

FERROCARRIL, CARBÓN Y PATERNALISMO INDUSTRIAL EN BARRUELO DE SANTULLÁN

Fernando Cuevas Ruiz.

C.I.M.- Centro de Interpretación de la Minería- de Barruelo de Santullán (Palencia).

RESUMEN

Barruelo de Santullán es un pueblo del Norte de la provincia de Palencia situado entre yacimientos de carbón de hulla. El municipio nació a mediados del siglo XIX coincidiendo con la aparición de sus minas que, en aquellos años, se encontraron con difíciles obstáculos para su desarrollo, como la escasez de mano de obra. Para atraer y fijar la mano de obra y solucionar sus principales necesidades el empresario asumió todas las funciones y poderes de una sociedad, que modeló de acuerdo a sus necesidades. El control se extendió de la fábrica a la vida diaria, fuera del ámbito del trabajo. Esta estrategia conocida como paternalismo industrial, fue el origen de la identidad de Barruelo.

El hecho de que la propiedad de las minas estuviese vinculada a una fuerte empresa ferroviaria, como es la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España, y de que su carbón fuese destinado, casi exclusivamente, a la fabricación de briquetas para los ferrocarriles, hace que Barruelo deba ser considerado como un núcleo social mixto, minero pero a la vez ferroviario.

De la mezcla de ambos mundos nace una nueva identidad, son mineros, pero la pertenencia a una empresa ferroviaria les permite gozar de las ventajas del ferrocarril. El urbanismo de Barruelo estuvo marcado por la línea de tren que finaliza en sus minas. Algunos de los sindicatos creados por los mineros barruelanos fueron de filiación ferroviaria, y cuando el mundo del ferrocarril declaró la huelga, las minas de carbón pararon de trabajar; cuando las líneas se nacionalizaron en 1941 el carbón de Barruelo lo hizo con ellas. Y fruto de esta doble condición Barruelo vio, al contrario que otras cuencas, como las medidas de corte paternalista se prolongaron durante un periodo más largo.

Por lo tanto la historia de Barruelo viene marcada por los cambios de la historia carbonera, y de igual manera, tanto el desarrollo, como el fin de la vida económica de la cuenca están íntimamente ligados a la historia del ferrocarril a vapor en España.

Barruelo, en la actualidad, como muchas zonas mineras, es un pueblo en marcada crisis económica y social. Aunque debido a su doble carácter, minero y ferroviario, su crisis muestra ritmos distintos; empezó antes, a mediados de los años sesenta, cuando las locomotoras movidas con carbón dejaron de circular por las vías españolas. A esto hay que sumarle la crisis profunda que afecta al sector del carbón en los últimos años.

El ferrocarril a vapor es ya parte de la historia y el carbón, como fuente de energía, tiende a desaparecer por su impacto ambiental; y con él el patrimonio y la identidad de las sociedades creadas en torno a estos mundos. Fuera de su contexto sufrirán cambios que posiblemente las desvirtúen, por lo que su estudio y conservación se hacen imprescindibles si se busca una mínima vía de futuro.

1. ZONAS MINERAS. SOCIEDADES EN CRISIS

Tras unos titubeantes comienzos en el siglo XVIII y una drástica caída en la guerra de la independencia, la industria del carbón en nuestro país no alcanzó cierto desarrollo hasta que se crearon las primeras empresas mineras de corte capitalista hacia 1860, con un notable retraso respecto a los países más industrializados de Europa; como Inglaterra, Bélgica, o Francia.

Estas primeras empresas, a pesar de estar desperdigadas por toda la geografía española, encontraron problemas similares; como las intervencionistas leyes mineras, el pésimo estado de los transportes nacionales o la escasez de madera para los trabajos de interior. Estas dificultades repercutieron en el coste final del producto impidiendo al carbón nacional competir en igualdad de condiciones con las importaciones extranjeras. Pero sin duda el problema más destacado en el sector fue el que los autores de la época denominaron “La cuestión Obrera”. Las cuencas se enfrentaron con dos importantes escollos; por una parte conseguir mano de obra y por otra retener esta nueva población y así asegurar el continuo y correcto trabajo en las minas.

Todas las empresas encontraron problemas similares, aunque el espacio social y las condiciones fueron diferentes; debieron asumir en cada cuenca soluciones propias y adaptarse a diversas variables. Las condiciones de trabajo con las que compitieron no eran las mismas, en algunos casos la emigración representó un gran escollo y en otros la dificultad residió en superar las ventajas que prometían otras cuencas. La crisis de antiguos oficios benefició a algunas zonas a la hora de encontrar mano de obra.

Estos años fueron el inicio del desarrollo de muchos de los grandes focos de población en torno al carbón. Fue una época de transformaciones de la que surgieron nuevos grupos sociales con una fuerte y marcada identidad. Compartieron aspectos entre ellos, pero también desarrollaron relaciones propias derivadas de su contexto. El caso de Barruelo y Orbó, en el norte de la provincia de Palencia, es el de uno de esos primitivos focos de desarrollo minero que debió afrontar esos problemas y que a juicio de las fuentes de la época salió airoso en el empeño. De las particularidades de su contexto y de las importantes medidas sociales que adoptaron las dos grandes empresas de la zona afloraron novedosas relaciones sociales, tanto de trabajo como de ocio, que fueron el inicio de un nuevo grupo social.

Barruelo como muchos de los pueblos surgidos en aquellos años disfrutó de una economía en continuo desarrollo, tendencia que ha cambiado en los últimos tiempos. El alto costo de extracción y el precio medioambiental que supone el carbón han llevado al cierre casi definitivo de las explotaciones nacionales y a la decadencia de las zonas mineras.

Esta crisis económica viene acompañada de una marcada crisis de identidad. No solo se desintegran las empresas sino que con ellas se desmorona todo el contexto social y cultural que afloró en aquellos tiempos.

Pueblos que solo han vivido por y para el carbón buscan su supervivencia en ajenos focos económicos que avecinan una nueva situación social. Estos cambios obligan a las nuevas generaciones a sortear difíciles obstáculos para redefinir tradiciones emanadas del trabajo y la vida mineros. Para preservar este patrimonio será preciso redescubrir la esencia de esta experiencia histórica colectiva, valorar y conocer el legado material, descifrar el sistema social y adentrarse en las formas propias de asociación, en las creencias y leyendas y en la esquiva tradición oral.

La investigación y documentación de este patrimonio debe realizarse teniendo en cuenta sus tres aspectos: como memoria en construcción, como identidad y en su carácter de herencia. Es necesario conservar y ceder este legado en las mejores condiciones, lo que las nuevas generaciones hagan con él, como lo desvelen, interpreten y aprehendan dependerá de su situación temporal y espacial.

2. VINCULACIÓN DE LAS MINAS DE BARRUELO CON EL FERROCARRIL.

El 3 de junio de 1855 se promulgó la ley de concesiones ferroviarias y el 28 de enero de 1856 la ley sobre establecimiento de Sociedades Anónimas de Crédito. En mayo de 1856 los hermanos Periere fundaron el Crédito Mobiliario Español y el 11 de julio de ese mismo año les fue otorgada la concesión de una de las líneas ferroviarias más estratégicas del trazado nacional, el tendido que uniría Madrid con Irún, en la frontera francesa.

El Crédito Mobiliario no limitó sus intereses económicos a las líneas ferroviarias, sino que diversificó sus inversiones en numerosas áreas, como la iluminación por medio de gas de carbón en las ciudades. Además, comprendió las ventajas económicas que supondría abastecer sus industrias con su propio carbón, por lo que centraron sus esfuerzos en la adquisición de las concesiones mineras más interesantes.

Entre 1858 y 1864 el Crédito Mobiliario invirtió más de 65 millones de reales en las cuencas mineras de Valderrueda, al este de León, y Orbó, en el norte de Palencia. Valderrueda, ante la dificultad de encontrar medios de transporte baratos, se convirtió en un fracaso, por lo que la Sociedad abandonó progresivamente estas minas. No ocurrió lo mismo con las explotaciones de la zona de Barruelo, adquiridas en 1856 a la Compañía Collantes y Hermanos¹.

El carbón de esta cuenca, hulla semigrasa, era de los más idóneos, tanto para los gasómetros de las ciudades como para la fabricación de aglomerados destinados al ferrocarril. Otra ventaja añadida fue la situación estratégica del lugar, a tan solo 12 km. de la línea que, desde 1852, se construía entre el final del Canal de Castilla, en Alar del

¹ Sen Rodríguez (1993), p.101.

Rey, hasta la Villa cántabra de Reinosa y que acabó uniendo Castilla con Santander. Para que el carbón de Barruelo tuviese línea directa con Madrid solo faltaba relanzar la idea surgida hace años de construir un pequeño ramal que uniese el pueblo con la línea general de Santander a la altura de Quintanilla de las Torres.

A principios de los años sesenta comenzó la lucha por la concesión de este pequeño ramal ya que quien controlase este tramo ferroviario controlaría la cuenca. El 30 de abril de 1863 se celebró la subasta con seis ofertas propuestas por otros tantos grupos de interés de la zona. El 11 de mayo del mismo año se otorgó el trazado al Crédito Mobiliario. Las obras comenzaron inmediatamente y el ramal se inauguró el 4 de diciembre, día de Santa Bárbara, aunque no se abrió definitivamente al tráfico hasta el 1 de marzo de 1864.

En esas fechas, Ferrocarriles del Norte, filial creada por el Crédito Mobiliario en 1858 para gestionar sus intereses ferroviarios, había terminado ya la línea Valladolid-Burgos, acababa de unir Madrid con Valladolid, por el túnel de Guadarrama, y estaba terminando el tramo que uniría Burgos con Irún. Esto suponía que el carbón de Barruelo estaba preparado para salir en vagones directamente a Madrid sin ningún tipo de trasbordo, a precios más bajos que los impuestos por Ferrocarriles del Norte a los carbones de otras empresas. Con estas condiciones, el mineral se encontraba en inmejorable situación para competir en coste y calidad con el carbón del resto de las cuencas carboneras españolas e incluso con las importaciones inglesas².

En los años siguientes la vinculación de Barruelo con el ferrocarril se hizo cada vez más estrecha. En 1868 el Crédito Mobiliario firmó un contrato con su filial por el que se comprometía a abastecer los trenes de la compañía con el carbón de Barruelo. Poco más tarde, entre 1874 y 1877, Ferrocarriles del Norte adquirió las minas, con lo que paulatinamente se abandonó la transformación del carbón en cok y perdieron importancia otros mercados como las fábricas de gas. Con el paso del tiempo la producción fue destinada a un único uso, el del ferrocarril.

Este periodo coincidió con nuevas inversiones que convirtieron estas minas en las más avanzadas tecnológicamente del país. Se perforaron los primeros pozos verticales del noroeste peninsular y fueron pioneras en lavado de carbón y aprovechamiento de menudos y slams para la fabricación de aglomerados.

² Sobre la historia de la minería en España y en Barruelo durante el siglo XIX es básica la lectura del libro de Coll Martín y Sudriá i Triai: "El carbón en España, 1770-1961. Una historia económica". (1987)



Los últimos quince años del siglo XIX cambió la coyuntura y esto supuso para Barruelo y sus minas un periodo de claro retroceso. Abierto el puerto de Pajares, el carbón asturiano empezó a competir con el de Barruelo por lo que, en esos años, la Compañía del Norte prefirió olvidarse de sus minas y adquirir el carbón en otras cuencas, como la de Aller.

La situación dio otro giro a principios del siglo XX y de nuevo la Compañía centró sus esfuerzos en modernizar y convertir en competitivas sus minas. Se levantaron nuevos lavaderos, nuevos edificios para talleres, se amplió la fábrica de briquetas, se profundizaron nuevos pozos, se electrificaron parte de los transportes de interior y se construyó una central térmica para abastecer de electricidad a los nuevos adelantos. En estos años, con motivo de las obras y ampliaciones, volvió a ser necesario atraer mano de obra y la empresa reinició el programa paternalista que tan buen resultado le dio treinta años antes. Se edificaron nuevos cuarteles, un nuevo hospital y locales para escuelas y economato³.

La I Guerra Mundial fue considerada la edad de oro de la minería española, pero no en el caso de Barruelo, que durante ese periodo no tuvo acceso a la maquinaria extranjera comprada para la central térmica y los nuevos pozos. Además, Barruelo destinaba toda su producción a Ferrocarriles del Norte por lo que la subida de precios provocada por el conflicto no repercutió de la misma manera en el carbón barruelano. Lo que sí afectó a la cuenca, de igual manera que al resto, fueron los problemas derivados de la contienda, como la escasez de vagones para el transporte.

Con el reinicio de las importaciones extranjeras tras el fin de la I Guerra, el despegue de los años anteriores, basado únicamente en la favorable situación del conflicto bélico, entra en crisis lo que lleva al cierre de muchas de las pequeñas explotaciones menos competitivas. Aunque Barruelo sorteó mejor que otras cuencas estos malos años, Ferrocarriles del Norte, preveyendo los problemas que sin duda llegarían, optó por una solución que afectó, de forma notable, tanto a las relaciones sociales del pueblo como a su vinculación con el ferrocarril. El Consejo de la Compañía de Ferrocarriles del Norte en sesión celebrada el 20 de Marzo de 1921, acordó la

³ Cuevas Ruiz, Román Ibáñez y Llorente Herrero (2004), pgs. 29 a 32.

"constitución de una sociedad especial para la explotación de las minas de Barruelo"⁴. El 19 de Enero de 1922 se fundó la Sociedad Minas de Barruelo con un capital de diez millones. Norte supuestamente pretendía, con estas medidas, una gestión autónoma para un mejor desarrollo, pero, en realidad, escondía "terminar con la situación especial en que hallaba el personal de las minas, que en su doble carácter de ferroviario y minero, se beneficiaba por las reivindicaciones formuladas por las Organizaciones Obreras de las dos industrias"⁵. El 1 de Marzo de 1922 comenzaron las minas a ser explotadas por la nueva sociedad que surgió con una aportación de 20.000 acciones de las cuales 16.000 fueron para la Compañía del Norte. Por lo tanto, Minas de Barruelo S.A., siguió ligada al ferrocarril, esto se certificó el 15 de Marzo de 1922 cuando firmó un contrato, por el que en su artículo 1º se comprometió a vender la producción íntegra a la Compañía Ferroviaria y en el artículo 8º se estipularon los precios del carbón. Además en este texto se especificó la nueva situación laboral de los trabajadores, si bien todos los antiguos empleados y familias conservaron el status antiguo, los nuevos contratados ya no fueron considerados de la compañía ferroviaria. Los términos de estos cambios fueron comunicados en Barruelo por el administrador de la Compañía del Norte en carta recibida el 4 de Abril de 1922: " Entre tanto desea la dirección hacer constar que ha sido condición esencial de la cesión de las Minas el que el personal de todas clases de las mismas que ha venido prestando allí servicio a la Compañía no sufra la menor reducción o limitación en las ventajas económicas o de otro género que la compañía le tenía concedidas. En su consecuencia, la nueva Sociedad aplicará a estos agentes los reglamentos y disposiciones todas que el Norte tiene en vigor respecto de las pensiones, socorros, auxilios, servicio médico, alojamientos, escuelas etc, así como el reglamento de castigos, disposiciones relativas a tipo de jornal, ascensos, traslados, gastos de viaje, derecho a que sus hijos concursen a plazas de empleados del Norte etc.- En un palabra, el personal de que se trata, aunque pasando a pertenecer a la nueva Sociedad, continuará disfrutando de todos los beneficios, derechos o ventajas que hasta ahora ha tenido concedidos"⁶.



⁴ Informe titulado "S.A. Minas de Barruelo", con fecha de Octubre de 1939. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Compañías de los Ferrocarriles del Norte y MZA. Oficina Común de Estudios, p.1.

⁵ Informe titulado Sociedad Anónima "Minas de Barruelo", con fecha del año 1934. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Compañías de los Ferrocarriles del Norte y MZA. Oficina común de estudios, p.1

⁶ Copia digitalizada de esta carta se conserva en el archivo FCR en el Centro de Interpretación de la Minería de Barruelo de Santullán.

Todo esto cambió en 1927 cuando, por decisión de la Junta de Accionistas, Barruelo ingresó en el régimen del Estatuto Carbonero que establecía los precios de tasa para la venta. El artículo 8º del contrato entre Minas de Barruelo y la Compañía del Norte quedó anulado, por lo que ambas debieron firmar un convenio por el que la primera se comprometió a pagar los sobresueldos derivados de sus antiguos empleados.

A principios de 1934 la situación se hizo insostenible para la empresa, que propuso una reducción de personal y la pérdida de algunas de las ventajas de los antiguos empleados. En este estado de crispación estalló la revolución de Octubre de 1934 que acabó, según la propia empresa, con "la rescisión de los contratos de trabajos de la casi totalidad del personal que en ellas trabaja"⁷. Tras las elecciones de Febrero del 36, el Gobernador General de Asturias obligó a readmitir a los obreros despedidos y restablecer las condiciones de trabajo anteriores a la revolución. La empresa se negó a acatar esta orden y amenazó con el cierre, debido, según ella, a la difícil situación económica.

No se había normalizado del todo la cuenca cuando en Julio de 1936 se desencadenó la Guerra Civil. Tras unos iniciales enfrentamientos Barruelo quedó bajo mando del Bando Nacional que continuó toda la guerra explotando las minas. Como la línea de Barruelo a Quintanilla se encontraba cerrada por los combates en este periodo se creó un tercer raíl y se sacó el carbón por ferrocarriles de vía estrecha, por la Robla, en dirección a León.

Acabada la Guerra y por Ley del 24 de Enero de 1941, las líneas ferroviarias de ancho normal fueron nacionalizadas constituyéndose para su explotación RENFE. El Estado quedó como dueño de las acciones de la Compañía del Norte y las de Barruelo S.A. que estaban incluidas en la cartera de Norte. El 5 de Abril de 1943 las minas de Barruelo pasaron a depender de la comisión administrativa de los Valores Ferroviarios y el 27 de Marzo de 1950 RENFE y Minas de Barruelo S.A. firmaron un contrato por el que, a cambio de ciertas compensaciones, RENFE se aseguró en exclusividad la producción de los carbones barruelanos.



Esta simbiosis Barruelo-ferrocarril empezó a descomponerse en 1965, año en que RENFE ha electrificado sus principales líneas y decidió deshacerse de un carbón que ya

⁷ Informe fechado el 3 de Febrero de 1935 en Madrid. Fundación de Ferrocarriles Españoles. Compañías de Ferrocarriles del Norte y MZA. Oficina común de estudios.

no necesitaba y de unas minas, que su falta de previsión y de inversiones había convertido en obsoletas. El 1 de febrero de 1966 la Comisión de Valores vendió sus acciones a la Hullera Vasco-leonesa S.A. que se hizo cargo de la empresa a cambio de ciertas concesiones como; una indemnización de 96 millones, la inclusión de estas minas en la acción concertada o la continuidad de compra por parte de RENFE durante dos o tres años de los carbones barruelanos. No se sabe si por incumplimiento de los acuerdos o por un pacto no firmado, pero el hecho es que después de haberse realizado unas importantes inversiones en maquinaria y modernización, el 20 de Diciembre de 1968 el Consejo de Ministros autorizó el cierre de las minas. El 31 de Noviembre de 1970 intervinieron el Estado y Hacienda, el 31 de Diciembre de 1971 el Fondo de Compensación del Estado sufragó las indemnizaciones al personal y en Marzo de 1972 cesó la actividad minera⁸.

Barruelo surgió y vivió exclusivamente por y para el carbón, sin desarrollar ningún tipo de actividad al margen de la mina; cuando en pocos meses su única fuente de trabajo desapareció no se había desarrollado ninguna alternativa para mantener económicamente viva la cuenca. En 1980 se reabrieron las explotaciones al amparo del paraguas de las engañosas subvenciones, nadie dudó que se trataba de soluciones parciales y que la explotación volvería a desaparecer sin las ayudas externas, como así sucedió en el verano de 2005.

La relación entre carbón y ferrocarril explica que la crisis en Barruelo se adelantase en el tiempo a la de otras cuencas mineras. Como núcleo minero la historia del pueblo viene marcada por la minería del carbón en España, pero lo que le confiere rasgos diferenciales es el ser, al mismo tiempo, una localidad ferroviaria, por lo que toda su evolución sólo se puede entender dentro del marco de la historia del ferrocarril a vapor. La identidad de Barruelo está definida por ambos mundos y su crisis comenzó mucho antes que la de otras cuencas; el pueblo, unido desde sus orígenes al ferrocarril a vapor, no fue capaz de sobrevivir a la desaparición de este, debido a su exclusiva dependencia.

⁸ Informe de veinte páginas del 20 de Mayo de 1967. Archivo de la Sociedad Anónima Hullera Vasco-Leonesa. La Robla. León. Caja 3420, carpeta 7375. Debo la consulta de este informe a la amabilidad de Pablo García Colmenares.

3. UN NUEVO PUEBLO. LA CUESTIÓN OBRERA Y EL PATERNALISMO INDUSTRIAL

En 1864 con la nueva línea de tren habían asegurado el control de la cuenca y con las mejoras en las explotaciones y los nuevos adelantos en la zona industrial habían elevado la competitividad del carbón. Pero la rentabilidad de todos estos esfuerzos dependía de que la empresa solucionase una nueva dificultad que, al igual que en el resto de las compañías mineras, ponía en peligro tanto el aumento de la producción como su estabilidad. Se trataba del problema de la mano de obra, la denominada cuestión obrera. Debían atraer suficiente mano de obra y fijarla en los nuevos puestos de trabajo. Para ello lo primero que buscaron fue obreros especializados que, además de aportar rendimiento, sirviesen de modelos a los que por primera vez salían del mundo rural. Estos obreros especializados eran muy codiciados y debían ser atraídos en dura competencia con otras cuencas. A Barruelo, en el siglo XIX, llegaron oleadas de leoneses tras el cierre de las minas de Valderrueda y familias enteras de Asturias en busca de mejores condiciones de trabajo. El ferrocarril también atrajo a obreros especializados de talleres y maquinistas de vapor para las fábricas de aglomerados. Pero gran parte de los trabajadores tuvo que provenir de tareas ajenas a la industria, principalmente del mundo agrario o carreteros desplazados por la competencia del ferrocarril. Al primer grupo, especializado, había que convencerles con ventajas respecto a otras compañías, a los segundos era necesario reeducarles en sus hábitos de trabajo⁹.



Con toda esta amalgama de procedencias la empresa inició la creación de un nuevo núcleo de población lo suficientemente amplio y estable como para asegurar la mano de obra y que ésta pudiera ser renovada con nuevas generaciones.

⁹ Sobre el paternalismo industrial, tanto en sus aspectos teóricos como en el ejemplo asturiano es de destacar el trabajo de José Sierra Álvarez en su libro "El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial" (Asturias, 1860-1917) del año 1990. Este capítulo debe buena parte de sus conclusiones a este libro y a un estudio, aún sin publicar, sobre el paternalismo y la historia en las Minas de Orbó.



Este nuevo espacio debía estar alejado de los conflictos sociales, en interés de la empresa; el patrono procuró modelar un trabajador supeditado a los intereses de la producción. Los hábitos de vida campesinos, su cultura, con su concepción del tiempo y su relación entre vida y trabajo chocaron con los fines de la compañía. Las formas de sociabilidad campesina, el conjunto de gestos, hábitos y aptitudes fueron un verdadero quebradero de cabeza para el trabajo en las fábricas.

El primer intento para disciplinar al obrero en el proceso laboral se llevó a cabo a través de la gestión del salario, recurriendo a las contratas o al destajo. El salario indirecto fue otro medio disciplinario, la empresa proporcionó una serie de ventajas sociales generadas a través de instituciones benéficas que buscaron moralizar al obrero. Para quebrar el sistema de valores pre-imperante la compañía debió abarcar todos los aspectos de la vida diaria de los trabajadores, el control se extendió desde la fábrica a la vida familiar, al ocio,... Para dominar estos ámbitos privados ofrecieron ventajas al margen del trabajo que los barruelanos pagaron renunciando a parte de su libertad.

La empresa creó instituciones, proporcionó ventajas sociales y solucionó las necesidades básicas de sus trabajadores, dándoles vivienda, comida, educación y sanidad. El control de la compañía estuvo presente en cada aspecto de la vida del obrero y acabó creando una sociedad autosuficiente que vivió, descansó, se divirtió y se reprodujo por y para el trabajo. En este mundo cerrado la empresa se presentó ante los obreros como un buen padre preocupado por el bienestar de la familia obrera, esta, en reciprocidad, debió obedecer y acatar los deseos del padre por el bien de ambos. Capital y trabajo uniendo esfuerzos en interés común.

En este ámbito del paternalismo industrial surgió Barruelo como núcleo dominado por la empresa. La población presentó caracteres más acentuados por tratarse de una zona aislada y surgir de un pequeño poblado que facilitó a la compañía un control total al margen de otros poderes. Sobre el reducido caserío el desarrollo del caso urbano y de los barrios vino marcado por las necesidades del ferrocarril y la zona industrial de lavado y transformación del carbón. Los edificios comunales, las viviendas de la empresa destinada a obreros se supeditaron a las necesidades y localización de las explotaciones e incluso la misma creación de Barruelo como municipio en 1877 también escondió intereses económicos.

El paternalismo industrial de Barruelo se planteó, en sus inicios, como un estructurado programa que de forma sistemática intentó abarcar todos los servicios y necesidades. Al amparo de estas medidas se construyeron numerosas viviendas para obreros y empleados denominados cuarteles. El 1854 se creó una de las primeras Cajas de Socorro de la minería española. Esta entidad aseguró la asistencia médica manteniendo un hospital, haciéndose cargo de los médicos y subvencionando los medicamentos; también contempló un subsidio en caso de accidente y el pago de los entierros. La educación de las familias fue otro de los campos de actuación de la Caja ya que financió una escuela para niños y niñas. Por aquellos años se creó otra institución de notable importancia: el economato, con el que la empresa se aseguró el abastecimiento de alimentos a precios competitivos. La Caja de Socorros y el economato fueron instrumentos al servicio de la compañía para el control de los obreros.

Este amplio programa de servicios sociales implantado por la Sociedad solucionó muchos de los graves problemas que amenazaron las minas y a su amparo el pueblo manifestó un considerable aumento de población. Si en 1852 vivían 37 almas, en 1860 ya contaba con 1321 habitantes, en 1877 aumentó hasta 3255 y los años 1885-86 en que Román Oriol habla de unos cinco mil habitantes, representan uno de los máximos poblacionales de Barruelo en el siglo XIX¹⁰.

4. EL PROGRAMA PATERNALISTA EN BARRUELO. INSTITUCIONES SOCIALES Y POLÍTICA DE VIVIENDA

El introductor del paternalismo industrial en la cuenca de Barruelo fue el ingeniero de minas Rafael Gracia Cantalapiedra. A él se debe la creación de la Caja de Socorros en 1854, cuando trabajaba para la Compañía Collantes y Hermanos. Cuando cambió la propiedad al Crédito Mobiliario este continuó trabajando hasta 1863, año en que asumió el mando de la vecina empresa Esperanza de Reinosa, en Orbó, en donde emprendió un nuevo programa paternalista¹¹.

En los años que van desde 1856 a 1863 Cantalapiedra compartió la dirección en Barruelo con ingenieros belgas, continuó con su política de obra social de vivienda, que culminó cuando impulsó un nuevo reglamento para la Caja de Socorros que comenzó a regir el 4 de diciembre de 1861. La revista minera de ese año publicó todos los artículos de este reglamento en un trabajo firmado por el propio Gracia Cantalapiedra titulado "Fiesta minera en Barruelo de Santullán. Reglamento de la Caja de Socorros de los empleados y obreros de las minas de la Sociedad General de Crédito Mobiliario español, en Barruelo de Santullán"¹². En los distintos epígrafes de estos reglamentos se

¹⁰ Libro de referencia sobre la historia de las minas de Barruelo en el que destacan sus estudios sobre la población es la tesis doctoral de M^a Paz Cabello publicada en 1982: "Barruelo la crisis de un núcleo minero".

¹¹ Maffei (1978), p.25-26

¹² El artículo titulado "Fiesta minera en Barruelo de Santullán" (1861) firmado por el ingeniero de minas Rafael Gracia Cantalapiedra describe una de las primeras celebraciones de la fiesta minera de Santa Bárbara en España. Ejemplo de ocio paternalista acompaña a la publicación del Reglamento de la Caja de Socorros.

especificó el objeto de la Caja de Socorros, su administración, los recursos con los que contaba, los cargos a su cuenta o la formalización de los pagos. Hace referencia a los locales tanto del hospital como de las escuelas que son donados por la empresa. Esta Caja se financió con el descuento del 3% sobre el sueldo del trabajador, pero en gran medida con subvenciones de la empresa. Con todos estos fondos se sufragaron los pagos de las bajas de accidente y enfermedades, el sueldo de médicos y enfermeros, los medicamentos o el mantenimiento del hospital y las escuelas. La Caja se administró por medio de un consejo general formado por la compañía y por las “asociaciones obreras”, el reglamento especificaba las funciones de este consejo. La Caja de Socorros en realidad se encontró en poder de la empresa, que siempre antepuso sus intereses, dejó claro su carácter deficitario y que la Caja solo se podía sostener por las aportaciones desinteresadas de las minas. Estos estatutos se reformaron en 1871 y al parecer no variaron sustancialmente según la descripción que Ricardo Becerro de Bengoa publicó en 1881: “En Barruelo hay constituida desde 1854, en que dirige estas minas el inteligente ingeniero Sr. Gracia Cantalapedra, una Caja de Socorros cuyos estatutos se reformaron en 1871. Según ellos, y solo por el pago del 3 por 100 de las cantidades, que por mano de obra perciben los contratistas y mineros trabajando, y por el uno y medio sobre todos los haberes de los empleados, tienen derechos, unos y otros: a la asistencia facultativa y a los medicamentos necesarios en las enfermedades que no sean resultado de riñas y malas costumbres; o una indemnización pecuniaria durante el tiempo que estén imposibilitados para trabajar, entregada en géneros o subsistencias tomados de la tienda de la Sociedad ... a que se socorra a las viudas, huérfanos e inutilizados por el servicio de minas; a la asistencia en el hospital; a la educación de sus hijos en las escuelas y al pago de los entierros”¹³



¹³ Becerre de Bengoa (1881), p.63.

El origen de la otra importante institución paternalista, el Economato, parece coincidir con estas fechas. La primera descripción fiable proviene del libro “La Industria minera en la provincia de Palencia” escrito en 1887 por Román Oriol: “El Economato es un almacén de provisiones, surtido por cuenta de la Compañía, y donde puede acudir todo el que trabaja en la empresa, seguro de encontrar buenos géneros y a precios económicos... Cada obrero empleado tiene su libreta, donde se apunta su gasto diario, que a fin de mes se le descuenta de su paga”¹⁴. Con la creación del Economato, la empresa se aseguró la correcta alimentación de sus obreros y con ello un óptimo rendimiento en el trabajo, introdujo alimentos no muy comunes entre el proletariado del siglo XIX. Pero además la institución le sirvió como instrumento para controlar el salario y el flujo de dinero en metálico, que tan pernicioso era para el minero. En su intento por controlar los gastos en alcohol y bienes que no fuesen de primera necesidad, hacia 1925, la empresa llegó a emitir monedas de uso interno en las minas¹⁵.

Otra manera de fomentar el ahorro, la vida sana y la moralidad obrera fue la instauración de las Cajas de Ahorro. No se encuentran alusiones a instituciones de este tipo en la cuenca durante el siglo XIX, pero en 1912 aparecieron publicadas en el periódico local “El Eco” numerosos artículos sobre una Caja de Ahorros en Barruelo; y de 1913 data el reglamento para una Caja de Ahorros en las minas de Orbó por parte de la recién llegada Compañía Carbonera Española. En 1928 se publicaron unos nuevos estatutos para la Caja de Ahorros de las minas de Barruelo, sección de Orbó, que un año antes fueron adquiridas por la empresa barruelana. Estos establecimientos tenían objetivos claros que se explicitaron en los propios reglamentos “... inculcar y desarrollar la virtud del ahorro entre el personal y sus familias, estimularlo por medio de primas y bonificaciones y en definitiva alcanzar el beneficio moral y material de la clase obrera”¹⁶.



¹⁴ Román Oriol (1888), p.73

¹⁵ Monedas de las Minas de Barruelo S.A. por valor de 2 y 2,50 reales se exponen en el Centro de Interpretación de la Minería de Barruelo de Santullán.

¹⁶ Reglamento de la Caja de Ahorros de las Minas de Orbó (1913). Barcelona. Tipografía "El Siglo XX", p.5



Muchos de los autores de la época ensalzaron las nuevas instituciones y su influencia en la vida del pueblo, pero mucho más interés despertó la política de vivienda desarrollada por la Compañía, una medida lógica, pues el verdadero soporte del sistema paternalista se basó en la familia obrera. El obrero se debía moralizar desde el ámbito de la familia; y la empresa fue la encargada de establecer un espacio acorde con las características del grupo familiar deseado. El patrono pretendió redefinir la familia huyendo del modelo de familia amplia proveniente del mundo campesino en la que convivían en un mismo solar varias generaciones. Se buscó la familia reducida que además dispusiese de un espacio de intimidad, y no solo respecto a otros grupos familiares sino, que la vivienda debía presentar habitaciones separadas, unas para comer y otras para dormir. Se evitaron los grandes barracones y las aglomeraciones incontroladas que tanto acercaban al obrero a la promiscuidad y al vicio. Dos fueron las medidas adoptadas por Ferrocarriles del Norte para solucionar el problema de la vivienda. Por un lado potenciar la construcción de casas por parte de los obreros facilitándoles adelantos y la adquisición de materiales de construcción, y por otro lado la propia empresa comenzó la construcción de grandes bloques de viviendas denominados cuarteles. Aunque el cuartel no fue la única tipología de vivienda popular obrera de la zona, los cuarteles pueden ser considerados como los edificios más representativos de las construcciones mineras. Poco han cambiado los conservados en la actualidad si nos atenemos a las descripciones de los autores del último tercio del siglo XIX como los ya mencionados Román Oriol y Becerro de Bengoa: “El tipo adoptado para las habitaciones obreras es el de grandes aglomeraciones que llaman cuarteles, instalando en cada edificio varias familias; las de planta baja con puerta a la calle directamente, las del piso principal con puerta a un corredor-voladizo de madera, al cual se sube por una escalera exterior, de madera también. Cada familia dispone de tres o cuatro habitaciones independientes, bien ventiladas y con mucha luz”¹⁷.

Esta sería la descripción de un modelo típico de cuartel en la zona, pero no podemos olvidar que existen variantes, pues otra característica de estos edificios es su

¹⁷ Román Oriol (1888), p.71.

diferenciación social, por lo que las destinadas a altos cargos de las minas presentaban mayor espacio habitable y mayor grado de independencia en la vivienda.

El fin de estas edificaciones fue la necesidad de buscar mano de obra y fijarla en torno a las minas y estas dos premisas que marcaron el carácter diferencial de estas viviendas. Tanto la construcción como la gestión de los edificios estaban a cargo de la empresa, bajo régimen de alquiler, y solo accedían a ellas los trabajadores de la compañía, siendo requisito imprescindible para renovar el contrato la continuidad en el puesto de trabajo. Otra característica fue la vinculación al punto físico de trabajo, sobre todo, en los llamados cuarteles de bocamina, pero también en los cuarteles del centro situados cerca de los trabajos de exterior: lavaderos, fábricas de aglomerados,...

Tras lo visto anteriormente podemos dar una definición de cuartel obrero: son edificios comunales, que presentan entrada independiente a las viviendas, construidas y gestionadas, en régimen de alquiler, por la empresa, cuyos destinatarios serán exclusivamente los obreros y empleados que trabajan bajo el control de las minas y cuyo fin era vincular la mano de obra tanto a la empresa como al lugar físico de trabajo¹⁸.



5. URBANISMO EN BARRUELO

El despegue económico y el desarrollo de las minas llevó a que el pequeño pueblo de inicios de siglo consiguiese, en 1877, ser el centro de la zona y arrebatarse el Ayuntamiento a la cercana localidad de Santa María de Nava. En las estribaciones más orientales de la Cordillera Cantábrica a 1.040 metros de altitud y con un clima caracterizado por crudos inviernos se desarrolló el nuevo pueblo de Barruelo. La localidad se vertebró, como otras, en aquella época, en torno al ferrocarril; situado de forma longitudinal en un estrecho valle formado por el río Rubagón sólo presenta una

¹⁸ Cuevas Ruiz (2002) ps 64-65

pequeña planicie en su lado sur. Esta fue la zona idónea para los grandes edificios y en ella se ubicó el final de la línea del ferrocarril, la estación y los puentes de maniobras. El resto de esta pequeña explanada, denominada en aquellos años con el topónimo de la laguna, fue aprovechada para levantar los edificios industriales; como lavaderos, hornos de cok, secaderos de carbón y fabricas de briquetas. Estos edificios estaban unidos a la estación por vías del ancho normal en España y en ellos desembocaban todos los pequeños ferrocarriles de ancho de mina que llegaban de las explotaciones más alejadas.

Ocupado el mejor espacio por el ferrocarril y la zona industrial; los cuarteles obreros, los edificios de las instituciones sociales, el Ayuntamiento y las primeras casas construidas por los trabajadores debieron levantarse, con grandes esfuerzos, por las escarpadas laderas que constituían la continuación del valle. La dificultad de la lucha por el espacio la describió de forma contundente Becerro de Bengoa en 1881: “Un piso más arriba de la ladera, al que hay que ascender por fuertes rampas, se alzan los extensos cuarteles nuevo y viejo de San Luis,... frente a este cuartel, en el plano inmediatamente inferior, está el que ocupa el economato o almacén de víveres... en el piso superior del economato está la casa cuartel de la Guardia Civil... Antes de subir a la explanada del Consistorio están las escuelas de institución primaria de la compañía... y detrás están situados el hospital, su cuartel y el cuartel de Santa Bárbara”¹⁹. Uno de los primeros barrios de Barruelo lo levantaron, muy próximo a la estación, los trabajadores del ferrocarril. Este barrio se conoce con el nombre de Perché y aún conserva una calle con el nombre de “El ferrocarril”. Al mismo tiempo alrededor de las minas y los pozos surgieron nuevos barrios como el de “la Leche” (“la Cuesta”, “barrio Alto”), por encima de la plaza del Ayuntamiento, o el Barrio Santiago en la carretera de Vallejo; en la otra orilla del Rubagón el llamado Barrio del Río (“Triana”), Barrio Bolaredo y Barrio San Juan.



Pero una de las notas más peculiares del desarrollo urbano fueron las llamadas barriadas de montaña que se enmarcaron dentro de la política de fijación de mano de obra. En torno a las bocaminas que se abrieron en las montañas, la empresa levantó cuarteles para que los trabajadores viviesen cerca del punto de trabajo, asegurando que en los más

¹⁹ Becerro de Bengoa (1881) , p 58-59

duros inviernos de la zona las nevadas no fuesen causa de menor producción. Junto a estos cuarteles surgieron casas particulares, formándose verdaderos barrios salpicando las montañas. En la actualidad sólo una de esas barriadas permanece habitada, el barrio Helechar, que en su origen se levantó en torno a la bocamina “La Unión”. Pero no debemos olvidar las ya desaparecidas de Mercedes, Petrita y más antiguamente San Anselmo. Estos barrios salpicaron la línea levantada en 1877, que se encargaba de bajar el carbón desde las bocaminas del Valle de San Juan hasta los lavaderos y la estación de ferrocarril.

Los cuarteles de montaña constituyeron perfectas comunidades lejos del centro del pueblo que vivieron, en parte, ajenos a éste. Becerro de Bengoa hizo una minuciosa descripción del día a día en estos ambientes "Valle ostenta un hermoso cuartel de 16 viviendas, al pie de las escombreras, delante de una corta explanada, y en lo más recogido de los pliegues de aquella sierra, puesto al Mediodía, abrigado de los vientos y en lugar relativamente templado...

Este cuartel, tipo de los demás, se compone de un extenso edificio de dos pisos, una larga o balconaje en el superior, que sirve de comunicación general para las ocho viviendas altas. Cada vivienda de los mineros consta de cuatro piezas: una de entrada donde está la cocina; otra al lado hace de sala con una ventana, y otras dos detrás de ambas, y en la misma línea, con ventanas a la parte posterior del edificio, que sirven de dormitorios, roperos o para otros usos domésticos. En cada vivienda habita un minero con su esposa, sus hijos y algún otro individuo de la familia; es decir, que cada cuartel es un verdadero pueblo en miniatura, con sesenta u ochenta personas. Rara vez hallaréis a los hombres en los cuarteles, porque su labor está en la profundidad de la tierra...; veréis, en cambio, las mujeres cuidando su hogar y sus habitaciones, cantando a sus niños pequeños, riñendo a los revoltosos mayores, asomadas a la alta galería donde cuelgan a secar sus ropas, o sentadas en las puertas bajas, componiendo los vestidos de su gente. En la mayor parte de las viviendas reinan por la emulación y el buen ejemplo de los que han visto el mundo, un arreglo y un bienestar muy agradables. Parecen los mineros, en estas montañas, verdaderas comunidades de civilización, que trabajan sin cesar, que no viven en la contemplación y en el aislamiento inertes, sino que tienen su amante compañera, que crían numerosa y robusta familia, que se consideran en igualdad perfecta con su destino y por su sueldo, que dejan su pequeño ahorro para sus necesidades, y que son inmediatamente útiles a su patria, porque la dan el producto de su trabajo, de sus fuerzas y de su amor.”²⁰.

²⁰ Becerro de Bengoa (1881), p.49



Plano Barruelo de Santullán año 1920

6.- CONFLICTIVIDAD SOCIAL. DESINTEGRACION DEL MODELO PATERNALISTA.

El 15 de Mayo de 1885, cuando las minas de Barruelo habían completado el programa paternalista, se inauguró la estación de Ujo y se inició un pronunciado periodo de crisis económica auspiciado por la apertura del Puerto de Pajares al ferrocarril y el inicio de la competencia con los carbones asturianos.

Barruelo, por aquellos años, según el informe de la Comisión de la Reformas Sociales, "sostiene mas de mil quinientos trabajadores". La población se encontraba alojada en viviendas apropiadas, tenía acceso a alimentos de precios asequibles y tanto los obreros como sus familias podían presumir de tener las necesidades sanitarias cubiertas; sus hijos, gracias a las ventajas de la compañía, tenían acceso a una educación que, según los inspectores provinciales, podía ser considerada como envidiable "no debo ocultar a V.I. para que pueda sentir la satisfacción correspondiente que he tenido de visitar las dos escuelas, una de niños y otra de niñas que sostiene la "Sociedad de Minas de Barruelo", encontrándolas situadas en excelentes locales, con muchos y buenos medios de instrucción, bien concurridas y la enseñanza en un estado satisfactorio, a lo cual contribuyen indudablemente tanto el celo de los maestros... como el interés que demuestra a favor de la instrucción el ingeniero director de dicha Sociedad"²¹.

²¹ Memoria de visita de inspección a las Escuelas del Partido Judicial de Cervera de Pisuerga. Palencia 10/02/1880. Legajo 1044. A.H.V.V. Publicado por García Colmenares. "Historia de Palencia" Tomo II 2003, p.153



El trabajador de la Compañía de Caminos de Norte de España, para las minas de Barruelo, parecía que sólo debía estar preocupado por realizar de forma eficaz su trabajo. De 6 a 6 los mineros de interior, y durante las horas de luz que dispusiesen, los mineros del exterior; todos los trabajadores de la compañía ferroviaria debían picar y extraer carbón en las minas, prepararlo y seleccionarlo, en los lavaderos y secaderos de carbón; en los hornos transformarlo en carbón de cok, y en las fábricas de aglomerados convertir los slams y los menudos en briquetas para el ferrocarril. No es de extrañar que Román Oriol, tras un estudio profundo sobre la población obrera en la cuenca, sacase la evidente conclusión: "vemos, pues, que la cuestión obrera no ofrece dificultad alguna en la cuenca del Rubagón"²².



Parecía que en Barruelo era posible la creación del ideario paternalista ya que existían condiciones más favorables; como encontrarse en una zona aislada, haberse desarrollado un trabajador minero puro ajeno a otras labores secundarias, como la agricultura, o la empresa haber conseguido el control, casi absoluto, sobre los poderes del territorio. Pero la realidad no era tan idílica ni tan simple como la presentaron las fuentes parciales de la época. No todo evolucionó según lo esperado, porque el sistema portaba, en su esencia, los gérmenes de la desintegración; al propiciar un espacio para el desarrollo del obrero proletario, sólo era cuestión de tiempo que éste fuera adquiriendo

²² Román Oriol (1881), p.74

conciencia de clase y acabó asociándose en favor de sus propios intereses, intentando dinamitar la amenaza que para éstos supuso el amplio poder que el paternalismo industrial otorgó a la empresa. La paz social, el obrero modelo, tan buscado por el patrono se convirtió en una utopía. Las primeras huelgas y conflictos importantes nacieron con los primeros sindicatos amenazando las relaciones en la mina. A partir de entonces la historia social de Barruelo sólo se podrá entender desde la dialéctica surgida de estos dos grandes poderes que, aunque opuestos, están condenados a sobrevivir dependiendo de la existencia de su contrario. El campo de batalla se localizó primero en la mina luchando por las condiciones de trabajo, las medidas de seguridad o los salarios y se amplió fuera del horario laboral. Se peleó por el poder en el Ayuntamiento, por dominar instituciones como la Caja de Socorros o acaparar la influencia en los momentos de ocio y fiesta creando, para ello, asociaciones culturales afines a sus intereses. En el siglo XIX el vencedor de esta lucha fue, claramente, la empresa, pero a lo largo del siglo XX empezaron a presentarse momentos de equilibrio e incluso años en los que la vida pública del pueblo estuvo marcada en gran medida por las asociaciones sindicales.

La primera huelga que se conoce en Barruelo data de 1876 y, según el artículo escrito por Román Oriol en la revista minera del 25 de Julio, tuvo como origen el enfrentamiento entre el médico y la Junta de la Caja de Socorros, que se negaba a ampliar sus servicios. Los mineros culparon a la empresa y surgió el conflicto, que necesitó de la intervención de la fuerza pública para controlar la situación y volver al orden inicial "Hasta hace poco eran tan raras las huelgas en las minas de carbón... el minero español era enemigo de holgar y era, ante todo, amante de la industria que le proporcionaba medios de satisfacer honradamente sus necesidades y las de su familia. Esta tradición se ha roto en mala hora con la huelga verdaderamente criminal, que ha mantenido cerrado por unos días los talleres e inactivas las minas importantes de Barruelo"²³.



Los conflictos, en sus inicios, surgieron de un modo espontáneo y, sobre todo, fueron causados por las condiciones de trabajo, las relaciones con los contratistas y los mandos

²³ Román Oriol (1876), p.157-158

directos en la mina. Una segunda causa fueron las relaciones entre los obreros y las instituciones como la Caja y el Economato. En el siglo XX los motivos siguieron siendo parecidos pero apareció un nuevo factor, el asociacionismo obrero de clase. Los primeros sindicatos, con la unión, posibilitaron una resistencia más organizada y el obrero pudo presentarse como una eficaz oposición²⁴. La Unión, fundado en 1900, y adscrito al ideario de la U.G.T. se considera el primer sindicato constituido en Barruelo. Del poder que alcanzó da constancia el alto número de asociados, 129, con los que en 1904 consiguieron que uno de sus dirigentes alcanzase la Alcaldía. El fracaso de la huelga de Abril y Mayo de 1905 debilitó la asociación, y la presión de Ferrocarriles del Norte la condujo a su disolución en 1907, pero en Enero de 1911 apareció con las siglas L.U.F. -La Unión Ferroviaria- una nueva asociación obrera en Barruelo. incorporado al ámbito de la unión ferroviaria a la que se adhirió Barruelo como miembro de pleno derecho. Una vez más, el carácter ferroviario de Barruelo se a repitió, no sólo por ser una empresa ferroviaria sino también porque los obreros de sus minas y sus sindicatos se consideraban ferroviarios. La L.U.F., después de un espectacular desarrollo, en sus primeros meses vuelve a debilitarse por el fracaso de una nueva huelga, en 1913. Tras el despido de varios asociados se convirtió en huelga general de las minas que, pese a la ayuda de secciones ferroviarias de otros lugares, acabó con el fracaso de los obreros y la expulsión de varios de los miembros destacados, once de ellos cargos de la directiva de la Caja de Socorros.

Aunque la asociación quedó debilitada, las Minas de Barruelo, debido a su pertenencia a la unión ferroviaria, secundan la huelga de ferrocarriles de julio de 1916, con una participación del 97%. Según el periódico el Socialista en Agosto de 1917, en la primera huelga política de la historia de España, en Barruelo fueron detenidos ochenta mineros y la Compañía aprovechó el conflicto para recortar gratificaciones a los empleados.

En los años dorados del sindicalismo barruelano, de 1918 a 1930, el Sindicato de Barruelo volvió a desligarse de los ferroviarios y creó uno propio llamado Sindicato Minero Castellano- S.M.C.- Durante estos años el movimiento obrero cobró notable importancia , ganó la alcaldía en varios periodos y se convirtió en un duro interlocutor en la relación con la empresa. Tras la fracasada revuelta de Octubre de 1934 se clausuró la Casa del Pueblo y se disolvieron los sindicatos que tuvieron poco tiempo para reagruparse después de las elecciones de Febrero de 1936 que anteceden al estallido, en Julio, de la guerra civil. Cuando ésta terminó, todos los obreros debieron integrarse en los nuevos sindicatos verticales, obligados a aceptar la política del nuevo régimen.

²⁴ Este Capítulo debe gran parte de los datos al estudio que Palomares Ibañez publicó en 1992: "El Asociacionismo minero" en el primer tercio del siglo XX: El Sindicalismo Minero en Barruelo (1900-1936). Tanto los datos extraídos del Archivo General de la Guerra Civil como las referencias al periódico "El Socialista".

7.- PERVIVENCIA DE PRÁCTICAS PATERNALISTAS EN LAS MINAS DE BARRUELO DURANTE EL SIGLO XX.

Como bien apunta Sierra Álvarez el Paternalismo Industrial “como estrategia general de disciplinamiento y control de los trabajadores dentro y fuera de la fábrica, el proyecto paternalista y, en cualquiera de sus variantes no sobrevivirá a la primera guerra mundial”²⁵. Según el autor, la integración de las economías nacionales, la constitución de un mercado mundial y la centralización de grandes capitales cambiaron las estrategias patronales y políticas de personal y perdió sentido disciplinar al trabajador desde fuera de la fábrica. Apareció la intervención estatal en los ámbitos de la producción social y el paternalismo industrial vio desaparecer sus campos de acción y comenzó la inevitable disolución.

Pero hay algunos casos en el que este fenómeno general no se implantó, debido a ciertas características específicas; uno de esos casos fue el de Barruelo. La minería presentaba peculiaridades que hicieron que el sistema paternalista siguiese siendo necesario y eficaz. Por un lado, las minas estaban asentadas en lugares concretos y no podían trasladarse a las ciudades, con lo que el aislamiento siguió siendo una nota dominante. Por otro lado el trabajo en la mina era una labor de difícil mecanización por lo que el minero se consideraba un obrero de oficio, difícilmente reemplazable, por lo que debía ser primado con ciertas ventajas que asegurasen su continuidad. Si a eso le añadimos todas las ventajas derivadas de la pertenencia de Barruelo al ferrocarril, se comprende que la empresa siempre mantuviese vivo parte del programa paternalista y que, incluso, tras el fin de la guerra civil, un nuevo paternalismo, en este caso estatal, se superpusiese e incluso se llegase a confundir, con el paternalismo de empresa.

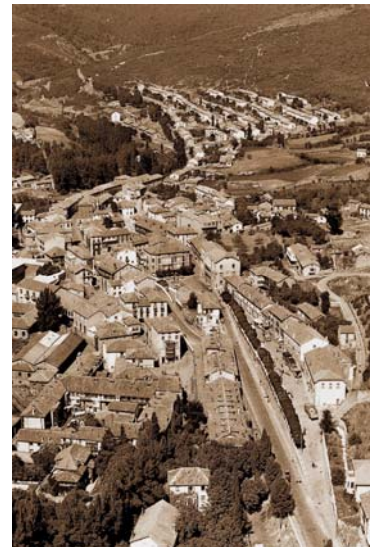
A comienzos del Siglo XX la empresa reinició el programa paternalista que culminó, poco antes de la primera guerra mundial, cuando reorganizó la Caja de Socorros el 7 de Agosto de 1913 y comenzó la construcción de nuevos edificios para escuelas, hospital y economato, coincidiendo con la creación de nuevos cuarteles y obras de mejora en los antiguos. Tras la I Guerra Mundial comenzó una crisis generalizada en el sector del carbón y ferrocarriles del Norte creó la S.A. Minas de Barruelo para evitar el coste adicional que suponían las ventajas sociales, pero respetando los derechos a los obreros antiguos. En los años veinte intentó recortar estas ventajas y el 27 de Diciembre de 1927 reformó de nuevo los estatutos de la Caja de Socorros pretendiendo doblar la cotización mensual y excluir las escuelas y la asistencia hospitalaria, pero la fuerte oposición de los sindicatos evitó las medidas. Años más tarde, tras la fracasada revuelta de Octubre de 1934, la empresa aprovechó la represión para privar a los obreros de los derechos adquiridos.

Tras la guerra civil, cuando parecía que el sistema paternalista podía deshacerse en la minas, el Estado nacionalizó todas las líneas de vía ancha y creó RENFE, Barruelo pasó a depender de la nueva empresa. y si a esto añadimos la importancia estratégica

²⁵ Sierra Alvarez (1990), p.43

que el carbón tenía para el nuevo régimen, imposibilitado de importar otras fuentes de energía, se puede entender que comience un nuevo paternalismo, con ventajas sociales derivadas, primero de pertenecer de nuevo a los ferrocarriles y añadiendo otras por el trato especial que recibió el colectivo de los mineros por parte del Estado. En Barruelo a estas medidas estatales se superponían las de la propia empresa que, a su vez, dependía del Estado. Otra causa, en este caso, de índole particular, volvió a acentuar las medidas paternalistas, la llegada del único ingeniero director que tuvo las minas nacido en el pueblo: D. Ignacio Rodríguez Tejada que desarrolló una especie de paternalismo personal.

Cuando Barruelo se desligó de RENFE y el ferrocarril, una nueva compañía adquirió las acciones de Barruelo y propuso un cambio de dirección empresarial en un intento de relanzar la competitividad. Todas estas novedosas medidas fueron incompatibles con la política paternalista que también chocó con la necesaria reestructuración del personal. Estas medidas no sirvieron de nada ya que a los pocos años, las minas se declararon en quiebra y no solo desapareció el paternalismo, sino que se desmoronó toda la mina. Cuando el 1980 se reabre la mina, por primera vez, pueblo y mina parecerán dos entes separados.



8.- DESAPARICIÓN DE GRUPOS SOCIALES Y CRISIS DE IDENTIDADES.

Pueblos como el de Barruelo no pueden olvidar que compartieron una experiencia histórica colectiva. Una generación tras otra han creado una identidad con sus propias formas de asociarse, sus creencias y leyendas. En un espacio concreto, y derivado de su carácter minero y ferroviario, han creado una construcción ideológica, social y cultural distinta a la de otros espacios sociales. Todo este patrimonio ha entrado en una profunda crisis y su desaparición se convierte en una realidad cada vez más cercana. No solo corre peligro el patrimonio físico de los edificios, fiestas como la de Santa Bárbara o tradiciones como los concursos de entibadores sólo tienen razón de existir en el ámbito de la mina. Barruelo lleva más de un cuarto de siglo padeciendo este proceso de desintegración que se inició con la electrificación de los tendidos ferroviarios y el cierre de las fábricas de briquetas y continuó cuando el 1 de Enero de 1985 se cerró al público la línea de Quintanilla de las Torres a Barruelo aislándolo definitivamente del progreso. El último episodio se produjo en el verano del 2005 cuando se sellaron por segunda vez todas las explotaciones de carbón, certificando la defunción de una forma de trabajar, de entender la vida o de asumir la muerte cuyas raíces se encuentran en las transformaciones y experiencias que impregnaron Barruelo en el siglo XIX. Al estudio de aquellos hechos y sus consecuencias acudimos en busca de algo de esperanza en el futuro que para Barruelo, como sociedad minera, parece que se presenta negro pero ya nunca negro como el carbón.



BIBLIOGRAFÍA.-

- BECERRO DE BENGUA, Ricardo (1880). “El Almacén de luz artificial de Madrid. Vista del Establecimiento Minero de Barruelo en la Provincia de Palencia”
La Ilustración Española y Americana. Años XXIV-NXLIL. Madrid. Pg. 290-293.
- BECERRO DE BENGUA, Ricardo (1881). *Una Escuela Práctica de Minería. Barruelo de Santullán*. Imprenta de Manuel Hernández. Madrid.
- CABELLO RODRÍGUEZ, María Paz (1983). *Barruelo de Santullán. La crisis de un núcleo minero*. Universidad de Valladolid.
- COLL MARTÍN, Sebastián y SUDRIA I TRIAY, Carlos (1987). *En carbón en España, 177-1961. Una historia económica*. Turner. Madrid.
- CUEVAS RUIZ, Fernando (2002). “Barruelo de Santullán y Vallejo de Orbó: dos modelos urbanos de la cuenca del Rubagón”. *La Cantábrica* número 4. Págs 56 a 65.
- CUEVAS RUIZ, Fernando, ROMAN IBÁÑEZ, Wifredo, LLORENTE HERRERO, Luis (2003). *El Pozo Calero. Cultura y Comunicación*. Villalar de Campos (Valladolid)
- GARCIA GARCIA, José Luis (1996). *Prácticas Paternalistas. Un estudio antropológico sobre los mineros asturianos*. Ariel. Barcelona.
- GARCIA COLMENARES, Pablo (2003). “la época contemporánea. Desde el antiguo régimen a las puertas del siglo XXI”. *Historia de Palencia. Tomo 2*. Ediciones Cálamo S.L. Palencia.
- GRACIA CANTALAPIEDRA, Rafael (1861) “Fiesta minera en Barruelo de Santullán. Revista Minera. Tomo XII. Pags 657 a 663.
- HERRERO POYUELO, Blanca (1987). “La Comisión de Reformas Sociales de Palencia (1884-1903)”. *Actas del I Congreso de Historia de Palencia. Tomo 3*. Diputación Provincial de Palencia, pág. 657-670.
- LUIS MARTÍN, F (1990). “La cultura en la Casa del Pueblo de Barruelo de Santullán: el Cuadro artístico Socialista (1918-1936). *Actas del II Congreso de Historia de Palencia Tomo 3, volumen 2*. Diputación Provincial de Palencia, páginas 819-831.
- MAFFEI, E (1878). “D. Rafael Graña Cantalapiedra”. *Revista Minera*. Páginas 25-26; año XXIX, Tomo IV, número 117.
- ORIO Y VIDAL, Román (1876). “La huelga de Barruelo”. *Revista minera nº 57*. Páginas 157-158.
- ORIO Y VIDAL, Román (1888). *La industria minera en la provincia de Palencia*. Establecimiento tip. de sucesores de Ribadeneyra. Madrid.
- PALOMARES IBÁÑEZ, Jesús María (1992). “El asociacionismo minero en el primer tercio del Siglo XX: El sindicalismo minero de Barruelo (1900-1936)”. *PITTM Tomo 63*. Diputación Provincial, Palencia. Páginas 435 a 493.
- SEN RODRÍGUEZ, Luis Carlos (1996). “La minería leonesa del carbón (1764-1959). Una historia económica”. Universidad León.
- SHUBERT, Adrián (1984). *Hacia la Revolución. Orígenes sociales del movimiento obrero en Asturias, 1860-1934*. El Crítica SA. Barcelona.
- SIERRA ALVAREZ, José (1990). *El obrero soñado. Ensayo sobre el paternalismo industrial. (Asturias 1860-1917)*. Siglo XXI. Paracuellos de Jarama (Madrid).

TORTELLA CASARES, G (1973). *Los orígenes del capitalismo en España*. Tecnos. Madrid.

VVAA: (1893) *Reformas sociales: información oral y escrita publicada de 1889 a 1893 en las provincias de la Coruña, Jaén, Navarra, Oviedo, Palencia y Vizcaya, publicada en 1893*. Manuel Minera de los Ríos. Madrid.