecánicos, electricistas...)</i> | <i>No cualificado (Jornalero)</i> | <i>MMQE (Metalúrgicos, mecánicos, electricistas...)</i> |
| Norte | 2,28 | sin datos relevantes | 5,94 | 8,25 |
| MZA | 2,75 | 3,77 | 6,83 | 8,37 |
| Oeste | 2,81 | 4,67 | 6,78 | 8,30 |
| Total ferroviarios | 2,65 | 3,72 | 6,68 | 8,31 |
| Resto | 2,23 | 2,93 | 6,31 | 7,16 |
| Diferencia Ferroviarios - No ferroviarios | 18,7% | 27,2% | 5,8% | 16,1% |

madrileño estaba sostenido por los ferrocarriles y las reales fábricas. En los años 20 y 30 se había dado paso a un escenario mucho más diversificado e infinitamente más atractivo para la mano de obra cualificada por las retribuciones salariales que podían obtener si eran contratados por alguna de las grandes o medianas empresas que operaban en la ciudad.

Gráfico 1. Media de salarios diarios trabajadores de la producción por empresas (1930)



Fuente: Elaboración propia, PM, AVM. Muestra de población: trabajadores de los sectores de la metalurgia, mecánica, química y electricidad. Los salarios están expresados en pesetas.

En la cúspide salarial por empresas se situaban las compañías eléctricas o filiales de multinacionales. Un mecánico que trabajara para A.E.G. o para los automóviles Citroën, por ejemplo, podía llegar a ganar, de media, entre 60 y 80 pesetas más al mes que otro mecánico que estuviera empleado en NORTE. La diferencia equivalía al alquiler de la vivienda durante un mes. Además, la fuerza de la gran empresa moderna frente a las empresas ferroviarias iba más allá del simple hecho de ofrecer los mejores salarios del mercado; sus trabajadores también se beneficiaban de completos programas de bienestar industrial, cuyas condiciones podían variar de unos sectores a otros y de unas empresas a otras, pero eran prácticas regularizadas cada vez más extendidas en la provisión de bienes y servicios a los trabajadores (Martínez Vara, 2006; Aubanell, 2002). Las empresas ferroviarias sí mantenían cierta distancia con las empresas locales de menor tamaño, como los talleres Thelmar, Jareño o Girod, los cuales también habían participado de una manera notable en la renovación y modernización del trabajo cualificado y actuaban, en ocasiones, como suministradores de materiales para las grandes compañías.

Conclusiones

Los trabajadores de la producción constituyeron un buen termómetro para medir los procesos de cambio social y económico del mercado laboral madrileño durante el periodo de la Restauración. Desde comienzos del siglo XIX, los trabajadores cualificados de los diversos sectores económicos habían demostrado una notable capacidad de adaptación y supervivencia al declive general que manifestaba el mundo gremial en los albores de la economía capitalista. A partir de la segunda mitad de siglo, el ferrocarril irrumpió en un contexto con un tejido empresarial de pequeñas dimensiones y corte familiar. Las compañías ferroviarias, debido a su gran tamaño y a las innovaciones de su tecnología, no sólo renovaron los sistemas de transporte y comunicación, sino que provocaron hondas consecuencias en los mecanismos de funcionamiento del mercado laboral: por un lado, fueron un espectacular efecto llamada para los flujos migratorios, que eran la principal fuente de suministro de jornaleros, el trabajador no cualificado que se convertirá en la figura laboral por antonomasia de la época; por otro lado, las nuevas empresas exigieron un mayor nivel de flexibilidad y adaptación al trabajador cualificado y en un lapso de tiempo más corto: en una misma generación, el antiguo maestro artesano se veía convertido en operario asalariado o, incluso, en trabajador empleado a destajo.

El ferrocarril agudizó el proceso de precarización y jornalerización de la mano de obra, al tiempo que aceleró el fin del trabajo gremial autónomo como forma de producción extendida. Tradicionalmente, se ha insistido bastante en la capacidad de influencia que ejercieron las dos grandes compañías MZA y NORTE sobre el Estado a la hora de establecer determinadas políticas económicas beneficiosas para sus intereses. Sin embargo, no se ha hecho el mismo hincapié en su capacidad de influencia sobre los mercados laborales urbanos y su poder de transformación social, en una época en la cual ejercían prácticamente como las únicas grandes empresas con presencia en todo el territorio nacional.

De forma paralela, en torno al cambio de siglo las grandes compañías ferroviarias exhibían su carácter como pioneras en la formación de un trabajador cualificado de nuevo cuño, claramente vinculado a los sectores punteros y más innovadores de la economía industrial. La mutación interna del trabajo cualificado (el reemplazo de los antiguos herreros por los torneros, los mecánicos o los electricistas) tuvo su cuna privilegiada en este sector.

Durante el primer tercio del siglo XX se produjo la definitiva expansión del nuevo trabajador cualificado. La tradicional característica de flexibilidad y adaptabilidad en este tipo de trabajadores se mantuvo, pero si en el siglo XIX esta significaba una capacidad para sobrevivir en un contexto de degradación y precarización extendidos, en el siglo XX pasará a señalar procesos de especialización, recualificación y profesionalización. Y, en este sentido, las grandes compañías ferroviarias también ejercieron de precursoras con la organización de mercados internos de trabajo y una modernización de las relaciones entre empresa y trabajador, gracias a la puesta en marcha de políticas de empleo que combinaban elementos novedosos (como era la estabilización del puesto de trabajo y una cierta organización

«científica» de la carrera profesional) con una mirada al pasado y a la tradición, a través de un deseo por recuperar el orgullo por el oficio y la aplicación de políticas, en el fondo, paternalistas.

Esta última cuestión desvela una advertencia para no caer en una simple historia lineal que obvie la importante y decisiva presencia del conflicto. El escenario político, social, económico y empresarial del primer tercio del siglo xx era enormemente más complejo que en las décadas anteriores con la aparición, por ejemplo y dejando de lado otras muchas cuestiones, de modernas formas de acción y organización colectivas, como eran las huelgas y las organizaciones sindicales, o el fenómeno de la inflación y el aumento disparado de los costes de explotación para las empresas. Ese tipo de políticas paternalistas fue una de las respuestas que pusieron encima de la mesa las empresas para combatir la acción reivindicativa de los sindicatos, junto a otras más importantes, como eran las subidas salariales o la mejora de los programas de bienestar industrial. Así, en los años 30, el sector ferroviario se mantenía como uno de los sectores con mayor peso en la economía y en la formación de los mercados urbanos, pero se había visto despojado de su pretérita capacidad de influencia e, incluso, de su halo de precursor e innovador. Era un contexto bien distinto al de treinta años antes. Madrid se adentraba en los años de la República con un mercado laboral formado por trabajadores más profesionalizados, mejor formados, con un mejor nivel de vida en general, pero también más reivindicativos en relación a sus derechos y a sus condiciones laborales.

Bibliografía

- AGUILAR, I. *et al.*, *Las estaciones ferroviarias de Madrid. Su arquitectura e incidencia en el desarrollo de la ciudad*, Madrid, COAM, 1980.
- AUBANELL, A., «La élite de la clase trabajadora. Las condiciones laborales de los trabajadores de las eléctricas madrileñas en el periodo de entreguerras», *Scripta Nova* 119, vol. 17 (2002).
- BALLESTEROS DONCEL, E. y MARTÍNEZ VARA, T., «La evolución del empleo en el sector ferroviario español (1893-1935)», *Revista de Historia Económica*, año XIX, 3 (2001), pp. 637-677.
- BEASCOECHEA, J. M.^a y OTERO, L. E. (eds.), *Las nuevas clases medias urbanas. Transformación y cambio social en España, 1900-1936*, Madrid, Catarata, 2016.
- CARBALLO, B., *El Ensanche Este. Salamanca-Retiro (1860-1931): el Madrid burgués*, Madrid, Catarata, 2016.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X., «La gran empresa en España (1917-1974). Una primera aproximación», *Revista de historia industrial* 3 (1993), pp. 127-175.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X., *Historia económica de la España contemporánea*, Barcelona, Crítica, 2004, pp. 186-221.
- CHANDLER, A., *La mano invisible. La revolución en la empresa norteamericana*, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987.
- CHANDLER, A., *Scale and scope. The dynamics of industrial capitalism*, Cambridge, The Belknap press, 1990.

- COMÍN, F. y MARTÍN ACEÑA, P. (eds.), *La empresa en la historia de España*, Madrid, Civitas, 1996.
- DE MIGUEL, S., *Madrid, sinfonía de una metrópoli europea (1860-1936)*, Madrid, Catarata, 2016.
- DÍAZ, L., *Los barrios bajos de Madrid (1880-1936)*, Madrid, Catarata, 2016.
- EPSTEIN, S. R. y PRAK, M. (eds.), *Guilds, innovation and the European economy, 1400-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 2008.
- GARCÍA RUIZ, J. L. y MANERA, C. (dirs.), *Historia empresarial de España: un enfoque regional en profundidad*, Madrid, LID, 2006.
- GÓMEZ MENDOZA, A., «Los efectos del ferrocarril sobre la economía española (1855-1913)», *Papeles de economía española* 20 (1984), pp. 155-158.
- HOWLET, P., «Evidence of the existence of an internal labour market in the Great Eastern Railway Company, 1875-1905», *Business History* 42 (2000), pp. 21-40.
- JUEZ GONZALO, E. P., *El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917*, Madrid, Servicio de Publicaciones UCM, 2002.
- KAPLAN, S. L., *La fin des corporations*, París, Fayard, 2001.
- MARTÍNEZ VARA, T., «Salarios y programas de bienestar industrial en la empresa ferroviaria MZA (1915-1935)», *Investigaciones de Historia Económica*, 4 (2006), pp. 101-138.
- MARTÍNEZ VARA, T., «Los costes laborales y la crisis de la MZA, 1913-1935. Datos y algunas reflexiones», *Transportes, servicios y telecomunicaciones* 7 (2014), pp. 103-146.
- MARTÍNEZ VARA, T. y DE LOS COBOS ARTEAGA, F., «Los trabajadores de los «Talleres Generales de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante», 1858-1936», *Sociología del Trabajo* 74 (2012), pp. 121-145.
- MARTÍNEZ VARA, T. y DE LOS COBOS ARTEAGA, F., «La difícil recepción de la Organización Científica del Trabajo en los ferrocarriles españoles», *Revista de Historia Industrial* 55 (2014), pp. 75-101.
- MARTÍNEZ VARA, T. y RAMOS GOROSTIZA, J. L., «Ferrocarril, capital humano y mercados internos de trabajo en España durante la época de las compañías privadas», *Revista de Historia de la economía y de la empresa* 10 (2016), pp. 345-376.
- NIETO SÁNCHEZ, J. A., *Artisanos y Mercaderes. Una Historia social y económica de Madrid, 1450-1850*, Madrid, Fundamentos, 2006.
- NIETO SÁNCHEZ, J. A., «El acceso al trabajo corporativo en el Madrid del siglo XVIII: una propuesta de análisis de las cartas de examen gremial», *Investigaciones de Historia Económica – Economic History Research* 9 (2013), pp. 97-107.
- ORTÚÑEZ GOICOLEA, P. P., «Cambio político, instituciones y empresas ferroviarias en España, 1918-1936», *Investigaciones de historia económica* 12 (2008), pp. 141-170.
- PALLOL, R., *El Ensanche Norte. Chamberí (1860-1931): el Madrid moderno*, Madrid, Catarata, 2015.
- PALLOL, R., DE MIGUEL, S. y DÍAZ, L., «HISCO en Madrid: una propuesta metodológica para el estudio de los mercados laborales en el pasado», *Revista de Demografía Histórica* 32 (2014), pp. 103-143.

- PIQUERAS, J., «El oficio ferroviario: especialización, solidaridad y política», V. Sanz Rosalén y J. Piqueras (eds.), *En el nombre del oficio. El trabajador especializado: corporativismo, adaptación y protesta*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2005, pp. 103-124.
- PLAZA PLAZA, A., *El sindicalismo ferroviario en España: de las sociedades mutualistas a los sindicatos de industria (1870-1936)*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2012.
- TEDDE DE LORCA, P., «Las compañías ferroviarias en España (1855-1935)», en M. Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, Madrid, Banco de España, Vol. II, 1978, pp. 9-354.
- TEDDE DE LORCA, P., «La expansión de las grandes compañías ferroviarias españolas: NORTE, MZA y Andaluces (1865-1930)», en F. Comín y P. Martín Aceña (eds.), *La empresa en la historia de España*, Madrid, Civitas, 1996, pp. 265-284.
- VICENTE, F., *El Ensanche Sur. Arganzuela (1860-1931): los barrios negros*, Madrid, Catarata, 2015.

Financiación

El presente trabajo se ha realizado en el marco del siguiente proyecto de investigación:

TÍTULO: La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo xx. Madrid y Bilbao, vanguardia de la Modernidad, 1900-1936.

GRUPO DE INVESTIGACIÓN: Espacio, sociedad y cultura en la Edad Contemporánea.

ENTIDAD FINANCIADORA: Ministerio de Economía y Competitividad. Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia.

Ref.: HAR2015-65134-C2-1-P.