

**Los Talleres Principales de Reparación de
la *Compañía del Norte* en Valladolid: un
estudio de Historia Social (1861-1931)**

por Guillermo A. Pérez Sánchez
(Universidad de Valladolid)

«Tras de sonoros y rugientes sones de la sirena, empezó a desfilar la población obrera de la 'estación' con sus características blusas y bombachos de tela azul o de pana, y un taleguillo o bolsa colgante de la mano».

J. AGAPITO Y REVILLA

I. INTRODUCCION: EL IMPACTO DEL FERROCARRIL EN VALLADOLID

A mediados del siglo XIX, la sociedad valisoletana vivía una etapa de optimismo generalizado, propiciada por el impulso de la primera generación de industrias, cuya delimitación temporal se establece entre 1841 y 1864, con el año 1857 como símbolo, al fundarse en esta misma fecha el *Banco de Valladolid*. Ante las perspectivas de desarrollo comercial y administrativo que se abrían para la ciudad del Pisuerga, la modernización de las vías de comunicación se convirtió para las autoridades municipales en un problema de acuciante resolución. La energía desplegada por el consistorio dio fruto rápidamente: en julio de 1852, se anunciaba públicamente la decisión gubernamental relativa al paso por Valladolid de la futura línea férrea Madrid-Irún. Sin embargo, hubo que esperar algunos años más para que la decisión política se convirtiera en realidad: al amparo de la Ley General de Ferrocarriles (3 de junio de 1855), que estableció definitivamente las grandes líneas o de primer orden de la red nacional —entre ellas la ya anunciada de Madrid a la frontera de Francia por Valladolid y Burgos—, el Gobierno, por la Ley de 11 de julio de 1856, otorgó la concesión de dicha línea a la *Sociedad de Crédito Mobiliario Español* (gestionada por los hermanos Péreire y vinculada mercantilmente con su homónima francesa: el *Crédit Mobilier* de París). Todo el pueblo de Valladolid celebró con entusiasmo tan importante decisión; incluso se adelantó a la efemérides, al conmemorar la subasta de la línea, el día 20 de febrero, dando tal denominación a una nueva calle que se abría en aquel momento. La inauguración oficial de las obras del ferrocarril (el 26 de abril) contó con la presencia del duque de la Victoria, Presidente del Consejo de Ministros, en nombre de S. M. la Reina¹.

1. Sobre el desarrollo industrial de Valladolid y el impacto del ferrocarril, véase, entre otras aportaciones, J. GARCIA FERNANDEZ, *Crecimiento y estructura urbana de Valladolid*, Los Libros de la Frontera, Barcelona 1974, pp. 17-32; F. MANERO MIGUEL, *La industria en Castilla y León (Dinámica, caracteres, impacto)*, Ambito, Valladolid 1983, pp. 23-27; A. GOMEZ MENDOZA, «De la harina al automóvil: un siglo de cambio económico en Castilla y León», en NADAL y CARRERAS (Dir. y Coord.), *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*, Ariel, Barcelona 1990, pp. 160-169; C. ALMUIÑA FERNANDEZ, (et al.), *Valladolid en el siglo XIX —Historia de Valladolid VI—*, Ateneo, 1985, especialmente, G. RUEDA HERNANZ, «Del antiguo Régimen a la primera expansión industrial», p. 261; J. R. DIEZ ESPINOSA, «Agricultura, industria y comercio en la segunda mitad del siglo XIX», pp. 342-343; C. RODRIGUEZ GONZALEZ, «Comunicaciones y transportes durante la segunda mitad del siglo XIX», pp. 438-440 y M.^a A. VIRGILI BLANQUET, «Urbanismo y arquitectura», pp. 476-478.

Para la importancia de Valladolid en la historia de los ferrocarriles españoles, véase, F. WAIS, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 1987 —3.^a ed.—, 2 vols., vol. I, pp. 187-188, 193-194 y 201. Un resumen de los hitos fundamentales del ferrocarril en

La *Sociedad de Crédito Mobiliario Español*, para una más eficaz gestión y explotación de sus intereses ferroviarios, constituyó, en 1858, la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* (a la que nos referimos como *Norte*). Desde el primer momento, teniendo en cuenta el enclave geográfico de Valladolid, en el centro de la Cuenca del Duero —encrucijada de caminos y nudo de comunicaciones—, los ingenieros y técnicos franceses encargados del estudio general de la línea entre Madrid e Irún consideraron a Valladolid como el eje fundamental de su actuación. *Norte* asumió dicho estudio y señaló a esta ciudad como el punto más importante de toda la «explotación» de la red, estableciendo aquí su Dirección General (hasta 1866, que se trasladó a Madrid), la centralización de todos sus servicios, los Almacenes Generales y el Taller Principal o central de reparación del material motor y móvil de la Compañía. Esta decisión dio un definitivo carácter ferroviario a la vieja ciudad castellana. En 1860, llegaba a Valladolid la primera locomotora; en 1864, quedó terminada la línea Madrid-Irún y, a partir de este momento, se fueron concluyendo las restantes líneas que unirían la ciudad con el resto de red nacional. En 1865, ya estaba funcionando la Estación vallisoletana a pleno rendimiento, con 82 empleados a su servicio (véase Cuadro I)².

Las repercusiones del ferrocarril en Valladolid no se hicieron esperar. En el aspecto económico, ha sido considerado el causante último de la desaparición de la primera generación de industrias dentro de la grave crisis de 1864 que tanto impacto tuvo en la ciudad, debido, fundamentalmente, según García Fernández, a que «permitió la llegada de los productos industriales, primero de las otras regiones españo-

Valladolid, en D. ALCALDE PRIETO, *Manual Histórico y Descriptivo de Valladolid. Guía del ferrocarril del Norte*, Valladolid 1861, p. 335 y C. GONZALEZ GARCIA-VALLADOLID, *Valladolid, recuerdos y grandezas*, T. II (Valladolid 1901), Edición Facsímil, Grupo Pinciano y Caja Provincial, Valladolid 1981, p. 32; para estos mismos hechos, pero con una perspectiva histórica véase también, VIRGILI BLANQUET, *Desarrollo urbanístico y arquitectónico de Valladolid (1851-1936)*, Ayuntamiento, Valladolid 1979, p. 95.

2. En relación con la constitución de *Norte*, véase, entre otros trabajos, F. WAIS, *op. cit.*, vol. I, p. 185 y P. TEDDE DE LORCA, «Las Compañías ferroviarias en España», en M. ARTOLA (Dir.), *Los ferrocarriles en España, 1844-1943*, vol. II, «Los ferrocarriles y la economía», Servicio de Estudios del Banco de España, Madrid 1978, pp. 24-27.

Norte se transformó en una sociedad anónima conforme a la ley de 19 de octubre de 1869; modificó sus Estatutos, en Madrid y ante el notario Sr. Lastra, el 17 de junio de 1882; y se rigió, a partir de 1885, por las disposiciones del Código de Comercio, *CENTRE D'ACCUEIL ET RECHERCHE DES NATIONALES* (en adelante *CARAN*), París: la documentación sobre *Norte* es la «Série 65 aq 299 index 1 à 8 —Association Nationale des Porteurs Français de Valeurs Etrangères (Archives)—»; la presente información: Série 65 aq 299 1.

Sobre la situación de Valladolid, desde el punto de vista geográfico —y para las directrices de actuación del *Crédito Mobiliario*, véase E. BARRAULT, *Le Chemin de Fer du Nord en Espagne*, Henri Plon, Editeur, Paris 1858; pp. 116-117. Las decisiones de *Norte* con respecto a Valladolid pueden seguirse en *CARAN, Rapport du Conseil D'Administration à l'Assemblée Générale Ordinaire des Actionnaires* (en adelante *Rapport*) —Tenue à Madrid, le 16 Mai 1860— index 1, pp. 17 (se anuncia la construcción del «taller de reparación central y único»), 29 y 30; y *Rapport* —31 Mai 1863—, pp. 13-14.

Por lo que respecta a la elección de Valladolid como punto neurálgico de *Norte*, Wais afirma lo siguiente: «El ferrocarril de Madrid a Irún, construido por la Compañía del Norte, fue imaginado siempre, desde el origen de sus estudios (...), como pasando por Valladolid, la gran capital castellana, que un tiempo fue mirada como el centro de producción del Norte de la península. Este punto de paso representaba dar un rodeo en la trayectoria total del Camino, pero en cambio facilitaba derivaciones de otras líneas que permitieran recoger tráfico para favorecer la vida de la empresa», *op. cit.*, p. 201.

En 1865 el número total de trabajadores de estaciones en *Norte* era de 954 personas: FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (en adelante *F.F.E.*), «Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España. Consejo de Administración. Secretaría General. Actas del Comité (en lo sucesivo A.C.)», libro n.º 1, acta 9.ª, sesión del 25-1-1865», fol. 33.

las con más tradición industrial, y después de los países extranjeros. En estas condiciones la incipiente industria vallisoletana, en una mala situación por la crisis, no pudo soportar la competencia y sucumbió»³. A este respecto, conviene recordar la polémica histiográfica sobre la oportunidad y viabilidad de la implantación del ferrocarril en España.

CUADRO I. RELACION DEL PERSONAL DE LA ESTACION DE VALLADOLID,
AÑO 1865.

JEFE	1
SUB-JEFE	3
RECAUDADORES	2
FACTORES	16
JEFE MANUTENCION	1
TELEGRAFISTAS	4
RECONOCEDORES	3
VIGILANTES	6
ORDENANZAS TELEGRAFO	2
GUARDA-AGUJAS	14
CAPATACES	3
MOZOS	22
PORTEROS	4
ENCARGADA RETRETES	1
TOTAL EMPLEADOS	82

Elaboración propia.

FUENTE: *Fundación de los Ferrocarriles Españoles (F.F.E.), Actas del Comité (A.C.): Acta 9^a, sesión de 25-I-1865, fol. 33.*

Todos los estudiosos coinciden en resaltar el atraso con que se comenzó a construir el tendido ferroviario español (el primer impulso se desarrolló entre los años 1856 y 1865). En cambio, las divergencias en cuanto a su incidencia económica como elemento estimulador o retardatario de la modernización de la industria nacional, son espectaculares. Las tesis de Tortella Casares culpando el ferrocarril de acentuar, aún más si cabe, el atraso de la industrialización en nuestro país, y los argumentos de Nadal en favor de una red reticular, no parecen excesivamente sólidas, a tenor de las conclusiones del estudio que dirigió el profesor Artola sobre los ferrocarriles en España. Según esta aportación, no existió alternativa al ferrocarril y la estructura de la red, articulada de forma radial, había sido correctamente elaborada y estaba en consonancia con la realidad mercantil de la Península, como expresaba fehacientemente la *Memoria* de Obras Públicas elaborada en 1856. En este mismo sentido, incidió la investigación de Gómez Mendoza, al demostrar que este nuevo medio de transporte era totalmente necesario, no se adelantó a la demanda, y

³ Una visión global de las repercusiones económicas del ferrocarril en Valladolid, en GARCIA FERNANDEZ, *op. cit.*, pp. 17-35 —el entrecomillado pp. 21-22—.

alentó de modo incuestionable «el crecimiento económico de España durante la larga segunda mitad del siglo XIX que finaliza en 1913»⁴.

Por ello, aunque parezca paradójico, si consideramos lo ocurrido en 1864, en la actualidad también se sostiene que el ferrocarril posibilitó la formación de la segunda generación de industrias en Valladolid durante el último tercio del siglo XIX por el estímulo que supuso la actividad de los Talleres Principales de Norte para el establecimiento de nuevos centros industriales de carácter metalúrgico; además, potenció el papel de Valladolid como principal mercado triguero y como depósito general de mercancías para su posterior distribución más allá del propio espacio regional. Testigos de este nuevo resurgimiento fueron la *Sociedad Industrial Castellana* y el *Banco Castellano*, fundados en 1899 y 1900, respectivamente.

En el plano urbanístico las repercusiones del ferrocarril también se dejaron sentir, configurándose a su calor un núcleo importante de población que con el tiempo —desde principios del siglo XX— convirtió al barrio de las Delicias en uno de los más populosos de la ciudad (anteriormente, el barrio ferroviario por antonomasia había sido San Andrés). Finalmente, quedan por valorar las repercusiones sociales respondiendo a preguntas esbozadas en su día por García Fernández: ¿alcanzaron los Talleres la categoría de una gran empresa? Y ¿pueden ser considerados en la época estudiada (1861-1931) como una empresa socialmente progresiva? A semejante análisis pormenorizado dedicamos el siguiente apartado⁵.

II. SER TRABAJADOR EN LOS TALLERES PRINCIPALES DEL NORTE EN VALLADOLID

Cerca de un año (de 1856 a 1857) duraron las negociaciones entre el Ayuntamiento de Valladolid y los ingenieros y técnicos comisionados por la *Sociedad de*

4. Sobre el debate historiográfico en torno al ferrocarril en España, véase, principalmente, G. TORNELLA CASARES, *Los orígenes del capitalismo en España —Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX—*, Tecnos, Madrid 1982 (1973), pp. 9-10, 12, 16, 164, 183, 191-193, 189 y 200; J. NADAL, *El fracaso de la Revolución Industrial en España, 1814-1913*, Ariel, Barcelona 1987 (1975), pp. 46-50; M. ARTOLA (Dir.), *op. cit.*, vol. I, «El Estado y los ferrocarriles», especialmente «Introducción», pp. 14 y 23-25; D. MATEO DEL PERAL, «Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)», pp. 90-92, 99-103 y 128; F. MENENDEZ, «El tema de la racionalidad de la red y sus líneas», pp. 167-169, «Características de la red ferroviaria», pp. 185-187 y «Un nuevo modo de transporte», pp. 267-268 y 320-321; R. CORDERO, «La construcción», pp. 212-213, 216, 218 y 259-260; ARTOLA, «La acción del Estado», pp. 371-372, 377, 381 y 409-411; y vol. II «Los Ferrocarriles y la economía»; P. TEDDE DE LORCA, «Las compañías...», pp. 39-40, 67-70, 107, 120-121, 124, 126-127, 145, 233, 235 y 240; R. ANES ALVAREZ, «Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)», pp. 358-359, 367, 390-391 y 434 y sobre las «Recapitulaciones y conclusiones», pp. 473, 479, 481-482, 516-519 y 526-527; finalmente, A. GOMEZ MENDOZA, *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*, Alianza, Madrid 1982, pp. 29-31, 35-36, 235-236, 239-240 y 242-243, y *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Espasa Calpe, Madrid, 1989, 223 pp.

Para la crisis de 1864 en Valladolid (sobre todo en su aspecto financiero con el «caso del Banco de Valladolid», que produjo la quiebra de todo el sistema bancario), véase, TORTELLA, *op. cit.*, pp. 259-260, 262-263, 266 y 269-271; y, sobre estos mismos planteamientos haciendo hincapié en el «exceso de inversión en ferrocarriles»; P. CARASA SOTO, «El valor modélico de la crisis financiera vallisoletana», en ALMUIÑA (et al.), *op. cit.*, p. 370. Un juicio muy expresivo es el siguiente: «Si Valladolid no se duerme en sus laureles, si no sueña en las locas aventuras y en temerarias empresas como allá por los años de 1860 a 1863...», J. ORTEGA RUBIO, *Investigaciones acerca de la historia de Valladolid*, Valladolid, 1887, p. 173. Norte también se hace eco de la «crisis financiera, industrial y comercial» por la que atraviesa Valladolid: *CARAN, Rapport* —Madrid, 17 Juin 1865—, p. 8.

5. En cuanto las repercusiones urbanísticas, véase GARCIA FERNANDEZ, *op. cit.*, pp. 61-69; M. SERRANO RUIZ, *Un proceso de desarrollo urbano. Valladolid 1900-1965*, tesis doctoral inédita, 2 T.,

Crédito Mobiliario. Terminaron con la cesión en condiciones inmejorables, a dicha sociedad de 39,9 Has. al Este de la ciudad, en terrenos del Vivero municipal, antes ocupados por los conventos de Capuchinos y de la Merced Descalza. En este solar se instalaron todos los servicios más importantes de la recién constituida compañía ferroviaria *Norte*: desde la Estación (cuyo edificio actual se inauguró en 1895) con todas sus oficinas hasta los Almacenes Generales, pasando por los Talleres Principales que, con una extensión cercana a los 140.000 m.², empezaron a funcionar en 1861⁶. Con el paso del tiempo, los servicios de *Norte* en Valladolid quedaron perfectamente estructurados e integrados en el organigrama general de la Compañía (véase Cuadro II).

Por lo que respecta a los *Talleres Principales*, como queda apuntado, desde su fundación se establecieron en su seno dos grandes agrupaciones: el Taller de Máquinas o locomotoras y el Taller de Coches y Vagones; y para su coordinación general una Oficina de Dirección. Junto a los Talleres, y formando parte de la 3.^a División de Material y Tracción, se ubicó en Valladolid (lugar estratégico para conectar la línea principal con sus ramificaciones hacia León y Santander, fundamentalmente), el Depósito de Locomotoras de toda la red de la Compañía.

El *Taller de Máquinas* contaba con una superficie cubierta de 20.000 m.², donde se reparaban locomotoras y ténders (llegando incluso a su completa transformación, pero nunca a su construcción). Estaba estructurado, a su vez, en Taller de Calderería, Taller de Montaje, Taller de Ajuste y Ruedas, Taller de Fraguas y Muelles y Taller de Fundición. Por sus modernas instalaciones y avanzada tecnológica destacaron el Taller de Calderería, donde se reparaban las calderas de las locomotoras con ayuda de dos transbordadores eléctricos, soldadura autógena oxiacetilénica y un compresor de aire para el debido funcionamiento de sus máquinas-herramientas con sistema neumático: remachadoras, terrajadoras, taladradoras, martillos y montacargas, entre otras. El Taller de Montaje contaba con puentes transbordadores eléctricos superpuestos de dos pisos, con una potencia capaz para levantar 45 toneladas: aquí se trabajaban partes de la máquina (como el bastidor o el rodaje con el mecanismo de motor). Y, finalmente, el Taller de Ajuste con tornos, máquinas de fresar, cepillar o filetear. En esta agrupación, en 1910, se hacían grandes reparaciones a 130 locomotoras y a 100 ténders, con el objetivo de llegar a 200 locomotoras y 150 ténders. Las máquinas 030 y 040 de *Norte*, junto a las 020 de la cuenca asturiana y a las del tipo BPT (Bilbao-Portugalete-Triano), fueron las primeras en repararse en los Talleres.

El *Taller de Coches y Vagones*, que para sus trabajos contaba, también, con una superficie cubierta cercana a los 19.000 m.², se organizó en las siguientes dependencias: Taller de Carpintería y Ebanistería, Taller de Cerrajería, Montaje y Fraguas, Taller de Guarnicionería, Taller de Pintura, Taller de Lonas y Toldos, Taller de

Universidad de Valladolid, s.f., pp. 147-148; E FERNANDEZ DE DIEGO, *El barrio de San Andrés de la ciudad de Valladolid*, Universidad y CESIC, Valladolid, 1971, pp. 87-88; y VIRGILI, *Desarrollo...*, *op. cit.*, pp. 96-97.

6. Sobre la instalación de los servicios de *Norte*, véase, ALCALDE PRIETO, *op. cit.*, pp. 362-363; GONZALEZ GARCIA-VALLADOLID, *op. cit.*, p. 11; *El Financiero Hispano-Americano —Revista Económica, Industrial y Mercantil, Doctrinal y Práctica*, Año XI, Número extraordinario Valladolid, julio de 1911, p. 21; GARCIA FERNANDEZ, *op. cit.*, p. 27; y VIRGILI, *op. cit.*, p. 97. Por lo que respecta a la cesión de los terrenos en régimen de gratuidad: ARCHIVO MUNICIPAL DE VALLADOLID, *Libro de Actas Municipales* (A.M.V.-L.A.M.), sesiones de 19 de septiembre y 31 de octubre de 1856, y sesión de 10 de agosto de 1857.

CUADRO II. ORGANIGRAMA DE LOS SERVICIOS DE NORTE EN VALLADOLID,
AÑOS 1910-1930

AÑO 1910

1.^a DIVISIÓN. CONTABILIDAD

Pagadurías

Pagador (2)
Auxiliar (2)

DIVISIÓN COMERCIAL

Agente comercial
Verificador
Inspectos de contabilidad
Agente Investigaciones

2.^a DIVISIÓN. SERVICIO MOVIMIENTO

Inspección Provincial de Explotación

Subinspector
Jefe Principal
Subjefes (3)
Jefes Suplementarios de 3.^a (2)

Explotación: Pequeño material y Telégrafo (Estación Valladolid)

Inspector Provincial
Inspector Provincial Adjunto
Jefe Sección
Subinspector Telégrafo
Subinspector Pequeño Material
Instructor del Telégrafo

3.^a DIVISIÓN

Tracción

Jefe Maquinistas
Jefe Depósito

Agrupación de los Talleres Principales

- *Dirección*
Ingeniero
Jefe de Oficina
Dibujante Principal
Jefes de Sección (2)
 - *Taller de Máquinas*
Jefe de Taller
Contra maestres (6)
Subcontra maestres (5)
 - *Taller de Coches y Vagones*
Jefe de Taller
Subjete Taller
Contra maestres (5)
Subcontra maestres (6)
-

CUADRO II. (Continuación)

Almacenes generales

Jefe Servicio
 Inspector Principal
 Inspector
 Jefes Sección (3)
 Agentes Receptores (2)
 Guarda-almacén materiales (4)
 Guarda-almacén comestibles

4.^a DIVISIÓN

Material Fijo y Talleres

Interventor
 Inspector Provincial

1.^a Circunscripción (2.^a sección)

Jefe
 Subjefe
 Sobrestantes (5)

AÑO 1930

1.^a DIVISIÓN. CONTABILIDAD

Pagadurías

Pagador Principal
 Pagadores (2)

DIVISIÓN COMERCIAL

Servicio Tráfico

Inspector
 Verificador

Servicio Intervención

Inspector

Oficina Transmisión

Jefe Sección

Servicio Reclamaciones e Investigación

Agente Investigación

2.^a DIVISIÓN. PEQUEÑO MATERIAL

Inspector Principal	Inspectores Telégrafo (2)
Inspector Pequeño Material	Jefe Sección (2)
Ajustador Básculas	Instructor Telégrafo
Interventor Telégrafo	Interventor Alumbrado

CUADRO II. (Continuación)

Personal Activo

Interventor Pequeño Material
 Contra maestre Taller Telégrafo
 Guardaalmacén

Inspección Principal. Explotación

Inspector
 Jefe Principal

3.^a DIVISIÓN. MATERIAL Y TRACCIÓN*Servicio Tracción. Oficina de Primas y Estadística*

Jefe Depósito

Talleres Principales de Reparación

— *Oficina Dirección*
 Jefe Talleres
 Subjefe Talleres
 Ingeniero
 Secretaría
 Subjefe Oficina
 Subjefe Oficina Estudios

— *Taller Máquinas*
 Jefe Taller
 Subjefes Taller (3)
 Subjefe Oficina (Contabilidad)

— *Taller de Coches y Vagones*
 Jefe Taller
 Subjefe Taller (2)
 Subjefe Oficina (Contabilidad)

Servicio Acopios. Almacenes Valladolid

Jefe Almacenes	Ingeniero
Ingeniero Agregado	Inspectores (2)
Jefe Sección (4)	

4.^a DIVISIÓN*Servicio Material Fijo y Talleres*

Taller Valladolid: Inspector

Servicio Estudios, Dibujo y Obras Nuevas

1.^a Circunscripción: Jefe 2.^a Sección

Elaboración propia.

FUENTE: E. DE LA TORRE, *ANUARIO DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES*, Año XVIII, 1910, Madrid 1910 y Año XXXVII, Madrid, 1930.

NOTA: Las cifras entre paréntesis indican el número de empleados del servicio.

Hojalatería y Niquelado y Laboratorio. Todas ellas dotadas de buenas instalaciones y con la tecnología más avanzada del momento. Entre 1877 y 1918, la agrupación alcanzó un óptimo nivel de producción. En 1910, efectuaba grandes reparaciones a 1.000 coches de viajeros y 1.700 furgones y vagones de mercancías, teniendo previsto alcanzar los 1.400 coches y los 2.380 furgones⁷.

Descrito el marco físico en donde desarrollaban sus funciones los trabajadores de *Norte* en Valladolid, es preciso conocer cuántos eran, cómo trabajaban y en qué grado estaban protegidos. A continuación analizaremos sus puestos de trabajo, sus salarios, condiciones laborales, seguridad o previsión social e instituciones benéfico-sociales.

Evolución del empleo y del salario

Previo al estudio de la evolución del empleo en los Talleres Principales, es necesario conocer cómo se llegaba a ser empleado de *Norte*, tanto de plantilla o fijo, como temporero o a jornal. La Compañía contaba con normas reguladoras que se incluyeron en un documento de carácter más amplio y depurado con el paso del tiempo: la *Instrucción General Número 2 sobre el personal de los Servicios de la Compañía*⁸.

Se clasificó al conjunto de los trabajadores en los dos grupos arriba mencionados. Los requisitos exigidos para ser *personal de plantilla o fijo* eran: 1.º Ser mayor de 18 años y menor de 35, excepto en el caso de ser empleado temporero o a jornal, puesto que este último podría llegar a fijo con más de 35 años, sin haber cumplido los 45. 2.º También debían saber leer y escribir, conocer las cuatro reglas de aritmética, y presentar, de su puño y letra, un informe personal en el que tenía que constar, además de los datos personales, referencias a empleos anteriores, adjuntar la Fe de bautismo, la Licencia absoluta y Hoja de servicios (caso de haber sido militar), certificado de buena conducta expedido por el Ayuntamiento de residencia y cédula personal, certificado médico de aptitud para el trabajo —firmado por un médico de la propia Compañía—, compromiso fehaciente de depositar la correspondiente Fianza y aceptación de inscribirse a la Caja de Previsión. 3.º Tras superar el preceptivo examen de cultura general se firmaba un documento de acatamiento de las normas de la Compañía y los nuevos empleados eran nombrados por el Consejo de Administración o por el Director, según el rango del cargo. La percepción de los salarios era por mensualidades vencidas. Por regla general, se ingresaba en *Norte* cubriendo los últimos puestos en su escala laboral, salvo que les contratase para un determinado cargo de características técnicas muy específicas (entonces, los aspirantes, habiendo acreditado su titulación, eran nombrados por resolución especial

7. Una síntesis histórica sobre los Talleres Centrales de Reparación y el Depósito de Locomotoras —La historia de la Tracción en Valladolid—, en VV.AA., «El ferrocarril en Valladolid», *Trenes, hoy*, Año III, n.º 27, julio-agosto, 1989, pp. 62 y 72. Un informe de época, en *El Financiero...*, revista cit., pp. 21-23.

Para un seguimiento exhaustivo de la construcción y ampliación de las instalaciones ferroviarias de Valladolid: *CARAN, Rapport*, años 1863, 1880, 1881, 1888, 1889, 1891, 1895, 1897, 1901, 1904, 1908, 1911, 1914, 1917 y 1924.

8. *F.F.E.*, Documentación de *Norte* sig. IIIF/491. La instrucción fue publicada en la Imprenta Central de los Ferrocarriles con fecha 30 de septiembre de 1900. E. P. JUEZ GONZALO, *El mundo social de los ferrocarriles españoles, de 1857 a 1917*, tesis doctoral inédita, Universidad Complutense de Madrid 1991, 3 T., 909 pp., menciona la misma *Instrucción*, pero en su caso con fecha de abril de 1891, t. III, Apéndice 26, p. 693.

del Consejo). Todos los empleados de plantilla se sometían a las normas vigentes sobre recompensas y castigos. Los aumentos de sueldo se producían de manera automática, según las posibilidades de la empresa, al final de cada año natural, o bien por ascenso de categoría por méritos —previa superación de examen— o vacantes; en este caso, se producía el ascenso de forma inmediata, contando dicha persona con un período de gracia de seis meses, dentro del cual debía demostrar su capacidad. Finalmente, se causaba baja en la Compañía por dimisión, destitución o licenciamiento del empleado en cuestión (para cumplir las obligaciones militares —produciéndose su reintegro siempre y cuando así se hubiese estipulado con antelación— y por retiro)⁹.

El resto del personal, temporero o a jornal, debía tener entre 18 y 34 años de edad. Estaba obligado a presentar el mismo tipo de informe que los empleados de plantilla, salvo la mención a su vinculación a la Caja de Previsión. Si los solicitantes eran simples peones sólo debían adjuntar la llamada «libreta del obrero» o, en su defecto, certificado del anterior empresario o maestro si no trabajaron anteriormente, su cédula personal y la «cartilla» militar. Se era personal eventual de tres maneras diferentes: a) los empleados admitidos temporalmente para efectuar labores de carácter extraordinario, en los propios Servicios centrales o en las estaciones de la red; b) los trabajadores a prueba o como auxiliares; c) los obreros encargados de las maniobras de los trenes, los dedicados a la carga y descarga de mercancías, los destinados a la limpieza de máquinas, vagones y coches, los adscritos a talleres, depósitos y almacenes, así como los vinculados a las tareas de la vía, incluidos guardas y guardesas de la misma. Todo este personal tenía preferencia para ocupar las vacantes de plantilla, y, desde entonces, formalizaba su adhesión a la Caja de Previsión¹⁰.

Tras ingresar en la Compañía, ésta aleccionaba a todos sus empleados, a través de unas prevenciones generales que debían marcar toda su vida laboral en la empresa: sus agentes tenían que ser probos y diligentes funcionarios; personas morigeradas, siempre atentos y serviciales con el público¹¹.

Para el seguimiento de la evolución del empleo —plantilla y jornal— en los Talleres Principales de Reparación de *Norte* en Valladolid, hemos confeccionado los Cuadros III y IV y las Figuras I y I Bis. Con los datos que proporciona el Cuadro III —a partir de 1882 y hasta 1931, final del período que estudiamos— se deduce fácilmente la estabilidad en el empleo. En efecto, la tendencia resalta el crecimiento permanente del mismo, desde la primera fecha —año 1882 con 1.095 trabajadores; 55 de plantilla y 1.040 a jornal— hasta la última —año 1931, 2.236 empleados; 101 de plantilla y 2.135 a jornal: lo que supone un aumento total de 1.141 personas— el 104 por ciento; en cuanto al personal de plantilla el aumento total es de 46 individuos —84 por ciento; y, finalmente, el personal a jornal se incrementó en 1.095 operarios— 105 por ciento. Dicha evolución, permanentemente en ascenso, se refleja en el número índice que hemos elaborado: de 100, en el año 1882, sube a 204 en 1931 (véase Figura I Bis).

9. Todo lo relativo al personal de plantilla o fijo, en *Instrucción*, pp. 6-13. Sobre esta misma cuestión, y para las empresas ferroviarias, véase, JUEZ GONZALO, *tesis cit.*, T. I, pp. 66/76.

10. Y en cuanto al personal temporero o a jornal, *Instrucción*, pp. 13-16. También, JUEZ, *tesis cit.*, T. I, pp. 66-67.

11. Las «Prevenciones generales al personal de la Compañía», en *Instrucción*, pp. 3-6. Para lo mismo, JUEZ, *Tesis cit.*, T. I, pp. 66-76.

CUADRO III. PERSONAL TOTAL, DE PLANTILLA Y A JORNAL, DE LOS TALLERES PRINCIPALES (1882-1931)

AÑO	TOTAL PERSONAL	DE PLANTILLA	A JORNAL	N.º INDICE T.P. 1882-100
1882	1.095	55	1.040	100
1883	1.106	55	1.051	
1884	1.140	57	1.083	
1885	1.088	54	1.034	
1886	1.107	55	1.052	
1887	1.064	53	1.011	
1888	1.084	54	1.030	
1889	1.129	56	1.073	103
1890	1.189"	59	1.130	
1891	1.284"	64	1.220	
1892	1.607"	80	1.527	
1893	1.361"	68	1.293	
1894	1.394"	70	1.324	
1895	1.453"	73	1.380	
1896	1.453"	73	1.380	
1897	1.494"	75	1.419	136
1898	1.515"	76	1.439	
1899	1.531"	77	1.454	
1900	1.578"	79	1.499	
1901	1.742"	88	1.654	
1902	1.804	91	1.713	
1903	1.807"	90	1.717	
1904	1.279"	64	1.215	
1905	1.746"	87	1.659	159
1906	1.732"	87	1.645	
1907	1.757"	88	1.669	
1908	1.797"	90	1.707	
1911	1700	85	1.615	
1912	1.595	80	1.515	
1913	1.588	86:	1.502	145
1914	1.568	78	1.490	
1917	1.627	81	1.546	
1921	2.200"	94:	2.106	201
1925	2.200"	95:	2.105	
1928	2.200"	97:	2.103	
1931	2.236	101:	2.135:	204

Elaboración propia.

FUENTE: *CARAN, Rapport*, años reseñados.

Año 1913, *F.F.E.*, Documentación Norte (Antigua Wais, carpeta 40).

Años 1921, 1925 y 1928, *F.F.E.*, Situación numérica del personal —Sig. 117—.

Año 1931, *F.F.E.*, Alcance de las peticiones del personal ferroviario en relación con la compañía del Norte y datos referentes a la situación económica de ésta, —Sig. [III F/247]

NOTA: Las cifras de la columna de Total Personal señaladas con " son estimaciones. Las cifras de las columnas De Plantilla y A Jornal sin la señal: son estimaciones.

Las cifras de Total Personal de los años 1902 —*El Norte de Castilla* 9-III-1902; 1911 —*El Financiero...*, rev. cit.—; 1914 —*Boletín Cámara de Comercio de Valladolid*, n.º 61, octubre, 1914—; y 1914 —Palomares, *Valladolid, 1900-1931, Historia Valladolid VII*, Ateneo, Valladolid, 1981, p. 33.

Por ser este proceso estable y uniformemente ascendente resaltan mucho más aquellos hitos que suponen un cambio en la tendencia secular (véase Figura 1). Es lo que representa la fecha de 1893, que refleja una pérdida de 246 empleos con relación al año anterior —el 15 por ciento—; la explicación puede ser doble: los datos manejados son inexactos por el tipo de fuentes empleadas, o bien la pérdida de puestos de trabajo es el resultado de la huelga de 1892, que sostuvieron los trabajadores de los Talleres en protesta, al parecer, por la disminución salarial que significaba la reducción de jornada decretada por la empresa de 10 a 9 horas. Otro momento atípico nos lo encontramos en 1904, con una pérdida de 528 puestos de trabajo —el 29 por ciento; en este caso la causa pudo deberse al altercado sufrido, durante el mes de julio de 1903 en el Taller de Fundición, entre el contraamaestre del mismo y los obreros; al que siguió el enfrentamiento de un obrero con su jefe de equipo, lo que motivó el despido inmediato de ocho operarios. Posiblemente a raíz de dichos incidentes se optase por no renovar el contrato de empleados eventuales y despedir a los más caracterizados en la protesta. En 1912 se observa una nueva reducción en el empleo, 105 puestos de trabajo —el 6 por ciento: a este respecto, destaca la huelga de ferroviarios a la que se adhieron los trabajadores de los Talleres; que volvieron a declararse en huelga en 1913 por motivos salariales. Finalmente, en 1916 y 1917 se desarrollaron los movimientos huelguísticos de julio y agosto, aunque la falta de datos impide comprobar la incidencia de dichos acontecimientos sobre la evolución del empleo. Sí se sabe que hubo despedidos (como ocurrió en toda la red de *Norte*: en torno al 15 por ciento de todo el personal, unas 5.000 personas) alrededor del 15 por ciento, también, es decir, unos 500 trabajadores, si consideramos las cifras más altas; en todo caso, el número de despedidos —en los propios Talleres— no bajó de 100, conforme a la información de que se dispone¹².

Desde el comienzo de su andadura en Valladolid, *Norte* en su conjunto, y en particular sus Talleres Principales, se convirtió en la principal empresa de la ciudad. Conocemos la organización de la Compañía en esta localidad, pero no contamos con datos sobre el número total de empleados. En 1911, después de un estudio de la revista *El Financiero Hispano-Americano*, se da la cifra de 3.000 personas trabajando en todos los servicios ferroviarios. La siguiente información de que disponemos, relativa a 1917, habla de 2844 operarios, distribuidos de esta manera:

SERVICIOS	N.º EMPLEADOS
Pequeño Material y Telégrafo	60
Almacenes Generales	279
Vía y Obras (Material fijo)	157
Vía y Obras (2.ª Sección)	90
Explotación	364
Depósito de Máquinas	267
TALLERES PRINCIPALES	1.627

12. Una visión oficial de estos hechos atípicos, en: *F.F.E., A.C.*, libro n.º 18, sesión n.º 1101 de 8-VI-1892, p. 195; libro n.º 22, sesión n.º 1557 de 23-IX-1903, pp. 63/64. *CARAN, Rapport*, 4-V-1913, p. 7; telegrama sobre la huelga de 1913, aq/65 (e)/299/8; y *Rapport* de 18-V-1918, pp. 5-6, sobre las huelgas de 1916 y 1917. Una valoración histórica de la huelga de 1892 en los Talleres Principales, en S. CASTILLO, «El asociacionismo ferroviario y su génesis», *Estudios de Historia Social*, n.ºs 26-27, julio-

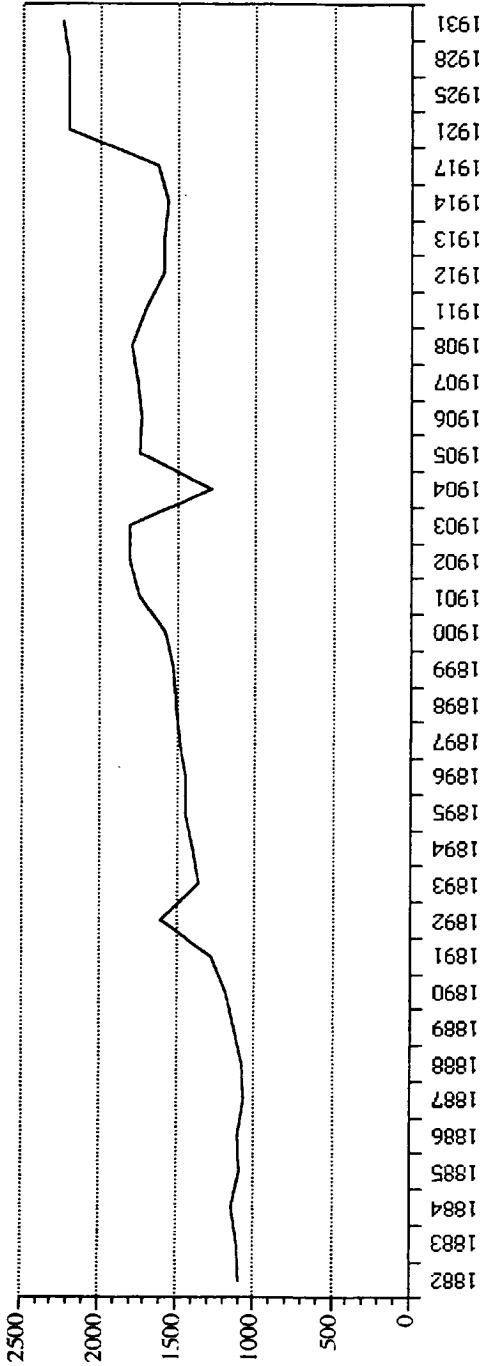


FIG. 1. Evolución del empleo total del personal de planilla y a jornal de los Talleres Principales de Valladolid (1882-1931).

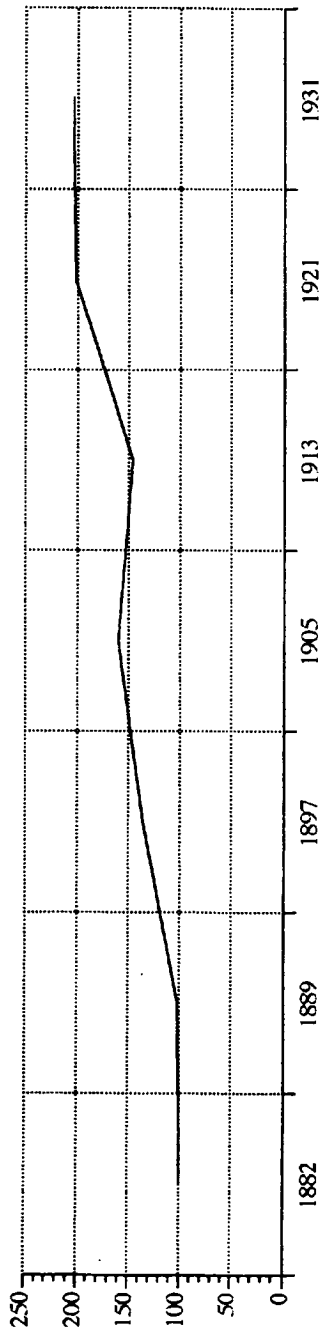


FIG. 1 bis. Evolución del empleo en números índice (1882=100).

En dicho año, por tanto, en Valladolid trabajaba el 9 por ciento del total de los empleados de *Norte* (31.188 agentes). Respecto a la población activa vallisoletana —con referencia a 1920—, el personal de la Compañía representaba alrededor del 12 por ciento (en dicho año la población activa se cifraba entre 23.454 y 24.569 personas). Si consideramos solamente a los trabajadores de los talleres —el contingente más numeroso de todos los servicios de *Norte*, por encima del 50 por ciento a lo largo del período que nos ocupa, el 57 por ciento en 1917— su peso en el conjunto de la población activa, y en el sector secundario en particular, es evidente: en 1900, representaban entre el 16 y el 34 por ciento —según las cifras del secundario que valoremos, 4.589 ó 9.184 activos—; en 1920, eran el 30 por ciento —7.351 activos—; y en 1930, suponían el 16 por ciento del sector —13.791 activos—. Ello marca un crecimiento espectacular de dicho sector en relación a la década anterior (con lo que supone de potenciación de la industria local), y señala, también, el momento de máximo crecimiento de la población activa de Valladolid —30.713 personas— durante el primer tercio del siglo XX¹³.

En cuanto a la evolución salarial, la información de que disponemos es mucho más parca. En realidad sólo contamos con datos para dos años: 1913 y 1931 (véase Cuadro IV). Sin embargo, la validez de la muestra que dichos hitos aportan a nuestro análisis no ofrece duda si tenemos en cuenta el estratégico lugar que ocupan en el período estudiado: justamente antes del conflicto europeo de 1914-18 (que, en el caso de España, supuso el cambio secular en la tendencia precios/salarios), y el segundo, en el inicio de la década de los años treinta, como comprobante del proceso que evaluamos.

En 1913, el personal de plantilla y a jornal de los Talleres disfrutaba una renta salarial *per cápita* de 1.292 pesetas. A partir de este dato, hemos realizado la distribución de frecuencias por medio de tramos salariales idénticos (véase Cuadro V y Figura II y II Bis) para determinar cuántos trabajadores tenían un salario igual o menor que la renta *per cápita*. Observando dicha distribución se deduce que el 61,2 por ciento de los empleados (1.366 personas) se encontraban en el nivel o por debajo de la renta media, percibiendo el 51,1 por ciento del total de la masa salarial (1.473.855 pesetas). Al evaluar en conjunto los dos primeros tramos, nos encontramos con el 93,8 por ciento del personal (728 operarios), con un salario igual o menor a 1.990 pesetas, a los que corresponde el 88,2 por ciento del total de la nómina anual (2.543.379 pesetas).

diciembre, 1983, pp. 220-223. Una descripción de los movimientos huelguísticos reseñados en los ferrocarriles, en JUEZ, *tesis cit.*, T. II, epígrafe 6 «Conflictos y huelgas», pp. 405-630. Sobre la huelga de 1917 en Valladolid, véase J. M.^a PALOMARES IBAÑEZ, *Valladolid 1900-1931-Historia de Valladolid VII*, Ateneo, Valladolid 1981, pp. 30-36.

13. Para referencias sobre el número total de ferroviarios de *Norte* en Valladolid, véase, *El Financiero*..., p. 23; y PALOMARES, *op. cit.*, p. 33. El seguimiento del número total de agentes de plantilla y a jornal en *Norte*, entre 1906 y 1935: F.F.E., *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte en España (1858-1939): Historia, actuación, concesiones, ingresos, gastos y balance*, Espasa Calpe, Madrid 1940, T. II, Cuadro n.º 38. Un análisis de las plantillas de las compañías ferroviarias, en JUEZ, *tesis cit.*, T. I, pp. 102-118.

Los datos de la población activa, en G. A. PEREZ SANCHEZ, «La evolución del empleo y del salario en el Ayuntamiento de Valladolid: 1875-1930. Análisis cuantitativo», *Investigaciones Históricas*, n.º 10, 1990, pp. 13-15.

La importancia de los Talleres en relación a las demás empresas vallisoletanas es resaltada por la bibliografía de carácter local y regional señalada a lo largo de este estudio; véase también PALOMARES (et al.), *La Comisión de Reformas Sociales y la condición obrera en-Valladolid (1883-1903)*, Universidad de Valladolid y Caja Salamanca, Valladolid, 1985, p. 109.

CUADRO IV. RELACION DE CARGOS, NUMERO DE EMPLEADOS Y SALARIOS DE LOS TRABAJADORES DE LOS TALLERES PRINCIPALES, AÑOS 1913, 1921 Y 1931 (1)

CARGO	N.º EMPLEADOS	IMPORTE SALARIAL (pts.)
AÑO 1913: PERSONAL DE PLANTILLA		
Jefe de Servicio	1	12.000
Jefe de Oficina	1	4.200
Jefe de Sección	2	(a 3.300) 6.600
Empleado Principal	10	(a 2.040) 20.400
Empleado	36	(a 1.487,36) 53.545
Jefe de Taller	2	(a 6.075) 12.150
Subjefe de Taller	2	(a 4.650) 9.300
Contra maestro Principal	2	(a 4.650) 9.300
Contra maestro	8	(a 3.750) 30.000
Contra maestro adjunto	3	(a 3.600) 10.800
Subcontra maestro	10	(a 2.670) 26.700
Dibujante Principal	1	3.000
Dibujante y Delineante	2	(a 1.950) 3.900
Capataz de peones	2	(a 1.350) 2.700
Calcador	2	(a 1.275) 2.550
Ordenanza	1	1.499
Maquinista	1	1.800
PERSONAL A JORNAL (Incluidos los 644 trabajadores del Taller de S. Andrés —Barcelona—)		
Jefe de Equipo	94	(a 2.031,27) 190.940
Montador	87	(a 1.518,62) 132.120
Carpintero	225	(a 1.301,46) 292.830
Capataz	4	(a 1.372,50) 5.490
Subcapaz	1	1.170
Electricista	2	(a 2.340) 4.680
Tubista	3	(a 1.200) 3.600
Hornero	11	(a 1.262,27) 13.885
Tornillero	5	(a 1.224) 6.120
Calderero	40	(a 1.548) 61.920
Virotilero	10	(a 1.224) 12.240
Rellenador	1	1.620
Taladrador	37	(a 1.109,86) 41.065
Ajustador	95	(a 1.448,31) 141.390
Tornero	78	(a 1.538,07) 119.970
Cepillador	28	(a 1.223,21) 34.250
Pica-lima	5	(a 1.314) 6.570
Montajador	7	(a 1.155,71) 8.090
Terrajador	17	(a 1.134,41) 19.285
Machacador	91	(a 1.077,03) 98.010
Acoplador	7	(a 1.337,14) 9.360
Moldeador	30	(a 1.578) 47.340
Modelista	7	(a 1.581,42) 11.070
Forjadores	84	(a 1.682,14) 141.300
Ebanista	42	(a 1.281,42) 53.820

CUADRO IV. (Continuación)

CARGO	N.º EMPLEADOS		IMPORTE SALARIAL (ptas.)
Aserrador	30	(a 1.245,33)	37.360
Pintor	88	(a 1.252,84)	110.250
Esmerilador	6	(a 1.110)	6.660
Vigilante	2	(a 1.125)	2.250
Guarnicionero	55	(a 1.245,25)	68.490
Talabartero	32	(a 1.231,87)	39.420
Cerrajero	58	(a 1.101,72)	63.900
Herramentista	4	(a 1.732,50)	6.930
Hojalatero	30	(a 1.176)	35.280
Cristalero	1		1.440
Niquelador	5	(a 1.116)	5.580
Soldador	3	(a 1.050)	3.150
Albañil	3	(a 1.350)	4.050
Limpiador	1		1.080
Levantador	25	(a 1.191,60)	29.790
Mozo Laboratorio	1		1.350
Receptor	1		1.980
Distribuidor	6	(a 1.560)	9.360
Mulero	2	(a 1.215)	2.430
Casquillero	1		990
Maquinista	2	(a 1.765)	3.510
Fogonero	4	(a 1.170)	4.680
Engrasador	4	(a 1.192,50)	4.770
Afilador	5	(a 1.296)	6.480
Calzarrueda	19	(a 1.018,42)	19.350
Machero	6	(a 1.185)	7.110
Roscador	2	(a 1.125)	2.250
Rebarbador	15	(a 1.074)	16.110
Tonelero	3	(a 1.200)	3.600
Pilonero	5	(a 1.116)	5.580
Machacador	17	(a 1.000,58)	17.010
Montador Frenos	22	(a 1.120,90)	24.660
Conductor Punte-eléctrico	2	(a 1.170)	2.340
Arenero	3	(a 990)	2.970
Polasador	1		1.080
Costurera	8	(a 990)	7.200
Mozos	4	(a 1.192,50)	4.770
Peón	123	(a 923,41)	113.580
Ayudante Montador	71	(a 1.064,78)	75.600
Ayudante Ajustador	76	(a 1.044,47)	79.380
Ayudante Ajustador-montador	39	(a 1.098,46)	42.840
Ayudante Forjador	7	(a 1.118,57)	7.830
Ayudante Fundidor	24	(a 1.020)	24.480
Ayudante Machero	4	(a 1.125)	4.500
Ayudante Calderero	116	(a 1.075,68)	124.780
Ayudante Talabartero	2	(a 1.035)	2.070
Ayudante Acoplador	11	(a 1.161,81)	12.780

CUADRO IV. (Continuación)

CARGO	N.º EMPLEADOS		IMPORTE SALARIAL (ptas.)
Ayudante Pintor	8	(a 1.102,50)	8.820
Ayudante Moldeador	34	(a 1.167,35)	39.690
Ayudante Levantador	5	(a 1.116)	5.580
Ayudante Rellenador	2	(a 1.080)	2.160
Ayudante de Virotilero	2	(a 1.170)	2.340
Ayudante Tubista	8	(a 1.068,75)	8.550
Ayudante Tornero	43	(a 1.040,23)	44.730
Aprendiz	84	(a 594,64)	49.950

AÑO 1921: PERSONAL DE PLANTILLA

Jefe de los Talleres	1
Ingeniero Adjunto	1
Jefe de Oficina	1
Subjefe de Oficina	1
Jefe de Sección	1
Empleado Principal	37
Empleado	14
Jefe de Taller	2
Subjefe de Taller	4
Contraamaestre Principal	5
Contraamaestre	5
Contraamaestre Adjunto	3
Subcontraamaestre	9
Agente Receptor	1
Dibujante principal	1
Dibujante y Delineante	3
Calcador	2
Ordenanza	1
Maquinista	1
Subjefe de Talleres	1

AÑO 1931: PERSONAL DE PLANTILLA

Jefe de los Talleres	1		16.800
Subjefe de los Talleres	1		14.400
Ingeniero	1		14.400
Subjefe de Oficina	3	(a 6.338)	19.014
Empleado Principal	43	(a 4.620)	198.660
Empleado	8	(a 3.528)	28.224
Subjefe Oficina Estudios	1		7.350
Dibujante Principal	1		5.925
Dibujante	2	(a 4.850)	9.700
Delineante	1		4.850
Calcador	1		3.688
Jefe de Taller	2	(a 11.250)	22.500

CUADRO IV. (Continuación)

CARGO	N.º EMPLEADOS		IMPORTE SALARIAL (ptas.)
Subjefe de Taller	5	(a 7.744)	38.720
Agregado Técnico	1		6.540
Contraamaestre Principal	2	(a 7.613)	15.226
Contraamaestre	8	(a 6.600)	52.800
Subcontraamaestre	15	(a 5.115)	76.725
Agente Receptor	1		6.450
Maquinista	1		4.775
Encargado de Laboratorio	1		6.300
Auxiliar Químico	1		5.550
Ordenanza Principal	1		3.743
PERSONAL A JORNAL			
Jefe de Equipo	77	(a 3.758)	289.366
Perito	9	(a 3.494)	31.446
Afilador	6	(a 2.505)	15.030
Ajustador	76	(a 2.868)	217.968
Ayudante Ajustador	79	(a 2.268)	179.172
Albañil	5	(a 3.015)	15.075
Ayudante Albañil	2	(a 2.345)	4.690
Acoplador	11	(a 2.828)	31.108
Ayudante Acoplador	11	(a 2.510)	27.610
Arenero	8	(a 2.271)	18.168
Aprendiz	100	(a 1.064)	106.400
Aserrador	21	(a 3.015)	63.315
Bobinador	5	(a 2.745)	13.725
Barnizador	1		2.580
Barnizadoras	3	(a 2.258)	6.774
Barrenador	1	(a 2.813)	2.813
Cardador	2	(a 2.271)	4.542
Calzarrueda	35	(a 2.258)	79.030
Costureras	8	(a 2.258)	18.064
Calderero Principal	9	(a 3.758)	33.822
Calderero	33	(a 3.090)	101.970
Ayudante Calderero	166	(a 2.268)	376.488
Conductor Puente	5	(a 2.537)	12.685
Conductor Mulas	2	(a 2.339)	4.678
Capataz	5	(a 2.868)	14.340
Subcapataz	1		2.289
Casquillero	1		2.268
Cristaleros	2	(a 2.814)	5.628
Cepillador	15	(a 2.660)	39.900
Carpintero	175	(a 2.787)	487.725
Conductor de Transbordador	1		3.138
Cerrajero	126	(a 2.895)	364.770
Distributor	3	(a 2.457)	7.371
Engrasador	2	(a 2.501)	5.002

CUADRO IV. (Continuación)

CARGO	N.º EMPLEADOS	IMPORTE SALARIAL (ptas.)
Escoplador	1	3.015
Esmerilador	3	(a 2.505) 7.515
Ebanista	51	(a 2.787) 142.137
Electricista	4	(a 3.252) 13.008
Ayudante Electricista	5	(a 2.258) 11.290
Forjador	47	(a 3.611) 169.717
Vagonero	3	(a 2.339) 7.017
Ayudante Forjador	2	(a 2.344) 4.688
Ayudante Fundidor	30	(a 2.271) 68.130
Fresador	5	(a 3.015) 15.075
Guarnicionero	21	(a 3.030) 63.630
Hornero	16	(a 2.579) 41.264
Hojalatero	30	(a 3.096) 92.880
Levantadro	38	(a 2.652) 100.776
Lavadero	4	(a 2.177) 8.708
Machero	3	(a 2.345) 7.035
Ayudante Machero	1	2.192
Machacador	85	(a 2.268) 192.780
Modelista	5	(a 3.015) 15.075
Mortajador	8	(a 2.345) 18.760
Moldeador	19	(a 2.859) 54.321
Ayudante Moldador	21	(a 2.271) 47.691
Montador	94	(a 2.868) 269.592
Ayudante Montador	126	(a 2.268) 285.768
Mozo de Oficina	4	(a 2.499) 9.996
Machihembrador	2	(a 2.660) 5.320
Niquelador	2	(a 2.420) 4.840
Picalima	5	(a 2.339) 11.695
Pilonero	7	(a 2.667) 18.669
Potasador	2	(a 2.268) 4.536
Peón	140	(a 1.950) 273.000
Pintor	93	(a 2.660) 247.380
Ayudante Pintor	2	(a 2.420) 4.840
Confeccionador de Pintura	2	(a 2.660) 5.320
Pulimentador	8	(a 2.787) 22.296
Rellenador	2	(a 3.015) 6.030
Ayudante Rellenador	1	2.268
Rectificador	1	3.015
Rebarbador	12	(a 2.348) 28.176
Sastre	3	(a 2.814) 8.442
Soldador	11	(a 2.814) 30.954
Tornero	57	(a 3.015) 171.855
Ayudante Tornero	41	(a 2.192) 89.872
Taladrador	29	(a 2.424) 70.296
Terrajador	12	(a 2.345) 28.140
Tapicero	24	(a 2.814) 67.536
Talabartero	13	(a 2.505) 32.565
Tijero Punzón	1	2.814

CUADRO IV. (Continuación)

CARGO	N.º EMPLEADOS		IMPORTE SALARIAL (ptas.)
Tornillero	10	(a 2.744)	27.440
Tubista	5	(a 2.744)	13.720
Ayudante Tubista	8	(a 2.268)	18.144
Virotilero	6	(a 2.744)	16.464
Ayudante Virotilero	1		2.268
Desinfectador	2	(a 3.015)	6.030
Herramentista	1		3.359

Elaboración Propia.

FUENTE: Datos Año 1913, *F.F.E.*: Documentación Norte (Antigua Wais, Carpeta 40).

Datos Año 1921, *F.F.E.*: *Situación numérica del personal*—Sig. 117—.

Datos Año 1931, *F.F.E.*: *Alcance de las peticiones del personal ferroviario en relación con la Compañía del Norte y datos referentes a la situación económica de ésta*,—Sig. [IIIF/247].

Los datos salariales de 1931 (estimados en función de la información sobre salario máximo y mínimo), *F.F.E.*, *El problema Ferroviario 1917-1932 —Documentos de la Compañía M.Z.A.: «Expediente Norte: Datos del Norte y comparaciones (diciembre de 1930 y enero y febrero de 1931)»*,—Serie Catálogos—, Madrid, 1981.

(1) Para 1921 no se cuenta con datos salariales ni relación del personal a jornal.

CUADRO V. DISTRIBUCION SALARIAL DEL PERSONAL DE PLANTILLA Y A JORNAL DE LOS TALLERES PRINCIPALES DE VALLADOLID, AÑO 1913

INTERVALOS SALARIALES ANUALES (Ptas.)	PERSONAL PLANTILLA Y A JORNAL	%	TOTAL GASTOS SALARIALES (Ptas.)	%
595 a 1.292	1.366	61,2	1.473.855	51,1
1.293 a 1.990	728	93,8	1.069.524	88,2
1.991 a 2.698	116	99	242.720	96,6
2.689 a 3.386	3	99,1	9.600	96,9
3.387 a 4.084	11	99,6	40.800	98,3
4.085 a 4.782	5	99,8	22.800	99,1
4.783 a 5.480	—	—	—	—
5.481 a 6.178	2	99,9	12.150	99,6
6.179 a 6.876	—	—	—	—
6.877 a 7.574	—	—	—	—
7.575 a 8.272	—	—	—	—
8.273 a 8.970	—	—	—	—
8.971 a 9.668	—	—	—	—
9.669 a 10.366	—	—	—	—
10.367 a 11.064	—	—	—	—
11.065 a 11.762	—	—	—	—
11.763 a 12.460	1	100	12.000	100
TOTALES	2.232		2.883.449	

Elaboración propia sobre datos del Cuadro IV (incluido el personal a jornal —644 trabajadores— del Taller de S. Andrés —Barcelona—).

FUENTE: *F.F.E.* (Documentación citada en Cuadro IV).

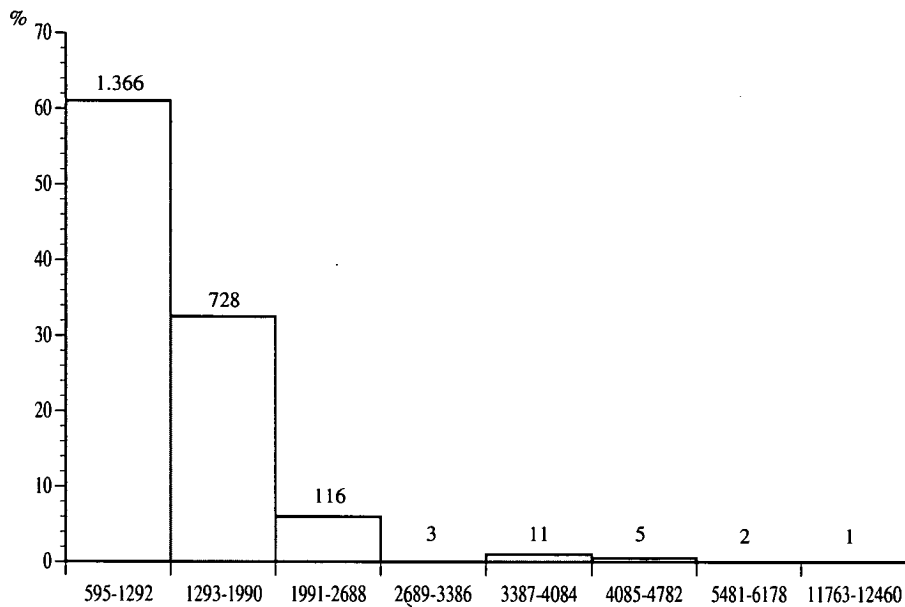


FIG. 2. Distribución salarial del personal de los Talleres Principales de Valladolid, en porcentaje. Año 1913.

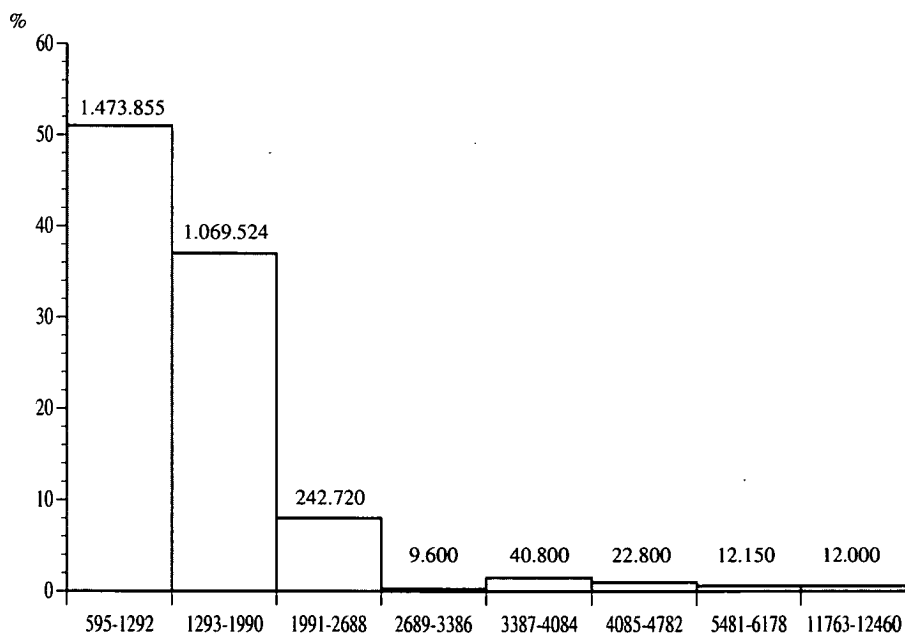


FIG. 2 bis. Distribución de la masa salarial en los Talleres Principales de Valladolid, en porcentaje. Año 1913.

En 1931, la renta salarial *per cápita* se había elevado a 2.697 ptas.: era más del doble de la de 1913. Procediendo de la misma manera que en el caso anterior, de la lectura de los intervalos salariales (véase Cuadro V Bis y Figura III y III Bis) se desprende que el 52,4 por ciento de los trabajadores (1.171 individuos) estaban en el nivel o por debajo de la renta media, a los que se asignaba el 42,7 por ciento del total de gastos salariales (2.573.680 ptas.). Al considerar los dos primeros tramos de la frecuencia, nos encontramos con que el 95,9 por ciento de los asalariados (2.145 personas) recibían unos emolumentos iguales o inferiores a 4.331 ptas., lo que suponía el 91,3 por ciento de los salarios (5.503.949 ptas.). En consecuencia, la evolución salarial marca una tendencia claramente alcista, duplicándose los salarios nominales, pero sin que ello signifique un cambio ostensible en el nivel de desigualdad de la distribución personal de la renta¹⁴.

Condiciones de trabajo

Todo el personal de los Talleres Principales, como norma general, percibía su nómina mediante el módulo llamado de *salario a tiempo* o trabajo a jornal (mensual para el de plantilla y de 25 jornadas al mes ó 300 al año para el no fijo), que se complementaba en el caso de algunos colectivos con un *salario por unidad de obra*, es decir, a destajo o a rendimiento.

Además de su salario base, algunos trabajadores de plantilla —jefes de taller, subjefes, contra maestros y subcontra maestros— recibían una *prima de producción*, otros —capataces— una *prima por buenos servicios* y el resto una *gratificación semestral*. Entre los empleados a jornal, los obreros en metales y en madera podían aumentar su salario hasta un 30 por ciento por labores a destajo.

A partir de los años del primer conflicto mundial, en medio de una gran carestía de la vida, las partidas de la nómina de los ferroviarios aumentaron con nuevos complementos salariales. De 1916 a 1919, Norte concedió a todo su personal sin derecho a la prima por buenos servicios una *gratificación especial*; y desde 1917, incrementó en 0,25 ptas./día los jornales más bajos (esto es, los iguales o inferiores a 1.500 ptas./año). En 1918 se añadió un *plus* especial proveniente del recargo aprobado por el Estado para las tarifas ferroviarias, al que se sumó otro más en 1920: ambos pluses formaron, a partir de 1921, la *paga extraordinaria de abril*, que se incorporó al salario base o matriz (lo que supuso incrementar el *jornal regulador* del que se obtenían las indemnizaciones en caso de enfermedad o accidente y las pensiones). Por último, debemos mencionar el establecimiento del *salario mínimo* (R.D. de 26 de febrero de 1931) de 5 ptas. de jornal diario —con aumento de 0,50 ptas. en aquellos sueldos que no llegaran a 6 ptas.— para todo el personal masculino de las compañías ferroviarias¹⁵.

14. A modo de contraste: PEREZ SANCHEZ, *Art. cit.*, pp. 15-39. Sobre la evolución de sueldos y jornales en los Ferrocarriles, JUEZ, *tesis. cit.*, T. I, pp. 185-217.

15. F.F.E.: Documentación Norte, «Apéndice n.º 14 de la vigente *Instrucción General* n.º 2 de 30 de septiembre de 1900», 18 de octubre de 1907, para la prima de producción; *Instituciones establecidas por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España en favor de su personal y mejoras que ha concedido al mismo en los últimos años*, Imprenta Central de los Ferrocarriles, Madrid 1912, pp. 16/17 y *La Compañía del Norte y su personal. Datos y cifras que es preciso conocer para juzgar con acierto del problema ferroviario*, I.C.F., Madrid 1916, pp. 25-27, para la prima por buenos servicios; *Instituciones...*, pp. 17-18 y *La Compañía del Norte y su personal...*, pp. 27-28, para la gratificación semes-

El trabajo a tiempo, el más habitual en los Talleres, se fundamentaba en un horario de trabajo o jornada laboral específica. En 1892 estaba establecida en 10 horas, y, a partir de esta misma fecha, empezó a regir la de 9 horas. La jornada se desarrollaba, por lo general, en dos períodos, con un intervalo para comer de una hora y media a dos horas. El horario de oficina era de seis horas diarias, de 9 a 12 de la mañana y de 2 a 5 de la tarde. Desde 1919 (R.D. de abril), comenzó a aplicarse en España de manera generalizada la jornada laboral de 8 horas. Su puesta en práctica fue especialmente compleja en algunos servicios ferroviarios, no así en los Talleres donde se aplicó de forma inmediata; regulándose, a continuación, las horas extraordinarias de carácter voluntario y las obligatorias. Las voluntarias no podían exceder de 52 mensuales o 240 anuales, abonándose a prorrata del salario con un 20 por ciento de recargo. Las señaladas como obligatorias —hasta un total de 14 horas en una jornada, con diez jornadas de este tipo en un mes y sólo dos de ellas consecutivas— se pagaban con un recargo del 25 por ciento las dos primeras y del 50 por ciento tercera y sucesivas.

El personal de los Talleres disfrutaba de descanso dominical y festivo. Con el tiempo vio regulado su descanso anual: 20 días de permiso retribuido al año para los empleados de plantilla y, más tarde, 15 días en las mismas condiciones para los operarios a jornal¹⁶.

CUADRO V BIS. DISTRIBUCION SALARIAL DEL PERSONAL DE PLANTILLA Y A JORNAL DE LOS TALLERES PRINCIPALES DE VALLADOLID, AÑO 1931

INTERVALOS SALARIALES ANUALES (Ptas.)	PERSONAL PLANTILLA Y A JORNAL	%	TOTAL GASTOS SALARIALES (Ptas.)	%
1.064 a 2.697	1.171	52,37	2.573.680	42,67
2.698 a 4.331	974	95,93	2.930.269	91,26
4.332 a 5.965	64	98,79	306.185	96,34
5.966 a 7.599	15	99,46	98.454	97,97
7.600 a 9.233	7	99,77	53.946	98,87
9.234 a 10.867	—	—	—	—
10.868 a 12.501	2	99,86	22.500	99,24
12.502 a 14.135	—	—	—	—
14.136 a 15.769	2	99,95	28.800	99,72
15.770 a 17.403	1	100	16.800	100
TOTALES	2.236		6.030.634	

Elaboración propia sobre datos del Cuadro IV.

FUENTE: F.F.E. (Documentación citada en Cuadro IV).

tral. *Ibidem*, p. 50, sobre el salario a destajo. «Ventajas obtenidas por el personal de la Compañía del Norte desde el principio de la Guerra hasta la fecha, 25 de septiembre de 1923», Documentación Norte, C/112/253, el resto de partidas de la nómina del personal. *Historia, actuación...*, T. I, p. 435, en relación al salario mínimo para ferroviarios. Sobre estos mismos aspectos, JUEZ, *tesis cit.*, T. I, epígrafe 3.2 «Otros conceptos salariales», pp. 217/239.

16. F.F.E.: A.C., Libro 18, sesión 1101 (8-VI-1892), fol. 195, sobre la implantación de la jornada laboral de 9 horas; *Historia, actuación...*, T. I, p. 389 y *Antecedentes y datos para el estudio del problema ferroviario*, Junta Superior de Ferrocarriles, Madrid 1940, T. IV, pp. 186/187, respecto a la jornada

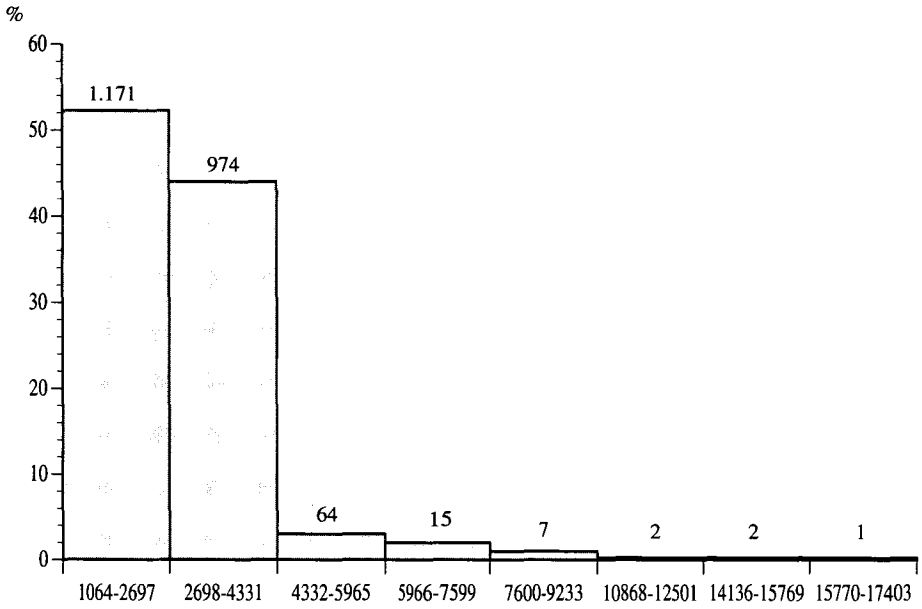


FIG. 3. Distribución salarial del personal de los Talleres Principales de Valladolid, en porcentaje. Año 1931.

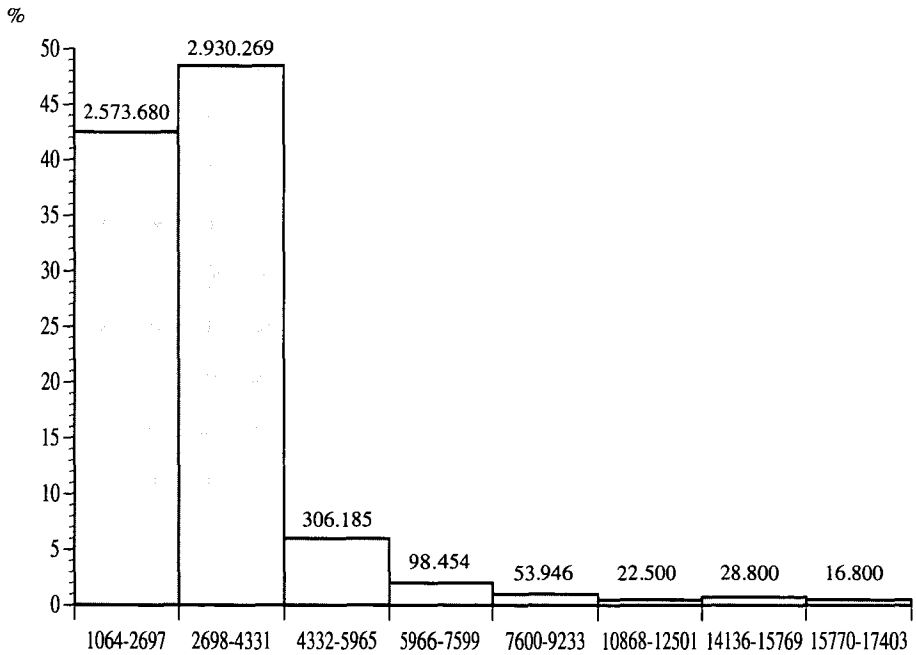


FIG. 3 bis. Distribución de la masa salarial en los Talleres Principales de Valladolid, en porcentaje. Año 1931.

La seguridad —o previsión— social

Norte estableció rápidamente su propio sistema de previsión social: pensiones, ayudas a las familias numerosas e indemnizaciones en casos de enfermedad, accidente o fallecimiento. Desde el 1 de enero de 1873, se reguló la concesión de *pensiones de retiro, viudedad y orfandad*¹⁷. Eran considerados pensionistas, en principio, los trabajadores de plantilla, y, a partir de 1913, también el personal a jornal. Las pensiones podían ser de dos tipos: a) de retiro normal o voluntaria y b) de retiro anticipado. En el primer caso, un trabajador se hacía acreedor a la jubilación al cumplir los 50 años de edad y tener acreditados 20 ó más años de servicio computable. En el segundo caso: La Compañía podía jubilar de oficio a un empleado al cumplir 40 años de edad y 15 de servicio. En este mismo supuesto, un agente, cualquiera que fuera su edad, podía ser jubilado si estuviera imposibilitado para el trabajo por enfermedad o accidente.

En un principio, el importe de las pensiones a percibir se estableció de acuerdo con el 1/80 del sueldo medio. Posteriormente, en 1/60 del salario medio del último quinquenio por cada año de servicio computable. Dicho jornal regulador se deducía, a partir del salario base o matriz, sin primas ni demás gratificaciones, aunque, como ya hemos indicado, desde 1921 se incluyó la paga extraordinaria de abril. Los pensionistas recibían su paga por trimestres vencidos, o bien, previa solicitud del interesado, por mensualidades.

La pensión de retiro o jubilación se convertía por fallecimiento del trabajador en pensión de viudedad y orfandad (para los hijos menores de 20 años), reducido su importe a la mitad.

Al institucionalizar el Estado el *retiro obrero* (año 1919), *Norte* sólo se vio en la obligación de adherir al mismo a su personal eventual con menos de un año de antigüedad en la empresa.

Se pueden reconstruir con precisión las pensiones percibidas por los trabajadores de *Norte* en Valladolid en 1921 y 1927. En la primera de las fechas se concedieron 51 —35 de jubilación y 16 de viudedad u orfandad—; la edad media de los jubilados era de 63 años; el salario regulador medio fue de 1.882 ptas., que daba derecho a una pensión de jubilación de 1.120 ptas. y a una de viudedad u orfandad de 382 ptas., también por término medio. En 1927, fueron 50 las pensiones concedidas —34 de jubilación y 16 de viudedad—; la edad media de los pensionistas era de 60 años; el importe del jornal regulador medio alcanzó las 3.369 ptas. con 1970 y 586 ptas. de pensión media de jubilación y de viudedad/orfandad, respectivamente.

En el cuadro asistencial del *Norte* estaban cubiertas, también, las *contingencias* por enfermedad y fallecimiento¹⁸. A estos efectos, y desde 1879, se instituyó la *Caja de Previsión*, a la que contribuían los empleados de oficina con el 0,5 por cien-

de 8 horas y a las horas extraordinarias. *El problema ferroviario, 1917-1932 —Documentos de la Compañía M.Z.A., Series Catálogos, Madrid, 1981 —Datos del Norte y comparaciones— (diciembre de 1930) y Antecedentes...*, T. IV, p. 365, en relación al permiso o descanso anual. También JUEZ, *tesis cit.*, T. I, epígrafe 2.2. «Jornadas, descansos y licencias», pp. 119-142.

17. F.F.E., *Caminos de Hierro del Norte de España. Reglamento para la Concesión de Pensiones de Retiro, Viudedad y Orfandad*, Madrid, I.C.F., 1912, 16 pp. Un repaso sobre esta misma cuestión en los ferrocarriles españoles, JUEZ, *tesis cit.*, pp. 328-350.

Para la reconstrucción de las pensiones percibidas por los trabajadores de *Norte* en Valladolid en 1921 y 1927, F.F.E., *Documentación Norte*, Sig. 114, «Expedientes relacionados con asuntos de personal».

18. F.F.E., *Instrucción*, pp. 20 y 39/40; «Orden de Dirección n.º 107» —*Documentación Norte*—, Madrid, 27 de diciembre de 1913; y *La Compañía del Norte y su personal...*, pp. 14-20. Sobre la misma cuestión, JUEZ, *tesis cit.*, pp. 306-328.

to de su salario y el resto con el 1 por ciento, hasta que en 1913 la Compañía asumió la cuota de los trabajadores. En caso de enfermedad los operarios suscritos a la Caja percibían la mitad del sueldo —la otra mitad a cargo de la empresa— durante dos mensualidades, con la posibilidad de extender dicha percepción durante un mes más. En los supuestos de fallecimiento, la familia del finado —la viuda o hijos legítimos— recibía un socorro o indemnización de cuatro mensualidades —dos a cargo de la Caja y las otras dos por cuenta de la Compañía—, que se reducían a tres en el caso del personal a jornal; al mismo tiempo, la Caja de Previsión se hacía cargo de los gastos del sepelio.

En los *accidentes de trabajo*¹⁹, los agentes de *Norte* tenían derecho a percibir su salario durante la convalecencia, hasta un total de tres meses como máximo; después la situación del trabajador accidentado pasaba directamente a manos de la Dirección. Desde 1900 la Ley de accidentes en la industria fue, a nivel general, la normativa reguladora básica.

El personal más desfavorecido económicamente —con menos de 3.000 ptas. al año (hasta la década de los años veinte) y 5.550 posteriormente (al comenzar los años treinta)— contaba de manera gratuita con un servicio *médico-farmacéutico*²⁰.

Por último, *Norte* estableció la llamada *ayuda por familia numerosa*²¹. En 1904 para los empleados de plantilla, ampliada en 1913 a todos los demás. Para hacerse acreedor a dicha ayuda, el cabeza de familia debía percibir un salario inferior a 1.500 ptas. anuales. La escala de la ayuda, en función del número de hijos menores de 17 años, se reguló desde 20 a 350 ptas.; quedando definitivamente del siguiente modo: familias con 4 hijos, 80 ptas./año; con 5, 100; con 6, 120; con 7, 140; con 8, 200; con 9, 270; para las de 10 hijos 350 ptas./año.

Otras Instituciones de carácter benéfico-social

Para concluir el apartado dedicado a la protección social debemos hacer mención del servicio de economato y de las escuelas fundadas por *Norte*. El *Economato o almacén de comestibles* empezó a funcionar en Valladolid en 1871²², abriendo diversas sucursales en la red, a partir de 1878. En dicho servicio, el personal de la Compañía adquiriría a precio de coste artículos de primera necesidad por medio de la libreta especial de economato. En 1919, se fundó la *Sociedad Cooperativa de los Ferroviarios del Norte* de carácter mixto, dirigida por personal trabajador libremente elegido y por operarios designados por la empresa. Su objetivo fue mejorar las prestaciones del antiguo economato, al que sustituyó.

En la temprana fecha de 1868, *Norte* creaba en Valladolid la primera *escuela* de enseñanza primaria y superior para los hijos de sus empleados, con carácter gratuito²³.

19. F.F.E., *Instrucción*, pp. 20-21; *El problema...* —Datos del Norte...—; e *Historia, actuación...*, T. I, p. 439. JUEZ, *tesis cit.*, pp. 306-317.

20. F.F.E., *Instrucción*, p. 21; *Instituciones...*, pp. 14-15; y *El Problema...* —Datos del Norte...—. JUEZ, *tesis cit.*, p. 314.

21. F.F.E.: A.C., Libro 22, sesión 1599 (11-V-1904); *Instituciones...*, p. 14; *El Problema...* —Datos del Norte...—.

22. F.F.E., *Instrucción*, pp. 32-35; *Instituciones...*, pp. 9-10; e *Historia, actuación...*, T. 1, p. 443. JUEZ, *tesis cit.*, pp. 275-281.

23. F.F.E., *La Compañía del Norte y su personal...*, pp. 23-25. CARAN, *Rapport*, años correspondientes para la información sobre el número de alumnos. Sobre las escuelas para hijos de ferroviarios, JUEZ, *tesis cit.*, p. 290.

Con el paso del tiempo se convirtió, también, en un centro de aprendices para facilitar el ingreso en la Compañía a los hijos de sus trabajadores. Desde 1871, empezó a funcionar una biblioteca en las mismas dependencias de la escuela. En este centro, que en 1902 pasó a denominarse «Alfonso XIII», se impartían materias de cultura general, dibujo lineal y lengua francesa. A lo largo del último tercio del siglo XIX, la empresa fundó otras escuelas en Barruelo (Palencia), Surroca (Gerona), Castejón (Navarra) y La Encina (Alicante). De los 58 alumnos de Valladolid en 1872, se pasó a 1.023 en todos los centros en 1921.

III. A MODO DE CONCLUSION

Con el presente estudio cerramos una serie de aportaciones puntuales sobre el mundo del trabajo en Valladolid entre 1875 y 1931, que conformarán nuestra investigación principal en curso: *Ser trabajador: vida y respuesta obrera*. En cuanto a las conclusiones definitivas remitimos a ese proyecto.

No obstante lo anterior, y en todo lo relativo a los Talleres Principales de Norte en Valladolid, podemos avanzar algunas reflexiones de carácter particular y general. Sobre las primeras, debemos decir que este artículo es fruto del vaciado de fuentes muy heterogéneas que se encuentran fundamentalmente en la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* de Madrid. A este respecto, creemos que sólo podrá alterarse el resultado de lo que ahora presentamos, si se recupera la documentación propia de Norte en Valladolid, y muy especialmente la relativa a la gestión empresarial de los Talleres.

En segundo lugar, podemos adelantar algunas respuestas a la doble pregunta que formulamos, al desarrollar el punto central del presente trabajo: ¿tuvieron los Talleres categoría empresarial? Y ¿se le puede considerar como una empresa socialmente progresiva?

Se puede afirmar, desde el punto de vista social, en cuanto a su capacidad de empleo, la estabilidad del mismo, su incremento en el tiempo y la renta nominal de sus salarios, que los Talleres alcanzaron la categoría de «gran empresa». Por otro lado, Norte fue pionera de la previsión —seguridad— social en España. El grado de protección con que contaban sus empleados y las instituciones benéfico-sociales puestas a su servicio —especialmente importantes en el caso de Valladolid— así parecen atestiguarlo, corroborando su sentido socialmente progresivo, aunque en un primer momento de su actuación con el carácter propio del llamado «paternalismo empresarial».