



Los años olvidados de Bibendum

La etapa americana de Michelin en Milltown

Diseño, ilustración y publicidad en las compañías del neumático (1900-1930)

Pablo Medrano Bigas

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tdx.cat) i a través del Dipòsit Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX ni al Dipòsit Digital de la UB. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX o al Dipòsit Digital de la UB (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tdx.cat) y a través del Repositorio Digital de la UB (diposit.ub.edu) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR o al Repositorio Digital de la UB. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR o al Repositorio Digital de la UB (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tdx.cat) service and by the UB Digital Repository (diposit.ub.edu) has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized nor its spreading and availability from a site foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service or to the UB Digital Repository is not authorized (framing). Those rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

Los años olvidados de Bibendum

**LA ETAPA AMERICANA DE
MICHELIN EN MILLTOWN**

.....
Diseño, ilustración y publicidad
en las compañías del neumático
(1900-1930)

.....
Tesis Doctoral presentada por Pablo Medrano Bigas
Directora: Dra. Anna Calvera Sagué
Tutor: Dr. Carles Ameller Ferretjans

.....
Programa de Doctorado: Estudios Avanzados en Producciones Artísticas
Línea de Investigación: Investigación en Imagen y Diseño
Bienio 1990-1992

.....
Departament de Disseny i Imatge
Facultat de Belles Arts Sant Jordi
Universitat de Barcelona

.....
Barcelona, 2015
.....

IMÁGENES Y DERECHOS DE REPRODUCCIÓN.

Gran parte de las imágenes mostradas en la presente investigación pertenecen a instituciones, organizaciones y coleccionistas particulares que han autorizado su reproducción únicamente en la versión impresa, no estando permitida su utilización ni distribución en versiones digitales. Por tanto, los documentos digitales contienen imágenes que aparecen enmascaradas; para la correcta visualización de las fotografías e ilustraciones debe consultarse la versión impresa sobre papel.

Barcelona, junio de 2015.

COHESIÓN SOCIAL EN LA FACTORÍA

La historia de Milltown estuvo íntimamente vinculada a la de Michelin, la primera industria de la localidad, generadora de empleo y fuente del crecimiento y progreso de sus habitantes. Muchos de ellos eran empleados de la fábrica o dependían indirectamente de los negocios que florecían a su alrededor. Las políticas de bienestar de los trabajadores aplicadas por Jules Hauvette-Michelin, así como de imbricación en el sistema social, económico y cultural de la población crearon una relación simbiótica beneficiosa, aunque de delicado equilibrio.

1. Neumáticos americanos... y trabajadores de importación

En el condado de Middlesex y concretamente en el área de Milltown existía un núcleo de población trabajadora históricamente ligado a las diferentes industrias del caucho que allí se desarrollaron. Este es el caso de numerosos inmigrantes provenientes de Alemania. Buscando una oportunidad en una tierra de promesas, Phillip Kuhlthau emigró a los Estados Unidos hacia 1847 con 18 años¹, como uno más de los cerca de 43.462 alemanes que allí se desplazaron entre los años 1841 y 1850².

Como sucedía en otros países europeos, la difícil situación en su país de origen tras las guerras napoleónicas y el desplazamiento masivo de la población hacia los principales núcleos urbanos creó cierta precariedad y escasez de recursos. Este descontento contrastaba con el reclamo norteamericano de una vida nueva y las atractivas promesas de unos salarios que doblaban, como mínimo, el que en su país podían percibir trabajando en puestos similares.

Tras ganarse la vida en una granja los dos primeros años, Kuhltau llegó a Milltown y trabajó en la fábrica de su compatriota Christopher Meyer –uno de los primeros alemanes, sino el primero, en establecerse en New Brunswick en 1838– durante cerca de tres años. Animado por las ganancias, regresó a su pueblo natal cercano a Frankfurt, donde convenció a un importante número de familiares y vecinos –en su mayoría granjeros, comerciantes y artesanos– para atravesar el Atlántico, afincarse en Milltown y trabajar en la industria del caucho³. Una gran parte de los 350 o 400 trabajadores que la Meyer Rubber Co. empleaba en 1858 eran alemanes⁴.

La segunda emigración importante de trabajadores europeos y sus respectivas familias hacia Milltown vino propiciada por la instalación de otra industria del caucho: en este caso la fábrica de neumáticos de Michelin. Aunque en el área de influencia de Milltown existía mano de obra especializada en el tratamiento del caucho y la fabricación de neumáticos –hasta entonces empleada en la International A. & V. Tire Co. de Milltown y en las distintas fábricas de New Brunswick–, no estaba formada en los estándares de producción propios de las factorías europeas de Michelin. Para mantener un control estricto de la situación, se desplazaron a Milltown gran cantidad de trabajadores y empleados franceses altamente cualificados e imbuídos en el espíritu corporativo de la firma, mayoritariamente de las regiones de Auvernia –en donde se hallaba la fábrica de Clermont-Ferrand– y Bretaña. También se procedió a reclutar empleados entre la comunidad de franceses ya afincados en tierras americanas. Ser francés era un estatus premiado con la confianza:

“En la fábrica de Michelin, no importa su posición en el seno de la compañía, un empleado tiene siempre a un francés como superior jerárquico, y sólo los franceses tienen el derecho de trabajar ‘en secreto’, es decir, en los talleres secretos de fabricación [del neumático]. Esta mano de obra estaba considerada como la más fiable, y precisaba de una selección larga y paciente. Era necesario un año de prácticas para formar a un obrero especializado”⁵.

De esta manera a la asentada comunidad alemana de la villa se le añadió una más joven, la francesa. Ambas se integraron en la vida de la población americana, aunque sin mezclarse y preservando convenientemente sus respectivas raíces y herencia cultural⁶. Parece que la diversidad entre colectividades pudo tener puntos de fricción y tensión a raíz de la I Guerra Mundial⁷, aunque falta por averiguar hasta que punto afectó esto a las relaciones laborales de los empleados alemanes de Michelin, en una fábrica americana controlada por franceses.

2. Mano de obra y habitantes en Milltown

La relación entre el número de habitantes y el de trabajadores empleados en la industria local es evidente en el caso de Milltown. Varios de los textos consultados e incluidos en la bibliografía general hacen hincapié en el asentamiento de la Michelin Tire Co. en 1907 como factor impulsor del crecimiento de la población, una afirmación que conviene precisar adecuadamente. Para llegar a esta conclusión algunos autores han barajado los datos de forma sesgada, teniendo en cuenta la primera estimación de que se dispone, de 561 habitantes en 1900, y la del primer censo oficial a nivel nacional de 1910, de 1.584 habitantes. O lo que es lo mismo, entre los años 1900 y 1910 se triplicó la población. (ver **TABLA 1**, en la que se han incorporado nuevos datos de población estimada).

En realidad el incremento destacable se dio en una franja de años más reducida, si tenemos en cuenta que el censo de 1905 en Milltown era de 1.210 habitantes, un incremento del 115,7 % respecto a 1900. El incremento de población entre 1905 y 1910 fue de un 31 % –a pesar del reclamo de la fábrica de Michelin, activa en 1908–, concretamente se pasó de 1.210 a 1.584 habitantes.

El crecimiento de la población, entre 1900 y 1905 debe atribuirse a la emergencia de una industria precedente, la International Automobile & Vehicle Tire Company, instalada en Milltown desde 1902 y que en ese año ya daba trabajo a cerca de 200 personas de la vecindad –300 empleados en 1905–, constituyéndose en la mayor generadora de empleo del lugar y muy por encima de las otras firmas locales⁸. La mayoría de los empleados, junto con la empresa y sus instalaciones, fueron absorbidos en marzo de 1907 tras la operación de compra llevada a cabo por la Michelin Tire Company (ver **TABLA 2**).

La plantilla de la fábrica de Michelin en su primer año de operaciones estaba formada por 1.000-1.200 trabajadores –1.000 hombres y 200 mujeres–, incrementada paulatinamente hasta llegar a los 1.500 en el año 1915. Tras la Primera Guerra Mundial y el clima de optimismo generado por el constante crecimiento del negocio, Michelin alcanzó la cifra de 3.000 empleados en 1921. A pesar de la profunda pero pasajera crisis de 1921-22, la apuesta productiva de la firma mantuvo cerca de 3.000 trabajadores hacia 1925. A partir de ese momento las dificultades arrastraron a la empresa hasta el cierre definitivo de la fábrica –1.800 trabajadores en 1928– y el cese de las operaciones en 1930 (ver **TABLA 2**).

Las cifras de aumento de la población en Milltown discurrieron paralelas al crecimiento de la plantilla de Michelin. Entre 1910 y 1920 la población creció un 62,4 %, pasando de 1.584 a 2.573 habitantes; en cambio –contando con el declive y posterior cierre de Michelin– el incremento de población entre 1920 y 1930 no superaba el 16,3 %, un punto por debajo del registrado entre 1930 y 1940, del 17,3 %.

3. Viviendo en [y para] la factoría

En Francia Michelin aplicaba su concepto social y estratégico de empresa desarrollando servicios e infraestructuras –hospital, escuelas, viviendas, clubes culturales y deportivos...– destinados al bienestar de los trabajadores, una tutela encaminada a conseguir empleados leales, sanos, satisfechos y productivos en un entorno empresarial controlado. La inversión en la formación de mano de obra especializada –incluida la transmisión de conocimientos sobre los procesos de fabricación, piedra angular del severo secretismo empresarial en Michelin– debía rentabilizarse, por ello debían proporcionarse una serie de ventajas no estrictamente salariales que retuvieran y fidelizaran a los empleados (figs. 1 y 2).

Sobre el tema del salario cabe la pena reseñar la diferencia entre lo que un obrero medio percibía en la fábrica de Clermont y la factoría de Milltown. Los sueldos pagados por Michelin en América a la mano de obra especializada del sector, muy solicitada como consecuencia de la reñida competencia, prácticamente triplicaban a los ofrecidos en Francia. Según los datos aportados por la propia empresa en el libretto *Prospérité ou Sam et François* publicado en 1927, el sueldo diario o jornal de un empleado francés era de 45,00 FF, por los 7,00 USD que ingresaba su homónimo estadounidense. Esta diferencia queda explicitada en la siguiente tabla de equivalencia aproximada del poder adquisitivo de la moneda francesa y la americana entre 1927 y la actualidad (2010):

Obrero americano (salario diario)
7,00 USD (1927) = 88,00 USD (2010) = 67,00 EUR (2010).
Obrero francés (salario diario)
45,00 FF (1927) = 35,00 USD (2010) = 26,00 EUR (2010).

La Michelin francesa ofrecía desde 1898 diversos incentivos como la participación –mediante una escala de primas variables– en los beneficios del negocio; servicios sanitarios y seguros de accidente desde 1902; la posibilidad de adquirir comida, carbón y bienes a precios ventajosos en una cooperativa creada a finales de 1910 –gestionada desde la fábrica y con empleados elegidos por la dirección– o disponer, desde 1912, de un servicio de guardería para los bebés de los asalariados⁹. Otra posibilidad era el formar parte de la “Association Sportive Michelin” (A. S. M) –con más de 200 miembros y un estadio propio, con salas polideportivas y vestuarios con duchas– que desde 1911 promovía deportes como el ciclismo, fútbol, rugby, tenis, esgrima, natación y distintas disciplinas del atletismo. También se podía participar en actividades culturales y de ocio como la música, la pesca y caza o la filatelia¹⁰.

Esta política empresarial tuvo su continuidad en tierras americanas, con la creación también en Milltown de distintos departamentos [*welfare departments*] encargados del bienestar, la salud y las necesidades sociales de los empleados y sus familias. En el año 1919 estaban agrupados bajo la dirección del recién incorporado Henry Rutgers Balwin Meyers, de 33 años y nativo de Brunswick. La importancia de esta iniciativa novedosa se refleja en un texto de 1921:

“El avance en la asistencia sanitaria, las normas de seguridad y las condiciones de trabajo se impone hoy en día en las empresas industriales, anteriormente indiferentes al asunto. La creación de departamentos de bienestar y salud en las factorías está llamado a constituir una nueva profesión, en la que ahora desarrolla su talento el director de bienestar [de la Michelin Tire Co.] Mr. Meyers de Milltown, New Jersey (...)”¹¹.

Numerosas actuaciones que revertieron en beneficios para toda la comunidad de Milltown fueron fruto de los requerimientos sociales y empresariales de la factoría. El 15 de enero de 1917 abrió sus puertas el First National Bank of Milltown, el primer banco creado en la población por iniciativa de un grupo de empresarios y dueños de negocios junto a la asistencia de Michelin, que además habilitó uno de sus edificios para acogerlo¹². El banco era un instrumento básico para la actividad financiera y comercial de Michelin y para los numerosos negocios de la zona, así como un servicio útil a los particulares.

Jules Hauvette-Michelin mandó crear en 1910 una escuela francesa para educar a los hijos de sus empleados, en la que –sin descuidar el inglés– se impartían clases mayoritariamente en francés. Estaba ubicada frente al edificio principal de Michelin, en la otra acera de la Calle Mayor y junto al puente de Lawrence Brook. Tras superar los cuatro niveles de estudios y con 10 años de edad, los niños y niñas se incorporaban a la escuela pública americana de Milltown¹³.

Michelin contribuyó también a la construcción de la primera iglesia católica de la villa¹⁴. En Milltown existían diferentes congregaciones confesionales, como la local Iglesia Episcopal Metodista, o la Iglesia Reformista Alemana de St. Paul que oficiaba en su propio idioma a los descendientes de inmigrantes alemanes. Pero la llegada masiva de trabajadores franceses demandó una nueva iglesia. En la población ya existía una Misión que ofrecía servicios religiosos a los miembros de la comunidad católica desde 1912, cuya primera misa tuvo lugar en las dependencias de la escuela francesa. Jules Hauvette-Michelin facilitó las instalaciones del French Clubhouse en 1917, que fueron utilizadas hasta 1920. La compañía contribuyó con \$15.000 en la construcción de una iglesia de ladrillo para dar cabida a la creciente parroquia, condicionada a la misma suma que debía aportar la Misión de Milltown. La primera piedra se colocó el 30 de octubre de 1921 y seis meses después se celebró la primera boda tras su inauguración. En las misas dominicales se recitaba el evangelio en los dos idiomas, francés e inglés. El coste final del edificio fue de \$40.000, y para agradecer la generosa donación de la firma de origen francés, la iglesia fue bautizada con el revelador nombre de Our Lady of Lourdes¹⁵ (fig. 4).

A las experiencias de Clermont y Milltown hay que sumar la desplegada por la Agenzia Italiana dei Pneumatici Michelin, con sede central administrativa en Milán y fábrica en Turín. En 1916 se creó en la sede turinesa el Stablimento Auxiliare Michelin, un hospital similar al puesto en marcha en Clermont-Ferran dos años antes, aunque de menor capacidad. Contaba con 60 camas y estaba dotado de todo tipo de instrumentos quirúrgicos y dos salas para radioscopia y radiografías; acabada la Primera Guerra Mundial, continuó su labor sanitaria ya como parte de los servicios destinados a los empleados de la factoría. Michelin también tuvo en Turín una preocupación extrema por la higiene y la seguridad en sus instalaciones, creó una compañía aseguradora interna, gestionó una cooperativa de alimentos

para los empleados, acondicionó espacios para un comedor-restaurant a precios económicos, construyó alojamientos en solares junto al complejo industrial y procuró fomentar la cohesión social con iniciativas como el Michelin Sporting Club creado en marzo de 1920 y que en 1928 contaba con 1.267 miembros y una docena de secciones deportivas¹⁶.

4. Michelin city

El facilitar alojamiento para los trabajadores y sus familias constituía un reclamopreciado en la concurrida competencia entre firmas del sector por hacerse con los servicios de mano de obra cualificada. En este sentido, Michelin et Cie. inició en tierras francesas una decidida política de construcción de viviendas con la creación en enero de 1909 de la Société des Habitations à Bon Marché (H. B. M), con Édouard Michelin como presidente y accionista mayoritario. Ese mismo año se construyeron dos edificios de tres plantas con 35 alojamientos cada uno, dotados de servicios modernos como agua, gas y lavabo. Combinando distintos tipos de edificaciones (alojamientos colectivos, casas plurifamiliares y unifamiliares) levantados en distintas localizaciones cercanas a las fábricas, la cifra se elevó en 1914 hasta los 394 alojamientos construidos. Las viviendas eran ofrecidas en alquiler a los trabajadores, a un precio inferior a la rentabilización del precio de coste¹⁷. De todas formas:

“Un alojamiento familiar de cuatro habitaciones costaba 300 francos anuales, que representaba un tercio del salario de la mano de obra (...) y se precisaba una cuarta parte de ese salario si se alquilaba uno de tres habitaciones. Se comprende entonces que este tipo de alojamientos no estaba de hecho destinado a la masa de obreros sino a los empleados y cargos del organigrama. En todo caso, el parque de cerca de 400 alojamientos se reveló completamente inadecuado al crecimiento del negocio tras la guerra. En agosto de 1920, Michelin et Cie disponía de 450 alojamientos (de los que 107 eran en inmuebles colectivos). Esto representaba un 5 % del total de su mano de obra”¹⁸.

Siguiendo las directrices marcadas desde la casa madre, las construcciones de ampliación de la factoría de Michelin en Milltown incluían alojamientos para acoger a los trabajadores y a sus familias, que se edificaron junto a la fábrica. Estas residencias eran, en el caso de Michelin, especialmente necesarias, pues se debía dar cobijo a los empleados franceses que habían cruzado el Atlántico y dejado atrás sus hogares para participar en la puesta en marcha y el desarrollo de la producción americana. Las obras incluían un sistema de alcantarillado para las viviendas, con una red de conductos de cerca de ocho kilómetros de longitud. La instalación, que en su momento corrió totalmente a cuenta de Michelin, fue finalmente vendida al ayuntamiento de Milltown en 1924¹⁹.

Había tres tipologías de vivienda asignadas a los empleados, dependiendo del estatus familiar y de la categoría profesional que desempeñaran. El primer modelo consistía en barracas divididas en quince habitaciones, cada una habilitada para dos personas, y estaban destinadas a los obreros de más bajo rango y a los solteros; el segundo lo constituían bungalows de cuatro habitaciones; el tercer modelo eran casas unifamiliares de seis habitaciones con parque, instalación eléctrica y calefacción, con un cuarto de baño, sótano y un porche en la entrada rodeado por un jardín²⁰, presumiblemente para los ejecutivos y empleados de mayor rango y sus familias²¹ (fig. 5-13).

En mayo de 1916 se anunció públicamente el proyecto de edificación de 50 bungalows de cuatro habitaciones, encargado a la misma constructora responsable de la remodelación y las sucesivas ampliaciones de las naves y edificaciones de la factoría, la John W. Ferguson Company. Las obras se realizaron

durante el verano de ese año, con un total de 53 bungalows edificados –tres más de los estipulados en el contrato inicial–; el coste medio de cada vivienda ascendía a \$1.125 y, aunque se estimó que se las obras se alargarían 75 días laborables, se emplearon 56 días en completarlas. Estos bungalows, de una sola planta, tenían una estructura de madera sustentada sobre una base de cemento levantada sobre el nivel del suelo, con un acceso exterior a un sótano o bodega excavado que ocupaba una cuarta parte de la superficie de la planta del edificio. Las paredes exteriores de la casa estaban recubiertas de madera de cedro mientras que la superficie de las interiores estaba cubierta con yeso y los acabados de carpintería eran en madera de ciprés. Cada casa tenía un aseo y cuatro habitaciones: salón, cocina y dos dormitorios. El acceso a la entrada principal de la vivienda –que contaba con su propio jardín– se hacía a través de un porche avanzado y cubierto; en la parte trasera había también un porche, éste descubierta. Los techos del bungalow estaban protegidos con tejas de pizarra²² (figs. 6 y 7).

Con el tiempo, el número de viviendas fue creciendo hasta un total de 203, construidas para el personal y familias de la Michelin Tire Company. Las casas eran propiedad de la empresa, pero eran arrendadas a precio de coste a sus empleados. En 1928 Michelin gestionaba el alquiler y la venta de 240 casas de su propiedad en condiciones ventajosas para los empleados²³.

Otro tipo de edificaciones estaban destinadas a funciones sociales y de ocio colectivo de los empleados, como la Michelin Community House, el centro recreativo de la empresa dotado con una sala polideportiva en la que se podía practicar el baloncesto y otros deportes a cubierto, y equipada también con “pistas de bolos, mesas de billar, una sala de cine y una cafetería”²⁴. También se podía formar parte de agrupaciones y clubes masculinos y femeninos que allí desarrollaban actividades recreativas y culturales, como la banda de música de la factoría creada hacia 1920, la “Michelin Band” (fig. 14).

5. Bienestar monitorizado

En mayor o menor medida, todas los fabricantes de neumáticos desarrollaron políticas para atraer y conservar a sus empleados. El término *welfare capitalism* responde a estos programas destinados a conseguir el bienestar de la mano de obra y cultivar la lealtad y fidelización, desalentando la militancia sindical y las huelgas y protestas. Aparte de las ventajas económicas o de servicios propios del complejo industrial, el control de las actividades sociales fuera de la fábrica era básico para mantener una estabilidad productiva, por lo que la empresa promovía todo tipo de asociaciones culturales y deportivas en las que los empleados podían ocupar todo su tiempo de ocio, incluyendo los servicios religiosos.

En la propia villa francesa de Clermont-Ferrand la firma competidora Bergougnan practicaba esa misma política, avanzándose o a remolque de las iniciativas de Michelin. En 1899 puso en marcha un sistema de participación en los beneficios, una mutua de seguros y planes de pensiones en 1901, una guardería junto a la fábrica en 1905, una cooperativa de trabajadores al servicio de 1.500 socios en 1918 y el inicio de un plan de viviendas en 1912 que ocho años más tarde contaba ya con 194 alojamientos construidos. Disponía también de un club deportivo fundado en 1912, el Gaulois Athletic Club, en el que el rugby y el ciclismo (con un equipo creado en 1906) tenían un papel importante, y una orquesta propia, “L’Harmonie Bergougnan, creada en 1903”²⁵.

En Europa ciertas coberturas sociales estaban históricamente amparadas por el estado de bienestar gestionado por las propias administraciones. En América, el capitalismo feroz y la competencia entre las industrias del mercado en el que Michelin participaba –junto a las reivindicaciones laborales y

presiones sindicales– tuvo su traducción en la mejora de las ofertas laborales asociadas a los salarios y a las ventajas de pertenecer a una determinada firma u otra: “La expansión que se produjo durante la Primera Guerra Mundial causó problemas laborales a los fabricantes del sector del caucho de Akron, por la falta de mano de obra y las largas jornadas y turnos de trabajo para suplirla, por lo que los trabajadores se desplazaban de empleo en empleo y de compañía en compañía”²⁶. El ejemplo de tres de las poderosas “Big Four”²⁷ afincadas en la misma ciudad de Akron, en Ohio, es ilustrativo.

Goodyear, a través de su departamento de asuntos laborales [Labor Department], puso en marcha en 1912 un hospital propio, un restaurante, la revista corporativa *Wingfoot Clan* –punto de encuentro y comunicación entre la directiva y los trabajadores– y un proyecto de alojamientos: las comunidades Goodyear Heights y Seiberling Fields, cercanas a las fábricas. Las 90 casas construidas en una primera fase en 1914 (153 en 1916) pertenecían cada una a alguna de las 19 tipologías de viviendas proyectadas por los arquitectos –englobadas entre unifamiliares, dobles o bungalows– y tanto la urbanización y sus pavimentadas calles como los hogares incluían modernos servicios e instalaciones de gas, electricidad y teléfono. Su venta estaba abierta a todos los ciudadanos, aunque los empleados de Goodyear tenían un descuento del 25 % en el precio y ayudas para su financiación.

Casi 5 hectáreas del terreno del complejo de residencias del Seiberling Field estaban dedicadas a instalaciones polideportivas, al servicio de los nuevos equipos de béisbol, bolos, fútbol, tenis o tiro. En 1915 se establecieron pólizas de seguros para los empleados y, un año más tarde, un plan de pensiones. El edificio comunitario Goodyear Hall –frente a la fábrica de Akron– fue terminado en 1920; acogía un teatro-auditorio con 1.785 asientos, un gimnasio, salas para las agrupaciones y clubes internos, y dependencias que acogían las clases y laboratorios de la recién constituida Goodyear Industrial University²⁸. A principios de 1917, el complejo Goodyear Heights había crecido hasta las 300 casas –se preveía edificar ese año entre 75 y 100 más–, albergando a una población cercana a las 1.500 personas²⁹.

Goodrich desestimó crear un plan de alojamiento para sus empleados, aunque desarrolló hacia 1917 un amplio programa de protección laboral y salud, centralizado en un único departamento que empleaba a más de 125 personas, incluyendo 9 doctores y 23 enfermeras. Además de los servicios médicos y sanitarios se incluían seguros de vida, compensación por accidentes y asesoría legal. También se establecieron, en 1920, planes de participación en los beneficios. A través de la Goodrich Athletic and Field Association –de la que en 1917 eran socios 2.107 hombres y 506 mujeres– se promovían deportes como el atletismo, el béisbol, los bolos, el boxeo, el tenis, el cricket o el hockey sobre patines. Noticias sobre estos acontecimientos y otras actividades que aglutinaban el espíritu corporativo eran publicadas mensualmente en la revista de la compañía *The Circle*, aparecida en junio de 1916³⁰.

Firestone también ofrecía gratuitamente seguro sanitario y planes de pensiones, atención médica, asesoramiento legal –a través del Firestone Bank constituido en 1916– y un seguro de vida (1918). Disponía del Firestone Stadium and Athletic Field– para la práctica del deporte y de instalaciones para el ocio de los empleados en el Firestone Clubhouse. En julio de 1915 se publicó el primer número de la revista corporativa para los empleados, *The Firestone Non-Skid*. En septiembre de 1916 se inició uno de los más ambiciosos proyectos de alojamientos para los empleados, el Firestone Park. En una gran área adyacente a la fábrica y financiado por Firestone se construyeron en un año 725 viviendas, el uso de las cuales –podían alquilarse o adquirirse– no estaba limitado a los empleados de la firma³¹.

Otras compañías por debajo del ranking de las cuatro líderes –como la Michelin Tire Co– desarrollaron planes de alojamiento similares, dimensionados a las necesidades de cada industria y su masa laboral.

En la misma ciudad de Akron, la Miller Rubber Co. adquirió terrenos, construyó y vendió a sus empleados casas de un modo similar a como lo hizo Firestone en la misma época³². En 1916 puso en marcha un bien equipado hospital para los empleados, que también disponían de un estadio atlético y el apoyo de la compañía en el equipamiento de los diferentes equipos deportivos³³.

Kelly-Springfield creó la Cumberland Homes Company en 1919 encargada de la construcción de viviendas para los empleados de la nueva fábrica en Cumberland, Maryland. Hasta 1923, año en que finalizó el proyecto, se edificaron más de un centenar de viviendas. La Cumberland Homes, mayoritariamente participada por Kelly-Springfield, poseía 119 casas que eran arrendadas a los trabajadores³⁴.

Como último ejemplo, **la Pennsylvania Rubber Company** –fabricante de los neumáticos marca “Vacuum Cup”– adquirió en 1919 una propiedad de 81 hectáreas en el sur de Jeannette, Pennsylvania, contigua a su fábrica. Allí se inició el proyecto de construcción de viviendas para los empleados, comenzando por doce casas a las que se sumaron en una segunda fase cincuenta más. La finalización de las obras estaba prevista para el 15 de abril de 1920³⁵.

6. Un trabajo asegurado

A principios de julio de 1919, la Michelin Tire Co. de Milltown anunció un ambicioso plan de cobertura de seguros de vida para todos sus trabajadores³⁶. En palabras de su vicepresidente Jules Hauvette-Michelin, esta política era una recompensa “no solo en reconocimiento del fin de la Guerra Mundial, también en reconocimiento a la lealtad de los empleados que por la empresa aguantaron con aplomo los inhóspitos días del gran conflicto”. Sin ningún tipo de coste ni necesidad de revisiones médicas previas, se aseguraba a todo trabajador –sin depender de su rango e incluyendo hombres, mujeres y jóvenes– de la fábrica y de cualquiera de las delegaciones de Michelin en Milltown, New Brunswick, New York, San Francisco y otras sedes a lo largo de todo el país.

El plan de seguros de Michelin, que se formalizó a través de la Travelers Insurance Co. de Hartford, Connecticut³⁷, había entrado en vigor el 16 de junio de ese mismo año aunque se decidió no hacerlo público hasta principios de julio, tras la firma del Tratado de Versalles entre los aliados y Alemania. El seguro de vida (fig. 3)³⁸ era una protección adicional otorgada por la compañía, que no interfería ni substituía a otras posibles coberturas, como los seguros particulares o el propio fondo estatal de la Ley de Compensaciones para los Trabajadores de New Jersey (New Jersey Worksmens’ Compensation Law). La cobertura económica del seguro en caso de fallecimiento dependía directamente de la antigüedad en el puesto de trabajo³⁹, según los siguientes baremos:

De 6 meses a 1 año de antigüedad	\$200
De 1 a 2 años	\$500
De 2 a 3 años	\$600
De 3 a 4 años	\$700
De 4 a 5 años	\$800
De 5 a 6 años	\$900
De 6 a 8 años	\$1.000
De 8 a 10 años	\$1.100
Más de 10 años	\$1.200

El plan de seguros de vida de la filial americana no tenía parangón con las coberturas de seguros de accidentes implantados en las otras fábricas de Michelin⁴⁰. En Francia era poco habitual el contratar seguros vitalicios para los obreros, y Michelin desestimaba este tipo de protección por su elevado coste, imposible de asumir si tenemos en cuenta que –para que la viuda e hijos recibieran una renta mensual equivalente al sueldo del cabeza de familia– la cuota a pagar representaba para un trabajador cerca de 1/6 parte de su salario⁴¹.

Para tener una referencia comparativa, la poderosa **BFGoodrich** puso en marcha a principios de 1916 un ambicioso proyecto de cobertura social para sus empleados. Las medidas comprendían un plan de pensiones, una serie de indemnizaciones por discapacidad y períodos de ausencia por enfermedad y un cuantioso seguro de vida. La póliza de seguros de cada empleado era de \$500, con un incremento anual de \$100 por servicio continuado, acumulable hasta un valor total de \$1.000⁴².

También la **Hood Rubber** de Watertown, Massachusetts –una firma mediana con una gran potencia en el sector del calzado de caucho y una creciente división de neumáticos desarrollada a partir de 1917– puso en marcha un plan similar a principios de 1919. Los empleados –cerca de 7.500 de los cuales aproximadamente un tercio eran mujeres– recibían dos tipos de coberturas sin coste alguno. Por una parte, una compensación de entre \$8 y \$10 semanales durante la baja por enfermedad; y en caso de defunción, una indemnización para la familia de entre \$200 y \$1.000. Para acogerse al plan de seguros se precisaba un mínimo de tres meses de antigüedad, y las compensaciones más altas correspondían a los trabajadores con cinco o más años de servicio⁴³.

Otro ejemplo más fue el llevado a cabo por la **National Tire & Rubber Company** de East Palestine, Ohio. Como ocurría en los casos anteriores, el seguro de vida iba a cargo de la compañía, y las cantidades de la indemnización se incrementaban automáticamente según aumentaba la antigüedad de la vinculación del personal a la empresa. En caso de fallecimiento la totalidad de la póliza se hacía efectiva al beneficiario, mientras que en caso de incapacidad permanente el pago se fraccionaba en distintas mensualidades⁴⁴.

7. Afiliaciones y militancia

El paso del tiempo puede haber idealizado en cierta medida la historia de la factoría americana de Michelin en cuanto a las relaciones laborales, pero como ocurría en las grandes compañías industriales, la convivencia entre la dirección gestora y la masa de trabajadores no estuvo exenta de incidentes. Los sindicatos, por supuesto, ejercían también gran presión en la industria estadounidense del neumático y la afiliación y militancia de los empleados era fuente de roces y conflictos.

Un ejemplo temprano de esta situación en la industria del caucho lo podemos leer en una noticia publicada en 1907. En ella se recoge la carta del recién constituido Lambertville Rubberworkers' Union, sindicato miembro de la American Federation of Labor (AFL) en referencia a las represalias laborales iniciadas por la Lambertville Rubber Co. de Lambertville, New Jersey, tras su formación. Según ésta:

“(...) la compañía se ha empeñado en convertir en esclavos a sus trabajadores masculinos y femeninos, con el cierre de la fábrica y el envío a cada empleado de la siguiente carta: ‘Lambertville, N. J. a 7 de junio de 1907. A quien pueda interesar. Debido a lo que esta compañía considera como una injustificada interferencia del Sindicato de Trabajadores en el negocio, la fábrica permanecerá cerrada desde la fecha hasta nuevo aviso. Los salarios se

pagarán el lunes 10 de junio a las 11:00 horas en punto. Cuando se reanude la producción, la fábrica no permitirá sindicatos, y cada antiguo empleado recuperará su puesto de trabajo en la mayor brevedad posible tras la firma de la carta adjunta:

Lambertville, N. J. , [puntos suspensivos, espacio para la fecha]. Por la presente demando un empleo en la Lambertville Rubber Co. y certifico que no soy miembro de ningún sindicato. Firmado, [puntos suspensivos, espacio para la firma]”⁴⁵.

A falta de que aparezca algún documento o contrato laboral entre la Michelin Tire Co. y sus empleados, podemos presumir que este tipo de cláusula eran norma habitual en el sector⁴⁶. Otro tipo de puntos hacían referencia a la salvaguarda de la confidencialidad de los secretos empresariales y productivos adquiridos en la empresa, o a las de impedir trabajar en una firma de la competencia tras dejar a la anterior sin dejar pasar previamente un plazo de tiempo estipulado.

El testimonio directo del hijo de Lorincz Rosta –inmigrante húngaro de la Michelin Tire Company de Milltown entre 1913-1925– nos relata su visión particular de aquellos años en los que era un niño:

“Yo no creo que tuvieran sindicatos... o no hablaban de ello (...). Yo no recuerdo ninguna actividad sindical en la Michelin. La compañía Michelin era una empresa muy avanzada, y ofrecía gran cantidad de beneficios a sus trabajadores, bonificaciones por el trabajo extra, buenas vacaciones pagadas. Además de un plan de pensiones. Por ello, los empleados no tenían quejas y, por supuesto, durante la Primera Guerra Mundial mi padre estaba allí, estaban allí trabajando en turnos dobles, y se ganó muy buenas retribuciones”⁴⁷.

Tanto en la prensa local de New Brunswick como en la nacional se recogieron algunos altercados y huelgas sucedidas en la factoría. En abril de 1908, pocos meses después del inicio de la producción en la Michelin, varios obreros de un departamento se declararon en huelga tras la incorporación de dos extranjeros [húngaros en este caso]. Según la noticia, el asunto se zanjó tras una reunión con los oficiales de la empresa... y el traslado de los nuevos obreros⁴⁸. En junio del mismo año parece ser que parte de la plantilla se reunió para presionar a la gerencia amenazando con la huelga tras el anuncio de reducción de salarios en la producción –de los 90 centavos de dólar pagados por rueda se pretendía pasar a los 68 centavos–, a cargo de dos equipos con turnos rotativos de noche y día. Los hechos expuestos fueron desmentidos por Henry C. Young, superintendente de la Michelin⁴⁹.

El 8 de agosto de 1916, cuarenta y cinco empleados –mano de obra masculina– de la fábrica, entraron en huelga para reclamar una reducción del número de horas de la jornada laboral. La situación –que para la empresa supuso una pérdida de \$ 600 en salarios– se prolongó durante cinco días laborables⁵⁰. Una noticia publicada a mediados de septiembre de ese mismo año en el semanal *Coast Seamen's Journal* de San Francisco, la publicación portavoz del Sailor's Union of the Pacific –sindicato fundado en 1885 que defendía los intereses de los trabajadores del sector industrial naviero y pesquero– indicaba que el conflicto no se había resuelto. Según éste, cerca de seiscientos obreros de la fábrica de Michelin en Milltown, de los cuales muchos eran húngaros, polacos, rusos y eslavos y pocos de ellos comprendían correctamente el inglés, se declararon en huelga para forzar una negociación salarial. Las demandas de los empleados se canalizaron a través de Henry F. Hilfers, secretario de la New Jersey State Federation of Labor –representante en ese Estado de la federación sindical American Federation of Labor–, que actuó como representante de la plantilla de la fábrica, ayudándoles a organizarse e intermediando en las negociaciones con la empresa.

Según la noticia, la dirección de Michelin rehusó reunirse en persona con el representante, aunque accedió a mantener un contacto telefónico. Los trabajadores se veían presionados a firmar un contrato laboral, un texto redactado en cerca de mil palabras –en inglés– en el cual se planteaban diversos puntos que, para ellos, eran objeto de discusión, entre ellos:

- Aquellos trabajadores que cobraban 21 1/2 centavos/hora recibirían, cada mes de abril, una paga extra correspondiente al año anterior trabajado, a razón de un baremo mínimo de 17.33 cent/h contabilizando un año entero. Esta paga, según la empresa, premiaba la lealtad y discreción de los trabajadores respecto al secreto profesional de los procesos de producción.
- Una cláusula especificaba que el trabajador, tras dejar la empresa, en un período de tres años no podía involucrarse en la fabricación, venta o investigación concerniente a productos del mismo tipo o parecidos a los fabricados, comercializados o desarrollados por la Michelin Tire Company.
- Otro punto destacable, entrecomillado en la noticia y presentado así como literal en el contrato original, exponía: “Que todos los inventos y las mejoras realizadas en su totalidad o en parte por él (el empleado) o bajo su dirección o por su sugerencia trabajando para la Michelin Tire Company serán propiedad de la empresa y que, con el propósito de aclarar la adjudicación de los derechos sobre invenciones o mejoras, el empleado así lo reconocerá en los papeles que sean necesarios”.

La noticia no aclaraba los pormenores de la negociación, menos aún las decisiones relativas a las cláusulas que afectaban a la preservación de la confidencialidad, el secreto profesional y a la cesión de derechos, pero sí respecto a los emolumentos. Los trabajadores, tras una vaga corta, elevaron el anterior salario mínimo existente, de 17 cent/h, hasta los 22 cent/h, aplicándose un incremento que oscilaba entre 2 y 5 1/2 cent/h según la escala salarial de la plantilla de obreros.⁵¹

En septiembre de 1919 la prensa se hizo eco de unos disturbios en la factoría de Milltown. La fábrica llevaba parada una semana por las protestas laborales, y justo tras el anuncio por parte de la empresa de su intención de reanudar las actividades el 11 de septiembre, un numeroso grupo de manifestantes se abalanzó intentando asaltar las instalaciones. Los alborotadores fueron expulsados del recinto por las fuerzas de la ley allí apostadas, 100 hombres armados con rifles al mando del sheriff del condado Charles Anderson. La situación se saldó sin recurrir a las armas y con cinco huelguistas detenidos, condenados a cumplir entre dos y seis meses de cárcel. La fábrica abrió al día siguiente bajo la protección del sheriff, y cerca de un 75 % de los trabajadores regresaron a sus puestos de trabajo⁵².

La semana del 7 al 14 de noviembre de 1928, los empleados de la fábrica de Michelin –800 en esa fecha– realizaron una huelga en protesta por la reducción del salario anunciada por la empresa, de entre un 3,5 a un 5 %. Tras las protestas, se aceptó una reducción limitada al 2,5 %.⁵³

8. La Michelin Athletic Association

El complejo de viviendas de los empleados de Michelin rodeaba un amplio solar vallado ocupado por el polideportivo de la factoría, destinado a albergar competiciones y especialmente los partidos de béisbol –el deporte nacional norteamericano– de su equipo. Este planteamiento de cohesión social y empresarial era también el reflejo de la política de creación de asociaciones deportivas llevada a cabo por Michelin en Francia, primero, y en Turín, más tarde (fig. 25)⁵⁴.

En 1914 la dirección de la Michelin Tire Co. decidió remodelar el antiguo campo deportivo junto a la factoría, invirtiendo cerca de \$6.000 en las nuevas instalaciones. Respondía así a las peticiones de la recién constituida Michelin Athletic Association (Michelin A. A.)⁵⁵, que contaba con más de 400 miembros, empleados en su mayoría en los diferentes departamentos de la fábrica. Esta nueva asociación, formalmente constituida el 10 de marzo de ese año, aglutinaba la organización tanto de las distintas disciplinas deportivas preexistentes como de las de nueva creación⁵⁶.

La inauguración del nuevo estadio, el “Michelin Field”, estuvo precedida por una serie de actos conmemorativos, ampliamente cubiertos por la prensa local (fig. 24). Para la ocasión, el ayuntamiento de Milltown había declarado festiva la jornada del sábado 27 de junio de 1914. La fábrica se detuvo por la mañana a las 10:40 h, para dar tiempo a los empleados a ir a sus casas y prepararse para los actos. A las 13:30 horas se puso en marcha el largo desfile reunido frente a los edificios de Michelin y que recorrió las principales calles de la localidad, engalanada para la ocasión. A la formación musical de la Michelin Band y los responsables de la organización portando grandes banderas americanas y francesas le seguía más de una docena de automóviles ocupados por cargos de la Michelin Tire Company –con Jules Hauvette-Michelin a la cabeza– y las autoridades municipales de la localidad. Entre éstos desfilaron también cerca de 100 miembros de la Michelin Athletic Association con banderas, estandartes, colgantes en los sombreros y gorras, y fajas alrededor del cuerpo con el nombre Michelin estampado.

Sobre la puerta de entrada al recinto deportivo había un gran cartel de bienvenida en el que se leía “Michelin Athletic Asociación” y mostraba a la mascota Bibendum como jugador de béisbol, tanto actuando de *pitcher*, lanzando la pelota en un extremo, como de *catcher*, recibiendo el envío en su guante en el extremo opuesto. Los actos previstos, a los que asistieron cerca de 1.500 personas, incluían un concierto de la Michelin Band, a las 14:00 h, diferentes carreras de atletismo y el esperado partido inaugural del equipo de béisbol, a las 15:30 h (fig. 26).

El terreno del equipamiento tenía unas dimensiones de 190 m de largo por 122 m de ancho y su perímetro estaba protegido por un cercado de vallas altas de madera. En su interior se habilitó un campo de fútbol –que contenía el nuevo diamante para practicar el béisbol– alrededor del cual se dispuso una pista de atletismo de 400 metros de recorrido, además de una pista de tenis. El recinto también presentaba otras novedades: un gran panel utilizado como marcador para que el público pudiera seguir desde sus asientos el tanteo de los partidos desde las nuevas graderías –con capacidad para 1.500 espectadores– y un moderno vestuario para el equipo local y los visitantes. Fuera del recinto se dispuso una zona de aparcamiento para automóviles y otros vehículos, que tenían prohibida su entrada al estadio⁵⁷.

9. Dorsales Michelin

Varios equipos deportivos amateurs con el nombre de Michelin estampado en la camiseta –como los Michelin Five de baloncesto– promocionaban la firma participando en distintas competiciones comerciales y en ligas menores locales y estatales. Hacia 1917 también se incorporó al resto de asociaciones deportivas un Club de Tiro, el Michelin Trap Shooting Department, y sus miembros competían en puntería con otros importantes clubes estatales y en una liga nacional⁵⁸.

La primera de las reuniones atléticas organizadas anualmente por la Michelin A. A. tuvo lugar el 7 de septiembre de 1914 en Milltown, congregando algunos de los mejores atletas del distrito metropolitano de New York⁵⁹. En septiembre de ese mismo año una noticia en un diario recoge la intención de la Metropolitan Association of the Amateur Athletic Union de New York:

“(…) de promover una gran liga atlética entre factorías, departamentos de tiendas y otro tipo de negocios del área donde los trabajadores deben permanecer trabajando muchas horas encerrados bajo techo. Ya existe la base para esta liga en la Millrose A. A., formada por los trabajadores de la tienda Wanamaker; en la Michelin A. A. organizada por trabajadores de la fábrica de Milltown, N. J.; en la Johnson & Johnson A. A., otro club de trabajadores de la fábrica de New Brunswick, N. J. (...). Los miembros de Michelin y de Millrose tienen una espléndida trayectoria, en el poco tiempo que llevan se han convertido en una realidad del mundo del atletismo”.⁶⁰

Los corredores H. Terhune, A. E. Hermann, A. Dickerson, W. Breeze, A. C. Hammoun, Joseph Lackey o C. B. Crablet formaban parte del equipo de Michelin, compitiendo en las diferentes pruebas atléticas de los Juegos Anuales de la Michelin Athletic Association –celebrados en 1914, 1915 y 1916 hacia el final del verano, como parte de los eventos y actos festivos del Labor Day americano– y otras carreras como las 5 millas de la North Jersey Athletic League, las 5 Millas de la Bronx Church House o la prueba atlética anual de la Keansburg Carnival Association de Keansburg, New Jersey.⁶¹

Mención aparte merece el equipo de béisbol. El deporte nacional estaba profundamente arraigado prácticamente cada localidad y las industrias y negocios más importantes –incluidas las del sector del neumático– estaba representadas por un equipo (figs. 16-20). Este era el caso, también, del Estado de New Jersey en las primeras décadas de 1900:

“La mayoría de partidos se jugaban el sábado por la tarde debido a la larga semana laboral de mucha gente. Las compañías de áreas urbanas contrataban a los mejores jugadores para representarlas en el campo de juego. Particularmente potentes fueron los Newark Westinghouse Nine, los Doherty Silk Sox de Paterson y el equipo de la compañía de neumáticos Michelin de Milltown”.⁶²

Originalmente denominados los Crescent A. C. de Milltown, el equipo de béisbol era una de las asociaciones deportivas pioneras de la población. El hecho de que varios de sus componentes trabajaran en la factoría y jugaran los partidos en sus instalaciones propició el cambio de nombre, rebautizándose como los Michelin A. A.⁶³. En 1913 participaban en la New Brunswick Factory League, imponiéndose al resto de equipos de otras industrias de la zona⁶⁴. En 1914 el campo de beisbol de Michelin acogía cerca de 3.000 espectadores –más que el total de los habitantes de Milltown– para ver jugar al equipo en los partidos importantes de la liga del condado que disputaban y que ganaron en varias ocasiones, entre ellas las temporadas de 1918, 1919 y 1920⁶⁵. El 31 de julio de 1920 el estadio se llenó con 3.386 espectadores –que dejaron una recaudación de \$1.700– para ver jugar a su equipo contra un experimentado conjunto itinerante, “The House of David”, contra el que perdieron 6 a 1 (fig. 15)⁶⁶.

En abril de 1919 se creó la Rubber Industries Athletic League (R.I.A.L.)⁶⁷, una liga de distintas disciplinas deportivas entre firmas del sector del caucho y del neumático, con oficinas y factorías ubicadas en New York y sus alrededores. La formaron trece importantes compañías: Ajax Rubber, Empire Tire, Federal Rubber, Firestone & Tire Rubber, The Goodyear Tire & Rubber, The B. F. Goodrich Rubber, Globe Rubber Tire Mfg., Keystone Tire & Rubber, Kelly-Springfield Tire, Miller Tire Corp., Pennsylvania Rubber, Sterling Tire Corp. y United States Rubber⁶⁸. Junto a las pruebas de modalidades masculinas y femeninas celebradas por primera vez en la reunión atlética del 27 de septiembre de 1919⁶⁹ destacó la liga de béisbol. Se desarrolló en los meses previos y contó con 8 equipos, listados en el orden de la clasificación final: el campeón Sterling Tire Corporation de Rutherford, New Jersey –vencedor

también en 1920– seguido de Goodyear, United States Rubber, Kelly-Springfield, Firestone, Globe, Ajax, BFGoodrich⁷⁰. Se desconocen los motivos de la ausencia de Michelin en esta asociación.

Hacia mediados de los años setenta el ayuntamiento de Milltown se propuso remodelar el antiguo campo de béisbol de la Michelin Tire Co., el conocido como Michelin Park (figs. 21-23), para lo que recibieron una subvención estatal que sirvió para cubrir gran parte de las obras. Las autoridades municipales, por iniciativa de uno de sus miembros, Antony Zarrillo, escribieron en junio de 1979 una carta de tres páginas dirigida directamente a François Michelin, presidente de la multinacional que fundaron sus abuelos, explicándole los lazos históricos que la compañía de neumáticos mantuvo con la población estadounidense y proponiéndole participar en el pago de las costosas instalaciones de iluminación, estimadas en \$20.000.

Cuatro meses más tarde, Zarrillo recibió una llamada desde las oficinas de Michelin en Lake Success, New York. Michel Bonny, directivo de la delegación americana, transmitió el interés que la propuesta había suscitado en François Michelin, y programó un viaje a Milltown. Tras comprobar los numerosos vestigios de la temprana presencia de Michelin que aún preservaba la población, se hizo una donación de \$25.000 para la instalación en el estadio de una moderna iluminación. La tarde del viernes 18 de junio de 1982, bajo los focos recién estrenados, se inauguraron las nuevas instalaciones del Michelin Park. Se realizaron distintas actividades, y los actos contaron con la presencia de las autoridades municipales locales y una delegación de Michelin y de las empresas que habían participado en el proyecto de remodelación.⁷¹

Recurriendo de nuevo al histórico vínculo entre la localidad y la compañía, el cuerpo de bomberos municipal –Milltown Fire Department– solicitó y recibió la donación de seis bandas Michelin para calzar al nuevo camión adquirido en 1992, que fueron enviadas directamente al fabricante del vehículo para que procediera a su colocación en fábrica. Cinco años más tarde, Michelin se hizo cargo del coste de reposición de los neumáticos de los dos camiones del servicio de bomberos, por lo que ambos llevan en la actualidad estampada en la carrocería la imagen de Bibendum –en su versión corporativa actualizada– en señal de agradecimiento.⁷²

Notas

1. Luery (1971), *The Story of Milltown*, pág. 41.
2. “German migrations to New Jersey”. Capítulo 1, pág 13, en *The Germans in New Brunswick, New Jersey*.
3. Luery (1971), pág. 41.
4. *Ibid*, pág. 98.
5. Jouas (2005), *Ces Bretons d’Amérique du Nord*, pág. 67.
6. Otra comunidad numerosa la constituían los judíos procedentes de diferentes países europeos y establecidos en el Estado de New Jersey. De 5.600 estimados en 1880 se pasó a 25.000 en 1900, 40.000 en 1905, 70.000 en 1907, 258.306 en 1927. En el condado de New Brunswick había una comunidad de 2.500 judíos entre 1912 y 1924. Muchos de ellos trabajaron en la fábricas de la población y su entorno, en compañías como Johnson & Johnson, United States Rubber o la propia Michelin de Milltown. Cerca de un tercio de ellos eran judíos sefardíes, una parte de los cuales entendía el francés, lo que constituía toda una ventaja a la hora de ser contratados por la Michelin. “New Jersey”. *Enciclopedia Judaica*, The Gale Group, 2008. También un importante núcleo de emigrantes húngaros, rusos o polacos se había establecido en localidades como New Brunswick o South River en busca de trabajo en las industrias locales.
7. La Universidad de Rutgers posee un archivo de entrevistas orales transcritas, efectuadas a diferentes personas relacionadas con la institución y que tomaron parte en la Segunda Guerra Mundial. Una de ellas es C. Harrison Hill, nacido en Milltown, y entrevistado por G. Kurt Piehler. Parte de la entrevista es como sigue: “CH: Si, hubo una fábrica de Michelin aquí durante varios años (...). De hecho, había cierto sentimiento entre los franceses y los alemanes. Y, ¿sabes?, teníamos un cartero que llegaba al punto de negarse a entregar cartas a un vecino alemán con el que discutía diariamente hasta la Segunda Guerra Mundial [risas]”. KP: ¿Discutían sobre la Primera Guerra Mundial?. CH: Si, la Primera Guerra Mundial. KP: ¿Había tensiones entre los dos grupos?. CH: Las había. Si. Si.”. *Interview with C. Harrison Hill*, conducida por G. Kurt Piehler y David Tsang Hou en New Brunswick, New Jersey, el 29 de noviembre de 1995. Rutgers Oral History Archives of World War II. Parte de esta entrevista también se encuentra recogida en el libro *The Boys of New Jersey* de Tom Kindre, Victoria, Canadá, Trafford Publishing, 2004 pág. 62-63.
8. Sobre los datos de 1902: *25th Annual Report of the Bureau of Statistics of Labor and Industries of New Jersey for the year ending October 31st. 1902*. Somerville, N. J. pág. 453. Sobre los datos de 1905: según se lista en la tabla III “Summary of business established in Milltown from 1905 until 1940” en *Stage IA cultural resources survey of the project area for the former Michelin Tire factory, Ford Avenue Milltown, Middlesex County, New Jersey*, págs. 37-39, basada en los Directorios Industriales del Estado de New Jersey. En el mismo informe (pág. 31) podemos leer que la fábrica de la Meyer Rubber Company de Milltown empleaba en 1873 a 200 trabajadores (hombres y mujeres), alcanzando la cifra de 600 empleados en los primeros años de la década de 1890.
9. Gueslin (1993), págs. 89-98; y Moulin-Bourret (1997), págs. 143-150. De ellos se ha extraído la información utilizada.
10. *Ibid*.
11. *History of Middlesex County, New Jersey 1664-1920*. Vol. II. New York y Chicago, Lewis Historical Publishing Co. Inc., 1921. Incluye una corta biografía de Henry Rutgers Baldwin Meyers.
12. Luery (1971), pág. 150.
13. Jouas (2005), pág. 68-69.
14. Como uno más de los servicios comunitarios de cohesión de la estructura laboral de la fábrica de Milltown. Tal como explica André Gueslin en “Le Système Social Michelin (1889-1940)”, *Michelin, les hommes du pneu*, pp. 82-83, si bien los hermanos Michelin y su entorno familiar eran católicos practicantes, imperaba en la fábrica de Clermont un espíritu pragmático en la presencia de la fe religiosa y “la cultura católica, al fin y al cabo una voluntad de concordia social que es más un ideal antes que una estrategia. (...) La cultura Michelin es provechosamente laica, la dimensión espiritual no entraba en el marco de la fábrica. Las referencias religiosas de Édouard Michelin, que son San Francisco de Asís, Vincent-de-Paul, Jean Bosco eran veneradas por su piedad, pero también por su capacidad como organizadores. De hecho, aquello que los patronos promovían del catolicismo era la exaltación de la familia cristiana y la implicación de los miembros patronales de la familia en las obras sociales de la fábrica”.
15. Luery (1971), pág. 64.
16. “Ai caduti dello Stablimento Michelin”, *Bibendum*, 3o de junio de 1924, pág. 10-16. Las instalaciones polideportivas, ubicadas en un principio dentro del complejo industrial Michelin situado junto al río Doria y limitado por las avenidas Livorno y Ferrara de Turín, ocupaban en 1914 cerca de 40.000 m² de terreno. Empujada por la necesidad de espacio por la constante ampliación de las naves y dependencias, Michelin adquirió en 1926 un nuevo terreno en el barrio de

Madonna di Campagna –concretamente en via Verolengo número 95– para albergar las actividades del Michelin Sport Club. El nuevo campo se inauguró en la primavera-verano de 1928 con una multitudinaria ceremonia y fiesta deportiva. “L’inaugurazione del campo sportivo Michelin”, *Bibendum*, 20 de septiembre de 1928, pág. 6 y 7.

17. Moulin-Bourret (1997), págs. 150-154 y Gueslin (1993), págs. 101-105.
18. Gueslin (1993), pág. 102.
19. “New Jersey notes”, *The India Rubber World*, 1 de octubre de 1924, pág. 38.
20. Tal como detalla Jouas (2005), pág. 68.
21. “(...) algunas de las casas de Milltown eran viviendas construidas por la compañía. Usted sabe, teníamos un sector de bungalows, que eran para los empleados inferiores. También teníamos otros para sus ejecutivos... Mi abuelo era constructor y levantó varios de éstos...”. *Interview with C. Harrison Hill*, conducida por G. Kurt Piehler y David Tsang Hou en New Brunswick, New Jersey, el 29 de noviembre de 1995. Rutgers Oral History Archives of World War II.
22. “Housing by employers in the United States”, *International Labor Legislation and the Society of Nations*. Washington, U. S. Department of Labor/Bureau of Labor Statistics n° 254, 1919, pág. 265. “Housing employes of the Michelin Tire Company”, *American Builder*, junio de 1918, pág. 25.
23. “54 new houses to be erected”, *New Brunswick Times*, 19 de mayo de 1916; y *New Jersey. Life, industries and resources of a great state*, Newark, N. J. State Chamber of Commerce, 1928, pág. 312.
24. Jouas (2005), pág. 71.
25. Gueslin (1993), págs. 97 y 102; Moulin-Bourret (1997), págs. 146-156.
26. Blackford y Kerr (1997), pág. 69.
27. La cuarta firma en discordia, la United States Rubber Co, tenía también políticas de bienestar y de alojamiento, aunque de una compleja adaptación particular por la propia idiosincrasia de la corporación –una amalgama de empresas del sector del calzado, del neumático y de otras manufacturas del caucho–, que en 1916 gestionaba 47 factorías repartidas en ciudades de diferentes estados (según explica el anuncio a doble página publicado en *Life*, 3 de agosto de 1916).
28. Información elaborada a partir de los libros sobre la historia corporativa de Goodyear firmados por Allen (1949), O’Reilly (1983) y Rodenguen (1997), reseñados en la bibliografía, junto al artículo “History of the Goodyear Company”, *India Rubber World*, abril de 1921, pág. 512.
29. “Goodyear builds city for its workers”, *The Automobile*, 1 de marzo de 1917, págs. 478-481.
30. Información elaborada a partir del libro sobre la historia de BFGoodrich firmado por Blackford y Kerr (1996).
31. Información elaborada a partir de los libros sobre la historia corporativa de Firestone firmados por Lief (1951), Dickinson y Hickman (2000), y el texto sobre Firestone Park de Whiting (1918), reseñados en la bibliografía.
32. Whiting (1918), pág. 6.
33. “The rubber trade in Akron”. *The India Rubber World*, 1 de enero de 1917.
34. Jackson, pág. 87-88.
35. “Pennsylvania Rubber builds homes”, *Motor Age*, 31 de julio de 1919; “Penna. Co. builds homes for workers”, *Automotive Industries & The Automobile*, 4 de diciembre de 1919.
36. La información detallada sobre este hecho se explica en los artículos “Michelin insures all its employees”, *The New York Sun*, 29 de junio de 1919; y “Michelin plans insurance for all employees”, *Indiana Evening Gazette*, 5 de julio de 1919. También se hacían eco de la iniciativa las reseñas publicadas en *The New York Times*, 6 de julio de 1919; *The India Rubber World*, 1 de agosto de 1919; o “Michelin insures employees”, *Automotive Industries*, 3 de julio de 1919.
37. La Traveler’s Insurance Company fue la primera compañía de seguros estadounidense en crear una póliza de seguros de accidente para automóviles el mes de febrero de 1898, a nombre del Doctor Truman Martin, de Buffalo, con un coste de \$12,25 y una cobertura de \$5.000 en caso de siniestro. “Profile America”, Public Information Office of the U. S. Census Bureau (www.census.gov).
38. El documento original de la póliza de seguros emitida a nombre de Henry Bordier (¿-1954) me ha sido facilitado personalmente por Marie-Hélène Kerneur, nieta de Henry y Frances Bordier. Henry Bordier se desplazó a Milltown desde Francia hacia 1917, trabajando como conductor para Michelin en los autobuses de línea que transportaban a los trabajadores a la fábrica y como chófer de otros vehículos calzados con neumáticos sometidos a tests y controles. Frances Bordier y sus hermanos y hermanas, ocho en total, vivían también en Milltown. La familia abandonó la población rumbo a Francia en 1930, tras el cierre de la fábrica.

39. Esta política era extensiva a los nuevos trabajadores y el seguro se constituía a partir de los seis meses de permanencia.
40. El servicio médico de la fábrica de Clermont-Ferrand se creó en 1902, aunque en un principio tan sólo los obreros con más de tres años de antigüedad podían utilizar gratuitamente sus servicios. A lo largo de las dos décadas siguientes Michelin creó distintos centros asistenciales y sanitarios, y hospitales para sus trabajadores y familiares directos. No es hasta 1929 cuando se funda la Société de Secours Mutuels du Personnel des Établissements Michelin (S. S. M. M.) por iniciativa patronal. Tal como explica más detalladamente Panthou, págs. 1-3. La filial italiana, por su parte, contaba en la fábrica de Turin con un dispensario interno con capacidad para 40 camas, y los empleados tenían una asistencia médico-farmacéutica que era cubierta en un 90% por la empresa, según se explica en *Bibendum. Rivista mensile illustrata*, Serie III, año XVI, n. 8, noviembre-diciembre de 1928.
41. “La protección contra las consecuencias de la muerte del trabajador era tan costosa que la Casa Michelin y el Estado mismo se reconocían incapaces de asumirla. En efecto, para asegurarle a la viuda o a los niños una renta equivalente a la remuneración del cabeza de familia, este último debería pagar una prima considerable, estimada en 1/6 parte del salario. Además, el concertar un seguro de vida era una práctica poco habitual en Francia, particularmente en los medios obreros. Sin embargo, la dirección de Michelin concedía a las viudas y a los niños de los obreros y empleados, fallecidos en actividad de servicio, ayudas cuyo suma variaba según el grado de antigüedad del trabajador. También asumía casi la totalidad de los gastos del funeral y mantenía a la familia del desaparecido las ventajas de las que gozaban: uso de la cooperativa, cuidados en la enfermedad, admisión en la escuela Charras y en la escuela de aprendizaje [ambas administradas por Michelin], etc. La Seguridad Social también se esforzó por atenuar las consecuencias del fallecimiento del cabeza de familia. Por una parte, los hijos seguirían recibiendo el subsidio familiar, y si la madre encontraba un empleo podía acogerse a los beneficios sociales otorgados al ama de casa. Además, por la defunción se pagaba una compensación correspondiente, en principio, a 90 días de salario, con un límite máximo de 30.000 francos”. Así lo explica Jean de Vimal du Bochet (1948) en su estudio, basado en las políticas de Michelin entre 1919 y 1940, pág 183.
42. “Insurance and pensions for Goodrich employees”, *Horseless Age*, 1 de febrero de 1916.
43. “The rubber Trade in Massachusetts”, *The India Rubber World*, 1 de febrero de 1919, pág. 264.
44. “National Tire & Rubber insures employees”, *Automotive Industries & The Automobile*, 20 de febrero de 1919.
45. Carta publicada el 6 de diciembre de 1907 en el periódico sindical *Iowa Unionist* de Des Moines, Iowa. La Lambertville Rubber Company era una de las firmas importantes en esos años dedicada principalmente a la fabricación de calzado de caucho. Se creó en 1860 y tras un cierre temporal durante la Guerra Civil, reabrió en 1865. En ese año contaba con 20 trabajadores, cifra que llegaba a los 450 empleados en 1905.
46. Estas cláusulas disuasorias contra la afiliación sindical –declaradas ilegales en 1932– eran conocidas en Estados Unidos en el siglo XIX como “infamous document” e “iron-clad” y a partir de 1921, con el término “yellow-dog contract”.
47. *Interview with John G. Rosta*, conducida por G. Kurt Piehler y Mark Rybak en New Brunswick, New Jersey, el 18 de octubre de 1997. Rutgers Oral History Archives of World War II.
48. “Michelin Tire Co. has strike”, *New Brunswick Times*, 4 de abril de 1908.
49. “No strike at Michelin works”, *New Brunswick Times*, 25 de junio de 1908.
50. Según se explica en el apartado “Strikes and Lockouts in New Jersey for the twelve months ending september 30, 1916”, pág. 263, *Thirty-ninth Annual Report of the Bureau of Industrial Statistics of New Jersey for the year ending october 31st 1916* (ver bibliografía).
51. “Tire makers raise wages”, *Coast Seamen’s Journal*. 15 de septiembre de 1916, pág. 8.
52. “Strikers rush factory” y “Strikers quiet at Milltown”, 10 y 11 de septiembre de 1919, *The New York Times*.
53. “Principal strikes and lockouts beginning in november, 1928”, *Monthly Labor Review, January to June, 1929*, vol. 28. Washington, U. S. Department of Labor/Bureau of Labor Statistics, pág. 110.
54. Según se explica: “Una sociedad ciclista Michelin existía [en Francia] desde 1904, imitada en 1906 por la sociedad Bergougnan (...) En octubre de 1911, Marcel Michelin, hijo de André, funda la Association Sportive Michelin (ASM). Tenía a su disposición un terreno de 3 hectáreas, pistas de deportes, duchas. Los 200 miembros practicaban sobre todo el fútbol, el rugby, el tenis, el ciclismo y la gimnasia. Disponían de medios económicos importantes, que eran la envidia de otros clubs deportivos”. Moulin-Bourret (1997), pág. 156. También en la sede italiana de Michelin se constituyó el Michelin Sporting Club (ya en activo desde antes de 1924), con campo polideportivo propio en las instalaciones contiguas a la fábrica de Turín, y con equipos de fútbol, ciclismo, boxeo, caza, alpinismo, petanca y diferentes disciplinas del atletismo inscritas en las correspondientes federaciones. “Ai caduti dello Stablimento Michelin”, *Bibendum*, 30 de junio de 1924, pág. 14-15.

55. "The rubber trade in Trenton". *The India Rubber World*, 1 de abril de 1914. "H. C. Young again heads Michelin A. A.; reads his annual report showing progress made by the association since it was formed", *New Brunswick Times*, 3 de diciembre de 1914.
56. Por ejemplo, la Michelin Tire Company de Milltown contaba en 1912 con un equipo de baloncesto, " (...) compuesto por los mejores jugadores de baloncesto del condado. Todos ellos empleados de Michelin". "Michelin Tire basketball team", *The New Brunswick Times*, 16 de septiembre de 1912, pág. 3.
57. "Michelin new \$6.000 athletic field ready for formal opening tomorrow" 26 de junio, y "1.500 people at the opening of Michelin's athletic field", 29 de junio de 1914 en *New Brunswick Times*. El tema también se menciona en Jouas pág. 70; y "The Michelin Tire Plant", *The Rubber Age and Tire News*, 25 de agosto de 1917, pág. 447.
58. "The Michelin Tire Plant", *The Rubber Age and Tire News*, 25 de agosto de 1917, pág. 447.
59. "Champions in Michelin A. A. Games". *The New York Times*, 6 de septiembre de 1914.
60. "Plans industrial athletic league". *The New York Times*, 27 de septiembre de 1914.
61. Ver las noticias publicadas en *The New York Times*: "Team beats old time in 1,200 yard event at Michelin A. A. Games", 8 de septiembre de 1914; "Jansen Handicap Victor", 24 de abril de 1915; "Bronx athletes star", 22 de agosto de 1915; "Athletic Games for Labor Day", 28 de agosto de 1915; "Marathoner defeats H. J. Smith in Michelin A. A. feature event", 7 de septiembre de 1915; "Giorgio first in 5-mile Jersey run", 13 de octubre de 1915; y "Michelin A. A. plans special meet", 3 de agosto de 1916.
62. "Baseball". *Encyclopedia of New Jersey*, pág. 58.
63. Luery (1971), pág. 196.
64. "The rubber trade in Trenton". *The India Rubber World*, 1 de abril de 1914.
65. Luery (1971), pág. 197.
66. Milltown. *Images of America*, pág. 30.
67. "Rubber company employes form an athletic league". *The India Rubber World*, 1 de mayo de 1919.
68. Parte del equipamiento de los atletas guardaba relación con distintas firmas de la industria de manufacturas del caucho y eran productos comercializados por éstas, como las zapatillas deportivas con suela de goma o las pelotas de tenis, y las utilizadas en el béisbol, con corazón de corcho recubierto de una capa de caucho.
69. "Rubber Industries Athletic League outing". *The India Rubber World*, 1 de octubre de 1919.
70. "Sterling again wins R. I. A. L. pennant". *The India Rubber World*, 1 de noviembre de 1920.
71. "Michelin, Milltown renew old relationship", *The Home News Tribune* (East Brunswick, N.J.), 17 de junio de 1982. Parte de la historia también se menciona en el capítulo 11 del artículo de Andrea C. Dragon, "Rubber, 30.0", *Extractives, Manufacturing and Services. A Historiographical and Bibliographical Guide*, vol. 2. Westport, Greenwood Press, 1997.
72. Información facilitada personalmente por Brian Harto, miembro retirado del cuerpo de bomberos y afiliado a la Milltown Historical Society. Es una de las personas de la Sociedad que mejor conoce la etapa de Michelin en Milltown.

Bibliografía

- Adams, Willi Paul. "La emigración a América en los siglos XIX y XX". *Historia Universal: Los Estados Unidos de América*. Madrid, Siglo XXI, 1996.
- Allen, Hugh. *The House of Goodyear. Fifty years of men and industry*. Cleveland, Ohio, The Corday & Gross Co., 1949.
- Blackford, Mansel G. y Kerr, Kathel Austin. *BFGoodrich. Tradition and transformation, 1870-1995*. Columbus, Ohio State University Press, 1996.
- De Vimal du Bouchet, Jean. *L'entreprise Michelin: étude économique et sociale*. Tesis Doctoral en Derecho, Facultad de Estrasburgo, 1948.

- Dickson, Paul y Hickman, William D. *Firestone: a legend, a century, a celebration. 1900-2000*. New York, Forbes Custom Publishing, 2000.
- Dumond, L., Lamy, C., Gueslin, A. y Mazataud, P. *Michelin, les hommes du pneu. Les ouvriers Michelin, à Clermont-Ferrand, de 1889 à 1940*. París, Éditions de l'Atelier-éditions Ouvrières, 1993.
- Gramm, Carl H. *The germans in New Brunswick, New Jersey*. Cleveland, Ohio, Central Publishing House, 1968.
- Jackson, Kenneth A. *The Kelly-Springfield story*. Cumberland, Maryland, The Kelly-Springfield Tire Co., 1988.
- Jouas, Josette. *Ces Bretons d'Amérique du Nord*. Rennes, Éditions Ouest-France, 2005.
- Kuehnert, Alfred. "Festschrift 800 jahrfeier der gemeinde Oberzell, 23 June to 25 June 1967". Artículo recogido por Sue Foster en el sitio web de Middlesex County Genealogy. www.rootsweb.ancestry.com/~njmiddle/Towns/milltown/oberzell.htm
- Lamy, Christian y Fornaro, Jean-Pierre. *Michelin Ville. Le logement ouvrier de l'entreprise Michelin, 1911-1987*. Nonette, Éditions Creer, 1990.
- Lief, Alfred. *The Firestone story. A history of the Firestone Tire & Rubber Company*. New York, McGraw Hill, 1951.
- Luery, H. Rodney. *The Story of Milltown*. Crandbury, South Brunswick and New York, A. S. Barnes & Co. for The Borough of Milltown, 1971.
- Lurie, Maxine N. y Mappen, Marc. *Encyclopedia of New Jersey*. Rutgers, NJ, The State University, 2004.
- Mercier, M. y Gillet, F. *Cent ans d'Industrie: Histoire Anecdotique de la maison Michelin*. Manuscrito sin publicar. Archivos Michelin, Clermont-Ferrand.
- Milltown Centennial Committee. *Milltown. Images of America*. Arcadia Publishing/Milltown Historical Society, 1995.
- Moulin-Bourret, Annie. *Guerre et Industrie. Clermont-Ferrand 1912-1922: la victoire du pneu*. Tomo I. Clermont-Ferrand, Publications de l'institut d'Études du Massif Central, 1997.
- O'Reilly, Maurice. *The Goodyear Story*. New York, The Benjamin Company, 1983.
- Panthou, Eric. "Note sur le service médical et les caisses de secours mutuels de l'entreprise Michelin, de leur origine à après 1945". Clermont-Ferrand, Université Clermont, 2008.
- Rodengen, Jeffrey L. *The Legend of Goodyear. The first 100 years*. Florida, Write Stuff Syndicate/Quality Books, 1997.
- Whiting, R. S. *Housing and Industry*. Chicago, Engineering Bureau/National Lumber Manufacturers Association, 1918.
- *Bibendum*, n. 20, mayo-junio de 1924. Revista corporativa de la Agenzia Italiana Pneumatici Michelin, con sede administrativa en Milán
- *Industrial betterment institutions in New Jersey manufacturing establishments*. Trenton, The Bureau of Statistics of New Jersey, 1904.
- *Annual Report of the Bureau of Industrial Statistics of New Jersey* en sus ediciones anuales entre 1900-1917. Trenton, N. J., Department of Labor.

- *Thirty-seventh annual report of the Board of Health of the State of New Jersey 1913 and report of the Bureau of Vital Statistics*. Paterson, N. J., Board of Health of the State of New Jersey, 1914.
- *Prospérité ou Sam et François*. Clermont-Ferrand, Michelin et Cie, 1927.
- *Stage I. A cultural resources survey of the project area for the former Michelin Tire factory, Ford Avenue Milltown, Middlesex County, New Jersey*. Informe preparado por la empresa Boraie Development, LCC para el proyecto de remodelación y desarrollo de la Avenida Ford promovido por el Ayuntamiento de Milltown a través de la Milltown Ford Avenue Redevelopment Agency, agosto de 2006.
- Works Progress Administration. *History of Milltown*. Washington D.C., U. S. Government Printing Office, 1936. Documento editado a partir del original, compuesto en máquina de escribir y presentado a la Sociedad Histórica de Milltown por Linda Matlack Butch.

TABLA 1:
POBLACIÓN DE MILLTOWN (1900-1940)

Año	Número de habitantes	Porcentaje de incremento respecto a la década anterior	Año	Número de habitantes	Porcentaje de incremento respecto al año precedente
1900	561		1905	1.210 *	
1910	1.584	182,3 %	1906	1.340	10,7 %
1920	2.573	62,4 %	1911	1.659	4,7 %
1930	2.994	16,3 %	1912	1.734	4,5 %
			1913	1.883	8,6 %
1940	3.515	17,4 %	1914	1.902	1,0 %

Datos compilados a partir de distintas fuentes:

* "Census figures in this city and elsewhere", *The New Brunswick Times*, 1 de agosto de 1905.

– United States Census Bureau.

– Luery, H. Rodney. *The Story of Milltown*. Cranbury, South Brunswick and New York, A. S. Barnes & Co., 1971, pág. 35.

– *Report of the Bureau of Vital Statistics of the State of New Jersey*. Años 1901-1907, 1909, y 1911-1915.

Trenton, N. J., Board of Health of the State of New Jersey.

TABLA 2:
NÚMERO DE EMPLEADOS EN LA INDUSTRIA LOCAL DEL SECTOR
PREVIA A LA IMPLANTACIÓN DE MICHELIN.

AÑO	EMPLEADOS
The Meyer Rubber Company	
1873	200
1890s	600
The India Rubber Company	
1901	300
The International Automobile & Vehicle Tire Company	
1902	200
1905	300
1906	300

Datos compilados a partir de distintas fuentes:

– Luery, H. Rodney. *The Story of Milltown*. Cranbury, South Brunswick and New York, A. S. Barnes & Co., 1971, pág. 35.

– *44th Annual Report of the Bureau of Statistics of Labor and Industries of New Jersey for the year ending October 31st. 1901*. Trenton, N. J. pág. 475.

– *25th Annual Report of the Bureau of Statistics of Labor and Industries of New Jersey for the year ending October 31st. 1902*. Somerville, N. J. pág. 453.

– *The Industrial Directory of New Jersey, 1906*. Trenton, New Jersey, Bureau of Statistics of New Jersey, pág. 230.

TABLA 3: NÚMERO DE EMPLEADOS EN LA FÁBRICA DE LA MICHELIN TIRE CO.

AÑO	EMPLEADOS	AÑO	EMPLEADOS
1908	1.000 *	1925	3.000-4.500 **
1909	1.200	1927	1.703
1912	1.250	1928	1.800
1915	1.500	1929	1.500-1.000 ***
1918	1.800	1930	700-300 ***
1920	3.000	MICHELIN REALTY COMPANY	
1923	2.000	1934	40 ****

Notas a la Tabla 2.

Se presupone que las cifras recogidas en las diferentes fuentes hacen referencia a la plantilla de la fábrica de Milltown, sin contabilizarse los empleados de las delegaciones territoriales de la red comercial de Michelin desplegada por todo el país.

* En el *Thirtieth Annual Report of The Bureau of Statistics of Labor and Industries of New Jersey for the year ending October 31st. 1907*, pág. 559, se especifica que la fábrica contará con una plantilla de 1.200 trabajadores: 1.000 hombres y 200 mujeres.

** La elevada cifra de 4.500 empleados se recoge en el informe Work Progress Administration aunque, sin haberla podido cotejar con distintas fuentes, tengo dudas al respecto de su veracidad, por desmesurada. Creo que la cantidad de 3.000 trabajadores como cota máxima alcanzada, indicada por Luery (pág. 44) en *The Story of Milltown*, es más precisa.

*** Las cifras del período entre 1929 y el cierre de la fábrica en la primavera de 1930 son estimadas, teniendo en cuenta las numerosas reducciones de plantilla que se fueron sucediendo.

Según la noticia “Michelin factory changes likely to bring about better tire production”, *The Milltown Review*, 3 de octubre de 1929, la empresa redujo su plantilla en 200 empleados. Según la noticia “Michelin factory shutting down, throwing 300 employes out of work; mergers discussed”, *The Milltown Review*, 25 de abril de 1930, en los meses anteriores al cierre la plantilla era de 700 trabajadores, reduciéndose progresivamente hasta las 300 personas empleadas en el momento del cierre. Según una noticia de julio de 1930, “la compañía empleaba habitualmente a 1.500 trabajadores, pero 200 de ellos han sido despedidos”.

**** Esta cifra no corresponde en realidad a la plantilla de la factoría de Michelin, sino a la de la empresa Michelin Realty Company, encargada tras el cierre de la fábrica de la gestión y venta del complejo industrial, sus instalaciones e inmuebles y de las viviendas alquiladas a los trabajadores.

Datos compilados a partir de distintas fuentes, entre ellas:

- *Annual Report of The Bureau of Statistics of Labor and Industries of New Jersey*, en las ediciones hasta 1917.
- *The Industrial Directory of New Jersey*. Trenton, New Jersey, Bureau of Statistics of New Jersey, en las ediciones trienales de 1906 (pág. 230), 1909 (págs. 270-271), 1912 (págs. 289-290), 1915 (págs. 318-319), 1918 (pág. 361), y 1927.
- Luery, H. Rodney. *The Story of Milltown*. Cranbury, South Brunswick and New York, A. S. Barnes & Co. for The Borough of Milltown, 1971.
- *History of Milltown*. Works Progress Administration, Washington D.C., U. S. Government Printing Office, 1936.
- *Stage I. A cultural resources survey of the project area for the former Michelin Tire factory, Ford Avenue Milltown, Middlesex County, New Jersey*. Informe preparado por la empresa Boraie Development, LCC para el proyecto de remodelación y desarrollo de la Avenida Ford promovido por el Ayuntamiento de Milltown a través de la Milltown Ford Avenue Redevelopment Agency, agosto de 2006. Especialmente en la tabla III “Summary of business established in Milltown from 1905 until 1940”, págs. 37-39, basada en los Directorios Industriales del Estado de New Jersey.

... y los artículos y noticias que recogen la siguiente información:

- “Michelin emplea cerca de 1.000 trabajadores”. “Milltown News”. *New Brunswick Times*, 29 de julio de 1908.
- “Cerca de 3.000 hombres, mujeres y jóvenes trabajan en Michelin”. *History of Middlesex County, New Jersey 1664-1920*. New York, Lewis Historical Publishing Co., 1921.
- “(...) la fábrica opera en tres turnos, produciendo incluso en vacaciones. Cerca de 2.000 personas están empleadas”. *The India Rubber World*, 1 de marzo de 1923, pág. 379.
- “La compañía americana cuenta con 3.000 salarios, la de Turin de 3.000 a 3.500”. En Dumond, *Michelin les hommes du pneu*, pág. 57.
- “Michelin tenía entre 1.500-2000 empleados en la fábrica hacia 1908-1912 y cerca de 1.800 trabajadores en 1928”. *New Jersey. Life, industries and resources of a great state*. Newark, New Jersey State Chamber of Commerce, 1928, pág. 312.
- “Men laid off to get Michelin bonuses”. *The New York Times*, 18 de julio de 1930.



VIVIENDO EN CLERMONT-FERRAND.

La página sobre estas líneas presenta algunos edificios y viviendas concebidos para los empleados en enclaves cercanos a las factorías, una muestra de las edificaciones colectivas e individuales de las ciudades obreras de Michelin en las que según se lee “2.000 personas [empleados y sus familias] están alojadas”. El economato de la Coopérative du Personnel y las instalaciones deportivas eran algunas de las ventajas adicionales del complejo de viviendas.

1. Publicidad de las obras sociales Michelin. Anuncio publicado en la contraportada de la revista *Le Théâtre Illustré*, 12 de julio de 1913.
2. Bibendum cargado con el paquete de ventajas para los empleados. Ilustración de Georges Hautot para el panfleto *Oeuvres sociales de Michelin et Cie*, 1927.



SEGURO DE VIDA. Sobre estas líneas, la póliza de seguro de vida emitida por The Tavelers Insurance Company con la que la Michelin Tire Co. de Milltown cubría a sus empleados. En ella aparece una ilustración alegórica en la que aparece el omnipresente Bibendum: el embajador de Michelin entrega el documento al empleado beneficiado por la cobertura, en este caso Henry Bordier.

3. Hoja principal del seguro, con fecha del 16 de junio de 1919. Documento del archivo familiar de Marie-Hélène Kerneur.

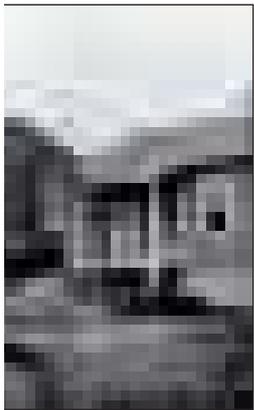


CELEBRACIONES. La Iglesia Our Lady of Lourdes [Nuestra Señora de Lourdes] fue inaugurada en 1922 y respondía a las necesidades parroquiales de la creciente comunidad católica de Milltown, formada en gran parte por los trabajadores y familias francesas de Michelin. Bajo estas líneas, retrato de Marie Bordier (1919-1994), la hija de Henri y Marie Françoise Bordier, celebrando el 4 de julio en el jardín de su domicilio -vivienda de Michelin- en el número 78 de South Street de Milltown, junto al campo deportivo.

4. Postal con la fotografía de la iglesia católica, c.1940?. **5.** Fotografía del archivo familiar de Marie-Hélène Kerneur, 1922.



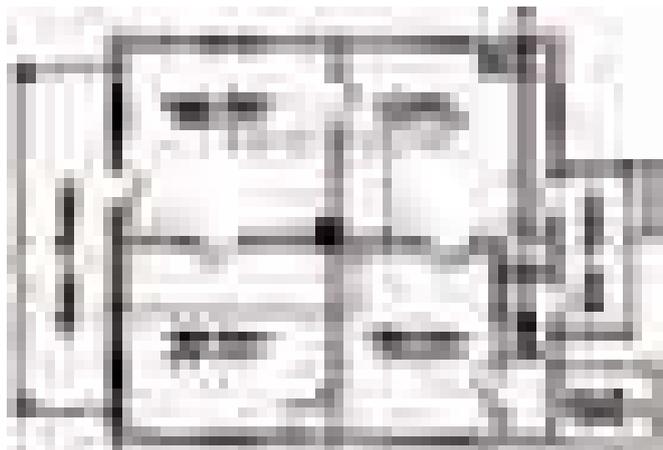




LAS PRIMERAS VIVIENDAS.

Junto a estas líneas, a la izquierda, la urbanización formada por las primeras viviendas unifamiliares construidas por Michelin en el verano de 1916, un total de 53 casas. Se trataba de edificaciones sencillas, como puede apreciarse en el plano de la derecha, con una planta cuadrada dividida básicamente en cuatro espacios iguales –cuatro habitaciones, una con aseo– y dos porches, uno en la entrada principal y otro en la parte trasera.

6 y 7. Vista del complejo de viviendas y el modelo básico de plano en planta. Publicado en la revista *American Builder*, junio de 1918.



UN BARRIO EN CONSTRUCCIÓN.

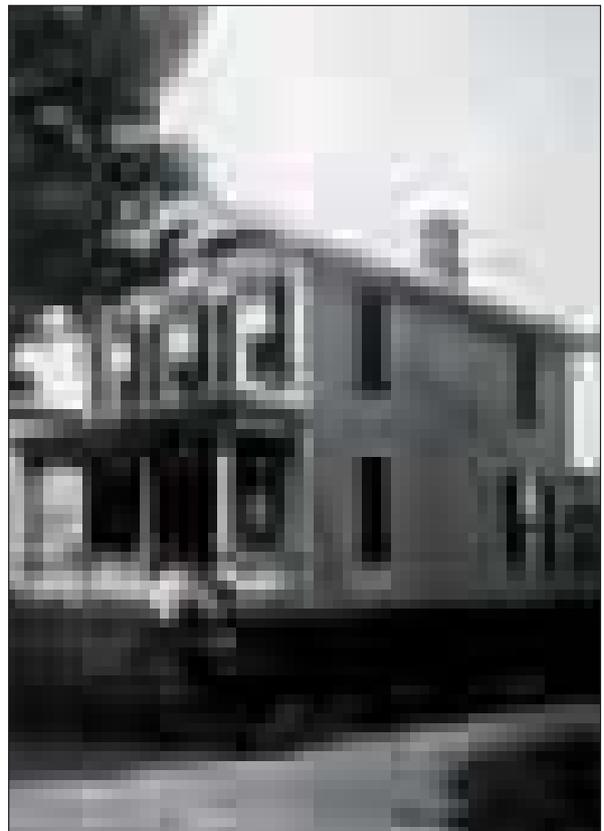
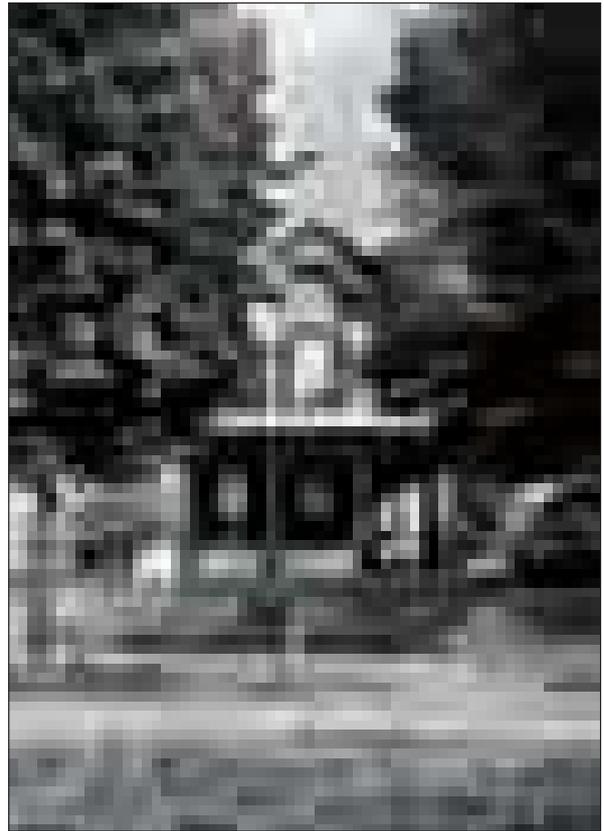
Las casas unifamiliares se sucedían una junto a la otra en la urbanización construida por Michelin en Milltown para los empleados y sus familias.

8. Vista de un cruce de avenidas en el complejo de viviendas junto a la fábrica, c.1915.



ALOJAMIENTO MODELO. Las viviendas unifamiliares eran estructuras de madera elevadas con dos plantas y altillo, sótano, techos de dos alas inclinadas recubiertos de pizarra y paredes exteriores revestidas de madera. La fachada frontal tenía un porche cubierto y unas escaleras de acceso a la puerta de entrada y cada parcela tenía un cercado de separación con un jardín relativamente amplio que rodeaba la casa. Disponían de servicios básicos como agua corriente, electricidad, y una chimenea para la calefacción,

9. Uno de los modelos constructivos de viviendas estandarizadas para los empleados de la Michelin Tire Co., c.1915?.



ESTANDARIZACIÓN. Existían pequeñas variantes en los modelos de viviendas, según el número de miembros de la familia que optaba a éstas y la fase de construcción en la que se edificaron, tal como se observa en los ejemplos mostrados sobre estas líneas.

10, 11, 12 y 13. Cuatro tipos distintos de casa unifamiliares para los empleados de la Michelin Tire Co., c.1915?.



LA BANDA MICHELIN. Un grupo de trabajadores de la factoría con formación musical –varios de ellos aprendieron formando parte del ejército galo durante la Gran Guerra– formaban la Michelin Band, encargada de amenizar las actividades, actos sociales y celebraciones de los empleados y sus familias. En el retrato de grupo, tomado frente a la Comunity House, pueden reconocerse algunos nombres franceses flanqueando el gran tambor central como Joseph Digou (a la izquierda) y Louis Fichen (a la derecha del instrumento y junto al timbal). El fiel Bibendum aparece representado en el centro del tambor, llevando la batuta como director de la banda.

14. Fotografía del archivo familiar de Marie-Hélène Kerneur, finales de 1920.





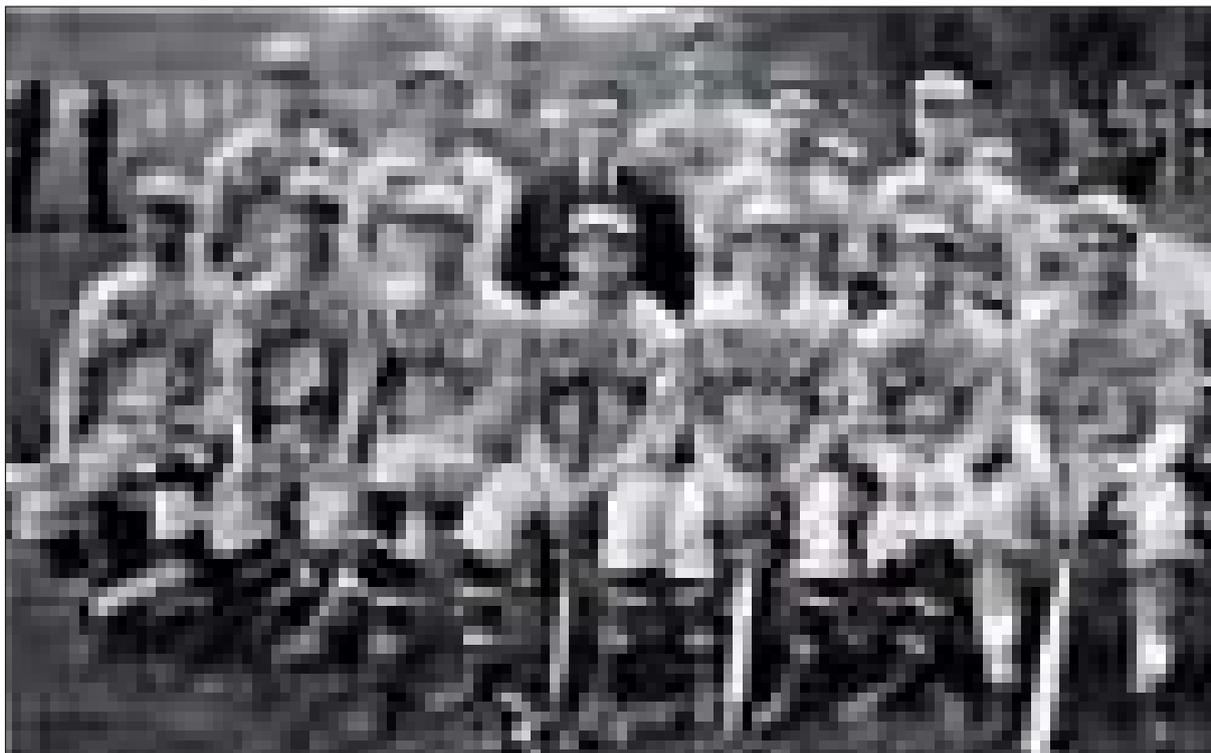


EL DEPORTE REY.

El equipo de béisbol de Michelin jugaba sus partidos en el Michelin Field, el espacio polideportivo remodelado en 1914 por la Compañía, que invirtió en las obras una cifra aproximada de \$6.000. Se habilitó una tribuna con capacidad para 1.500 personas sentadas y se delimitó el perímetro del recinto con una cerca de madera.

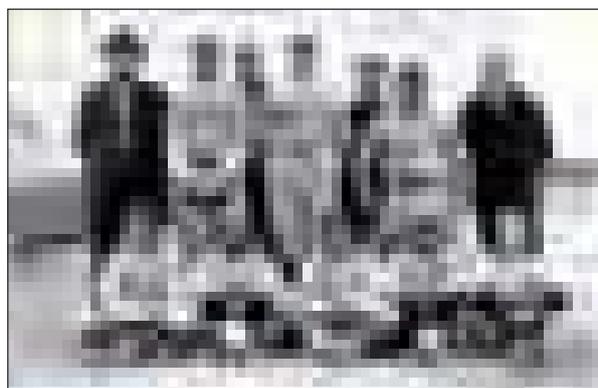
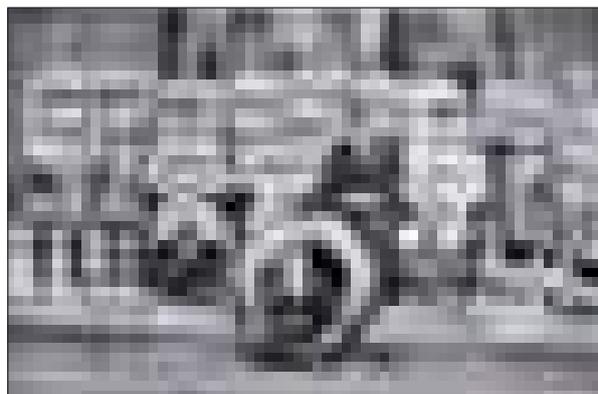
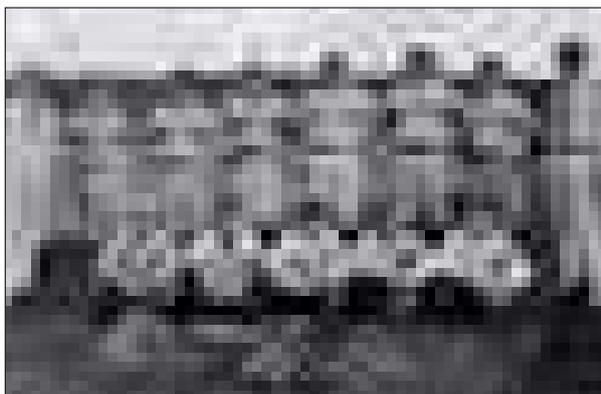
En el fondo de la escena junto a estas líneas, un grupo de espectadores contemplan el evento subidos a la valla, tras la que se perfilan las típicas viviendas unifamiliares de los empleados de Michelin.

15. Fotografía del equipo de béisbol de la Michelin Tire Company, tomada el 31 de julio de 1920. Archivo Milltown Historical Society.



SUDAR LA CAMISETA. Los equipos deportivos, habituales en todas las industrias y grandes empresas como las propias del sector del neumático, estaban formados por asalariados de las firmas que representaban. No sólo era una manera de mantener ocupados a los trabajadores – jugadores y espectadores– fomentando el espíritu corporativo en el tiempo libre, también era un modo de exhibir y promocionar el nombre de la compañía en los partidos y giras que se disputaban lejos del propio estadio.

16, 17, 18, 19 y 20. Retratos de las plantillas de los equipos de béisbol de diferentes compañías del sector en los años 20: Kelly-Springfield Tire Co. de Springfield, Ohio (1919), Sterling Tire Corp. de Rutherford, New Jersey (1920); Hewith Tire Mfg. Co. de Buffalo, New York (c.1920); Gillette Rubber Co. de Eau Claire, Wisconsin (c.1920); y Savage Tire Co. de San Diego, California (1920).





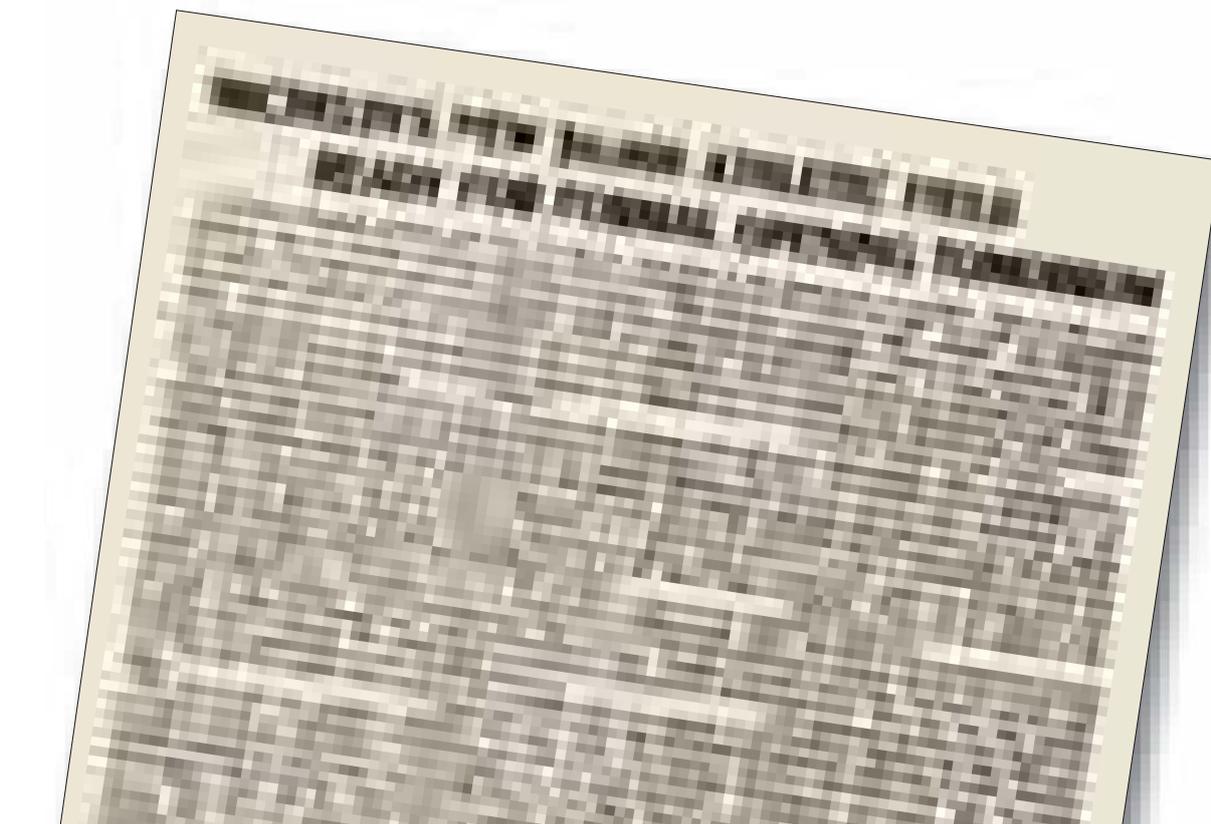
21. Fotografía de un partido de béisbol en el antiguo campo de la Michelin Tire Company, antes de su profunda remodelación. En la parte izquierda de la imagen, junto a los jugadores, asoman los edificios, la chimenea y el depósito de agua de la fábrica. c.1908.



22. La fotografía nos muestra el remozado campo de deportes rodeado por una gran valla de madera. Tras ella, se observa la hilera de casas construidas por Michelin para albergar a sus trabajadores, con el complejo industrial de fondo. c.1920.



23. Una toma del campo de béisbol en su estado actual, tras casi un siglo de vida de uso ininterrumpido. Al fondo asoma entre los árboles la antigua chimenea de la fábrica, aún erecta, testimonio del pasado y de la presencia de Michelin. © Michael Chang, 2009.



REFLEJOS DEPORTIVOS. Sobre estas líneas, una de las noticias que anunciaba la inminente inauguración oficial del nuevo campo polideportivo de la Michelin Tire Company de Milltown, en un solar cercano a la fábrica. El periódico local realizó un seguimiento pormenorizado de los actos previstos y, en días posteriores, del desarrollo de las actividades llevadas a cabo. Bajo estas líneas, uno de los carnés franceses de afiliación a la Association Sportive Michelin de Clermont-Ferran, la inspiración y el modelo a seguir para el resto de clubes deportivos formados por los empleados de los centros productivos de Michelin en Turín y Milltown. Como puede observarse, la figura de Bibendum estaba presente en el documento, aplicada como mascota corporativa de la empresa. Es probable que existiera un carné similar que acreditara a los miembros de la Michelin Athletic Association.

24. Noticia publicada en el periódico *New Brunswick Daily Times*, 26 de junio de 1914.

25. Carné de miembro de la Association Sportive Michelin francesa, temporada 1913-1914.





UNA JORNADA DE RÉCORD. La esperada inauguración fue seguida por unas 1.500 personas, desde su inicio en el desfile de personalidades y equipos deportivos hasta confluir en las competiciones que culminaban los actos y especialmente en la que despertaba mayor expectación, el partido de béisbol de los Michelin A. A. Previo a ese encuentro se realizaron una serie de carreras, en las que participaron varios miembros de la Michelin Athletic Association enfrentándose a equipos de atletas representando a compañías e industrias de poblaciones vecinas como la U. S. Nickel Co., la Webb Wire Iron Works o Johnson & Johnson y la fabricante de automóviles Simplex, ambas con centro de producción en New Brunswick.

Las diferentes pruebas fueron: *100 yard dash* (91,44 m); *220 yard dash* (201,168 m); *1.000-yard dash* (914,4 m); *Four mile road* (6.440 m); *One mile relay* (1.609,34 m en relevos). Cerró la competición, tras acabar el partido de béisbol, la *440 yard mysterious race* (402,34 m), una carrera de carácter humorístico en la que los participantes iban disfrazados y cargaban con una maleta.

26. Programa conmemorativo de la inauguración del estadio de la Michelin A. A. 1914.

