



Portada: empleados del Ferrocarril del Urola fotografiados en Zumárraga en 1931. Cinco de ellos, en concreto (de izquierda a derecha) el primero, segundo, cuarto, sexto y séptimo por la derecha, José Urretavizcaya, José Urcola, Alfonso Cajigas, Sabino Rica y Pedro Pérez Echeverría, sufrieron las consecuencias de la represión.

1936 REPRESIÓN Y RECONVERSIÓN EN EL FERROCARRIL DEL UROLA

Juan José Olaizola Elordi

El ferrocarril de Zumárraga a Zumaya (Urola) fue, junto al de Triano, la única vía férrea española construida y gestionada por una institución local, la Diputación de Guipúzcoa. Desde su inauguración en 1926, su explotación fue siempre deficitaria como consecuencia, entre otros aspectos, de una plantilla sobredimensionada respecto a la demanda real del servicio.

La Guerra Civil supuso la excusa ideal tanto para saldar cuentas con los trabajadores desafectos al nuevo régimen como para reducir la abultada plantilla del ferrocarril. De este modo, en el otoño de 1936, los nuevos responsables políticos de la Diputación de Guipúzcoa procedieron a la disolución de la plantilla y otorgaron un plazo de tres días para solicitar el reingreso. Es evidente que los trabajadores que, en cumplimiento de las órdenes de la antigua dirección de la explotación, habían abandonado el valle del Urola para seguir a las fuerzas republicanas en retirada hacia Vizcaya, no tuvieron ninguna oportunidad de solicitar el reingreso, lo que supuso el inmediato despido de 79 de los 170 empleados que componían en aquel momento la plantilla del ferrocarril. A ellos se deben sumar otros cinco trabajadores que, a pesar de permanecer en zona nacional, fueron despedidos tras el correspondiente expediente de depuración.

La represión que trajo consigo la Guerra Civil sirvió de excusa para realizar una importante reconversión de la plantilla laboral del Ferrocarril del Urola, por lo que en este trabajo, se analizará la situación previa a la guerra, los mecanismos seguidos en el proceso de represión y depuración y la evolución posterior, tanto de los trabajadores represaliados como de la propia explotación ferroviaria. Para ello se utilizará como fuente primaria el rico fondo documental relativo a esta línea que conserva en su sede de Azpeitia el Museo Vasco del Ferrocarril. En este sentido, resultan de especial importancia los expedientes de cada uno de los trabajadores, los informes sobre el proceso de depuración y los libros de actas de su Consejo de Administración.

ANTECEDENTES

El ferrocarril de Zumárraga a Zumaya fue construido en virtud de una concesión otorgada a la Diputación de Guipúzcoa, según los principios de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, el 5 de octubre de 1920.¹ La construcción de los 36 kilómetros de la nueva vía férrea se dilató durante más de cinco años, ya que no fue inaugurado hasta el 22 de febrero de 1926.

La línea de Zumárraga a Zumaya seguía en todo su recorrido el valle del río Urola, de ahí que también fuera conocido bajo el nombre de Ferrocarril del Urola. Las principales localidades que atendía en su trayecto eran Zumárraga, punto de enlace con los ferrocarriles de Madrid a Irún y la línea de la Compañía de los Ferrocarriles

¹ *Gaceta de Madrid*, 15 de octubre de 1920, N.º 289, p. 232.

Vascongados con destino a Málzaga, Villarreal de Urrechua, Azcoitia, Azpeitia, Cestona y Zumaya. En esta última villa costera, además de conectar con la línea de los Ferrocarriles Vascongados de Bilbao a San Sebastián, disponía de un muelle propio para el tráfico marítimo comercial. La población total atendida era, en 1920, de 23.110 habitantes que se dedicaban, en buena medida, a las actividades agropecuarias, aunque existía cierta actividad industrial, sobre todo en el sector textil en Azcoitia y en el del mueble en Azpeitia. Además, la línea servía a dos importantes focos de atracción turística: el santuario de Loyola y el balneario de Cestona.²

Cuadro 1. Población del Valle del Urola, 1920-1940

Población	1920	1940
Zumárraga	2.086	3.210
Villarreal de Urrechua	1.510	2.187
Azcoitia	6.675	7.632
Azpeitia	6.941	8.024
Cestona	2.998	3.106
Zumaya	2.900	3.424

Fuente: Eustat, Instituto Vasco de Estadística

Debido a la baja densidad de población del valle del Urola, no era de prever un tráfico ferroviario muy intenso, por lo que la Diputación de Guipúzcoa realizó diversas inversiones con el fin de reducir en el futuro el gasto de mano de obra. La actuación más destacada en este sentido fue la electrificación de la línea, que permitía un mejor aprovechamiento del material móvil y la reducción de personal que implicaba prescindir de la figura del fogonero. Sin embargo, no se actuó en otras materias como la implantación de modernos sistemas de enclavamientos eléctricos con los que sería posible limitar el personal de estaciones a un solo trabajador.³

En su reunión del 9 de noviembre de 1925, el Consejo de Administración del ferrocarril del Urola aprobó la plantilla definitiva con la que se pretendía explotar el nuevo tren, que, tras la selección realizada a partir de los 505 aspirantes que presentaron su candidatura, quedó formada por 106 trabajadores repartidos en los siguientes servicios:

- Administración Central: 13 personas
- Vías y Obras: 31 personas
- Material y Tracción: 15 personas
- Movimiento y Tráfico: 47 personas⁴

Cabe señalar que muchos de ellos ya disponían de experiencia previa en el sector ferroviario al proceder de empresas como los Ferrocarriles Vascongados, la Compañía del Tranvía de San Sebastián, el tranvía de San Sebastián a Tolosa, el ferrocarril de San Sebastián a la frontera francesa o el ferrocarril del Bidasoa. Todos ellos esperaban encontrar en el ferrocarril de la Diputación mejores condiciones salariales y, sobre todo,

² Para una información más completa sobre el ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, véase Arteché *et al.*: *El ferrocarril del Urola, 1926-1986*.

³ Tal y como se hizo en las mismas fechas en una línea próxima, también de iniciativa pública, el tramo Vitoria-Estella del ferrocarril Vasco-Navarro.

⁴ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1925-1926*, pp. 213-218.

al tratarse de una empresa pública, una garantía de mayor estabilidad laboral. Asimismo, la mayoría eran vascoparlantes, aspecto que fue especialmente valorado por los rectores del nuevo ferrocarril, llamado a recorrer una de las zonas de Guipúzcoa con mayor predominio del euskera.⁵

La plantilla inicialmente establecida en 98 empleados resultó insuficiente para atender a todas las necesidades del servicio, por lo que pronto se realizaron nuevas incorporaciones. De este modo, el 18 de febrero de 1926, unos días antes de la inauguración del ferrocarril, se contrató a ocho trabajadores para diversos cometidos, así como a siete guardesas para los pasos a nivel, todas ellas esposas o hijas de otros empleados.⁶ Poco después, el 17 de junio del mismo año, la Diputación aprobó una nueva plantilla compuesta por un total de 155 trabajadores, repartidos en los siguientes servicios:

- Dirección y Administración: 5 personas
- Vías y Obras: 42 personas
- Material y Tracción: 25 personas
- Movimiento y Tráfico: 83 personas

Lo que representaba un coste anual estimado en 356.500 pesetas,⁷ es decir, el 86% de los ingresos que en 1926 generó la explotación de la línea o el 69,6% del gasto total.

La aplicación de diversas mejoras en las condiciones laborales de los trabajadores del ferrocarril, como la implantación del descanso quincenal en mayo de 1931, o la jornada efectiva de ocho horas desde el verano del mismo año,⁸ implicaron nuevas ampliaciones de la plantilla, de modo que, el 1 de enero de 1936, ésta había alcanzado la cifra de 172 trabajadores:

- Dirección y Administración: 8 personas
- Vías y Obras: 51 personas
- Material y Tracción: 37 personas
- Movimiento y Tráfico: 76 personas⁹

La suma de los salarios previstos para esta plantilla representaba un total de 619.047 pesetas, cantidad que superaba a los ingresos generados por la explotación del ferrocarril en un 29,4 % y que suponía el 76,1% de los gastos, lo que convertía al ferrocarril en una empresa insostenible.

⁵ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1925-1926*, p. 161. Como se verá en el Anexo I, el uso del euskera en este ferrocarril también fue motivo de represión durante la Guerra Civil.

⁶ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Comité provisional de explotación*, pp. 2-3.

⁷ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Comité provisional de explotación*, pp. 59-61.

⁸ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1931-1932*, pp. 23-24.

⁹ *Relación nominal del personal del ferrocarril del Urola en 1 de enero de 1936*. Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril.

Cuadro 2. Ferrocarril del Urola, evolución del tráfico, ingresos y gastos, 1926-1935

Año	Viajeros	Mercancías (en Tm.)	Ingresos	Gastos	Coefficiente
1926	307.478	25.008	413.154	511.854	123,8%
1927	372.341	68.028	621.854	626.460	100,7%
1928	377.134	73.110	659.287	650.942	98,7%
1929	361.828	65.312	642.117	659.895	102,7%
1930	360.152	65.685	650.399	639.125	98,2%
1931	347.378	56.109	581.412	671.408	115,4%
1932	292.602	62.079	548.051	680.089	124,0%
1933	281.366	66.533	522.194	745.071	142,6%
1934	303.169	61.651	518.563	879.200	169,5%
1935	300.238	59.530	478.363	812.537	169,8%

Fuente: Ferrocarril del Urola, *Memorias, 1926-1935*

En efecto, como puede comprobarse en el cuadro 2, la explotación del ferrocarril del Urola fue siempre deficitaria, a excepción de los años 1928, cuando se alcanzaron las cifras máximas de viajeros, mercancías e ingresos, y 1930, año en que la contención del gasto permitió obtener un ligero saldo positivo. A partir de este último ejercicio, el tráfico experimentó una merma constante como consecuencia de la creciente competencia de la carretera y la crisis económica que experimentó el país a lo largo de los años treinta. Paralelamente, los gastos experimentaron una escalada constante, sobre todo en la partida relativa al personal, con el 73,6% de incremento entre 1926 y 1935, frente al resto de los capítulos que solamente experimentaron un aumento del 24,5 % en el mismo periodo.

Era evidente que la primera medida para atajar el creciente déficit de la explotación del ferrocarril del Urola pasaba por un radical reajuste del personal, pero la situación política y social del momento dificultaba la toma de cualquier medida traumática en este sentido, máxime en una empresa pública, y tampoco resultaba fácil recurrir a otras vías como la amortización de puestos mediante jubilaciones, dada la juventud de la plantilla de un ferrocarril con apenas diez años de vida. Sin embargo, el estallido de la Guerra Civil tras el fracaso del golpe de estado del 18 de julio de 1936, supuso un cambio radical del panorama, que fue aprovechado por las nuevas autoridades no sólo para ajustar cuentas con los vencidos, sino también para proceder a una radical disminución de la plantilla.

EL FERROCARRIL DEL UROLA EN LA GUERRA CIVIL

En el inicio de la Guerra Civil, la totalidad del ferrocarril del Urola se mantuvo en territorio leal al gobierno republicano y la explotación mantuvo cierta normalidad aunque se registraron diversas bajas entre el personal, tanto por el alistamiento de algunos empleados en diversas milicias como por la huída de otros, sobre todo de ideología carlista y, por tanto, sospechosos de connivencia con el enemigo. En todo caso, cabe resaltar que entre los trabajadores de esta línea no se produjo ningún episodio represivo violento contra los empleados de ideología derechista. Por otra parte, dado su carácter de sociedad pública, a diferencia de lo sucedido en numerosas empresas privadas, en el ferrocarril del Urola no se registró ningún movimiento colectivizador y, durante el tiempo en el que esta línea se encontró en territorio leal a la República, se

mantuvo la autoridad de su Consejo de Administración, que estaba presidido, desde el 15 de marzo de 1936, por el político socialista eibarrés Juan de los Toyos.¹⁰

La situación inicial pronto se vio alterada por el rápido avance de las tropas rebeldes en el territorio guipuzcoano. El 13 de septiembre de 1936 caía San Sebastián, ciudad en la que se encontraban las oficinas de los servicios centrales del ferrocarril, situadas en el propio palacio de la Diputación Provincial. Poco después, el 20 del mismo mes, los sublevados entraban en Zumárraga, Villarreal de Urrechua, Azpeitia y Azcoitia y el día siguiente en Cestona y Zumaya,¹¹ de modo que la totalidad de la línea quedó en manos de las nuevas autoridades. Poco antes, el 16 de septiembre, la Diputación de Guipúzcoa había decretado la evacuación de la provincia,¹² por lo que el presidente del Consejo de Administración, Juan de los Toyos, ordenó al director de explotación, Ramón Pagola, y al jefe de movimiento accidental, José Pérez Barcina, la evacuación del material móvil y de todo el personal a Vizcaya. Asimismo, para dificultar la explotación de la línea se realizaron algunos sabotajes, entre los que destaca la voladura del puente número 2 sobre el río Urola en Villarreal de Urrechua.

Como consecuencia de la evacuación ordenada por los responsables del ferrocarril del Urola, se trasladaron hacia Vizcaya un total de 5 automotores, el 50% de los disponibles, 15 remolques, que representaban el 70% del parque, y 25 vagones, además de otros elementos como material de oficina, relojes, libros de contabilidad y equipos de la subestación de tracción.

Por lo que respecta al personal, 79 empleados obedecieron la orden de evacuación dada por sus superiores y se dirigieron a Vizcaya, donde algunos continuaron prestando servicio para el ferrocarril del Urola en labores de vigilancia del material móvil apartado en diversas estaciones, como es el caso del jefe de estación de Arrona, Juan José Lazcano Urcelay, que desempeñó esta tarea en las estaciones de Durango y Euba.¹³ Otros fueron destinados a diferentes líneas férreas adscritas a los Ferrocarriles de Euzkadi, organismo creado el 27 de octubre de 1936 con el que el recién constituido Gobierno Provisional de Euzkadi intentó reordenar la explotación de los ferrocarriles y tranvías que se mantenían bajo su jurisdicción.¹⁴ De hecho, los empleados del Urola que se encontraban en Vizcaya pudieron, durante este periodo, cobrar con regularidad su salario en la oficina provisional que estableció la Diputación de Guipúzcoa en las dependencias de la Oficina de Patentes de Automóviles, situada en la bilbaína calle de Arbieto, en concreto en la zaguera del palacio de la Diputación Provincial de Vizcaya.¹⁵

¹⁰ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 15. Con anterioridad, Juan de los Toyos también había presidido el Consejo de Administración desde el 7 de mayo de 1931 hasta el 2 de noviembre de 1933. ¹⁰ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1931-1932*, pp. 21-22 y *1933-1934*, p. 39.

¹¹ Luis M^a Jiménez de Aberasturi Corta: *Crónica de la guerra en el Norte, 1936-1937*, pp. 94-95.

¹² *Euzkadi*, 17 de septiembre de 1936, p. 4.

¹³ *Expediente personal de Juan José Lazcano Urcelay*. Museo Vasco del Ferrocarril. Archivo del ferrocarril del Urola.

¹⁴ *Diario Oficial del País Vasco*, 30 de octubre de 1936, N.º 22, pp. 170-171.

¹⁵ *Euzkadi*, 17 de septiembre de 1936, p. 4.

Cuadro 3. Porcentaje de trabajadores del ferrocarril del Urola evacuados a Vizcaya y los que permanecieron en el valle

Servicio	Evacuados	Presentados el 22 de septiembre	Porcentaje de evacuados
Dirección y Administración	4	4	50%
Vías y obras	14	37	27,4%
Material y Tracción	18	19	48,6%
Movimiento y tráfico	43	32	57,3%

Fuente: Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Expedientes del personal del ferrocarril del Urola.

La orden de evacuación fue por tanto obedecida por el 47% de los trabajadores del ferrocarril del Urola, aunque su incidencia fue desigual. Por ejemplo, estaciones como Villarreal, Azcoitia, Cestona-Villa y Arrona quedaron sin personal, mientras que en Azpeitia se mantuvo el 60% de la plantilla. Por servicios, el más afectado fue el de Movimiento y Tráfico, en el que los evacuados representaban el 57,3% de la plantilla, mientras que el de Vías y Obras fue el que registró menor incidencia, con tan solo el 27,4% de ausentes en el momento en que los rebeldes entraron en el valle del Urola.

Cuadro 4. Relación de personal del ferrocarril del Urola que obedeció la orden de evacuación a Vizcaya

Servicio	Dependencia	Nombre	Categoría	
Dirección y Administración	San Sebastián	Martín Romero	Escribiente	
		Domingo Martínez Muñoa	Escribiente	
Vías y Obras	Azpeitia	José Pérez Bárcena	Jefe de movimiento	
		Julián Lazcano	Jefe de intervención	
		Gregorio Vicastillo	Capataz	
	1ª Brigada	Valentín Aranguren	Calzador	
		Eusebio Jáuregui	Calzador	
		2ª Brigada	Alejandro Errazu	Calzador
		3ª Brigada	José Eizaguirre	Calzador
		Luis Arregui	Calzador	
		Felipe Odria	Calzador	
		5ª Brigada	Ramón Muguerza	Capataz
	José Luis Aizpurua	Calzador		
	Félix Aguirre	Calzador		
	Francisco Landa	Calzador		
Felipe Odriozola	Calzador			
Línea aérea	Francisco Baltasar	Capataz		
Cipriano Azcona	Auxiliar			
Material y Tracción	Central	Miguel Echeverría	Electricista	
		Rafael Aguirrezabalaga	Electricista	
	Bobinado	Mariano Imaz	Bobinador	
	Manuel Lechuga	Ayudante bobinador		
	Talleres	Ángel Vitoriano	Pintor	
		Cipriano Aguirrezabalaga	Mecánico	
		Gabriel Pedrosa	Electricista	
		Domingo Chinchurreta	Forjador	
		Ricardo Baltasar	Recorrido	
		Juan Unanue	Ayudante mecánico	
		Joaquín García	Ayudante mecánico	
Félix Ojanguren	Ayudante tornero			
Sebastián Larrea	Ayudante recorrido			
Valentín Freijó	Peón			

	Conductores	Simón Amuchategui	Conductor
		José Urretavizcaya Iraola	Conductor
		Alfonso Cajigas	Conductor
		Santos Tellería	Conductor
Movimiento y Tráfico	Est. de Zumárraga	Juan Bautista Madariaga	Factor autorizado
		Rufino Altamira	Factor
		Severiano Aizpurua	Factor
		Vicente Echeverría	Mozo
		Eladio Perea	Mozo
		Juan José Andueza	Mozo
		Fermín Urruzuno	Meritorio
	Est. de Villarreal	Juan Fernández	Jefe de estación de 2ª
	Est. de Azcoitia	Nicasio Olano	Jefe de estación de 1ª
		Marcial Perea	Jefe de estación de 2ª
		Justo Balzategui	Factor
		José Eguibar	Mozo
		Carlos Calderón	Mozo
		Julián Areizaga	Mozo
	Est. de Azpeitia	Justo Fernández	Factor autorizado
		Juan Gurruchaga	Factor
		Castor Elorza	Mozo
		Vicente Arruti	Meritorio
	Est. de Cestona-Balneario	Nicolás Otaegui	Mozo
	Est. de Cestona-Villa	Ricardo Rodríguez	Jefe de estación de 2ª
		Marcelino García	Factor autorizado
		Manuel Oruesagasti	Mozo
	Est. de Arrona	Juan José Lazcano	Jefe de estación de 2ª
	Est. de Zumaya-empalme	Francisco Olano	Jefe de estación de 1ª
		Bernardo Gurruchaga	Factor autorizado
		Miguel Barrenechea	Mozo
		Pedro Echave	Mozo
		Joaquín Garcés	Mozo
		Vicente Gurruchaga	Meritorio
	Est. de Zumaya-Puerto	Andrés Arregui	Factor autorizado
		José Aranguren Araquistáin	Mozo
		Julián Barrenechea	Mozo
		Javier Aizpurua	Mozo
		José Miguel Gárate Arzuaga	Mozo
		José María López	Mozo
	Trenes Zumárraga	Fermín Plazaola	Jefe de tren
		José María Andueza	Jefe de tren
		Juan José Iriarte	Mozo autorizado
	Trenes Azpeitia	Natalio Zufiría	Jefe de tren
	Trenes Zumaya-Puerto	Antonio Gurruchaga	Interventor
		Santiago Chasco	Jefe de tren
		Pablo Romatet	Jefe de tren
		José Zubizarreta Lazcano	Mozo autorizado

Fuente: Museo Vasco del Ferrocarril. Archivo del ferrocarril del Urola *Relación de personal ausente desde el 20 de septiembre de 1936*. Documento mecanografiado.

LA REPRESIÓN

Tras la caída de Guipúzcoa en poder de los sublevados, uno de los primeros objetivos de las nuevas autoridades fue eliminar en toda clase de instituciones a todos aquellos trabajadores que de un modo u otro se hubieran identificado con el régimen republicano o, simplemente, fueran sospechosos de cualquier simpatía hacia las fuerzas liberales, nacionalistas o de izquierda. En este sentido, el Decreto 108 de la Presidencia de la Junta de Defensa Nacional señalaba en su artículo tercero que:

Los funcionarios públicos y los de empresas subvencionadas por el Estado, la provincia o el municipio o concesionarias de servicios públicos, podrán ser corregidos, suspendidos o destituidos de los cargos que desempeñen cuando aconsejen tales medidas sus actuaciones antipatrióticas o contrarias al movimiento nacional.¹⁶

La primera referencia al respecto en Guipúzcoa fue el bando publicado por el nuevo Gobernador Civil de la provincia, Sierra Bustamante, en el que señalaba que:

Queda prohibido en todo el territorio de mi jurisdicción, la readmisión de cualquier clase de obreros o empleados que no se hubiese presentado al trabajo cuarenta y ocho horas después de la entrada de las tropas nacionales en sus respectivas poblaciones, así como la admisión de nuevos obreros o empleados sin permiso expreso de mi autoridad.¹⁷

Poco después, el mismo gobernador declaraba a la prensa local que «no debe quedar ningún germen del marxismo ni nacionalismo en los organismos y servicios provinciales».¹⁸

Siguiendo estas directrices, el ferrocarril del Urola reemprendió su actividad tras la caída de la línea en manos de los sublevados, el 7 de octubre de 1936, una vez reparados los desperfectos ocasionados por los pequeños sabotajes que experimentó durante la retirada republicana. En ese momento, de la plantilla inicial de 171 trabajadores, sólo se pudo contar con los 92 trabajadores que se presentaron en sus puestos de trabajo dentro de las 48 horas transcurridas desde la ocupación del valle.¹⁹

La provisionalidad inicial en la que se encontraba el ferrocarril del Urola desde su caída en poder de los sublevados pasó a consolidarse tras el nombramiento de los nuevos dirigentes de la Diputación Provincial. Tras la breve presidencia del carlista Fidel Azurza, el 19 de octubre de 1936 quedaba constituida la Comisión Gestora de esta institución, presidida por el general retirado Carlos Guerra Zagala,²⁰ quien delegó en los Diputados Provinciales, Isidoro Artaza, Joaquín Aspiazu, José Ramón Quintana Zuloaga, Federico Zarauz Múgica, Antonio Subijana Tellechea y Fermín Zavala Echaide, para la constitución del nuevo Consejo de Administración del ferrocarril del Urola.

¹⁶ *Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España*, N.º 22, 16 de septiembre de 1936, pp. 85-86.

¹⁷ Pedro Barruso Barés: *Violencia política y represión en Guipúzcoa durante la guerra civil y el primer franquismo*, p. 441.

¹⁸ *La Voz de España*, 20 de octubre de 1936, p. 3.

¹⁹ *Datos para el escrito que el Consejo de Administración del F.C. del Urola se propone dirigir a la Diputación con motivo de los expedientes de sus funcionarios*. Documento mecanografiado. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

²⁰ *Unidad*, 19 de octubre de 1936, p. 2.

El 3 de noviembre de 1936 se reunía por primera vez el nuevo Consejo de Administración del Ferrocarril del Urola, bajo la presidencia de Fermín Zavala Echaide. Una de las primeras medidas aprobadas fue declarar disuelto todo el personal de la plantilla del ferrocarril, haciendo uso de las facultades derivadas del Decreto N° 108 del 13 de septiembre de 1936, dictado por la Junta Nacional de Burgos, con el fin de proceder a su depuración. En todo caso, se advirtió a los empleados que en ese momento seguían desempeñando sus cargos, que debían continuar prestándolos hasta que se elaborase la plantilla definitiva y se señaló un plazo de tan sólo tres días, expiraba el 6 de noviembre por la tarde, para que los empleados pudieran solicitar por escrito el reingreso.

Es evidente que todos aquellos trabajadores del ferrocarril del Urola que, en cumplimiento de las ordenes superiores recibidas, habían aceptado la evacuación a Vizcaya, no tuvieron ninguna oportunidad para presentar su solicitud de reingreso, dado que desde finales de septiembre el frente de guerra se había estabilizado en las inmediaciones del límite provincial entre Guipúzcoa y Vizcaya, por lo que resultaba prácticamente imposible pasar de un lado a otro. De este modo, todos los empleados que habían obedecido a sus superiores perdieron su puesto de trabajo de forma automática, sin ser objeto de más procedimientos y sin que se incoase expediente de depuración alguno.

Por lo que respecta a los 92 trabajadores que habían permanecido en el valle, todos ellos presentaron su solicitud de reingreso y, en principio, todos fueron readmitidos. Sin embargo, la readmisión no era definitiva, ya que estaba sujeta a la instrucción de los expedientes que, a juicio de los Jefes de servicio, deberían incoarse, para su posterior aprobación por parte del Consejo de Administración.

De inmediato se procedió a reunir en las oficinas del ferrocarril los informes oportunos y se tomó declaración a los empleados, para lo que la Comisión Permanente establecida al efecto se trasladó a todas las estaciones a fin de practicar los oportunos interrogatorios. Asimismo, se solicitaron informes a los ayuntamientos correspondientes y a las organizaciones locales de Requetés y Falange.²¹

Aunque, en principio, el proceso de depuración se desarrolló de forma interna, en marzo de 1937 se recibió una comunicación del capitán encargado de la 5ª Unidad del Regimiento de Ferrocarriles en la que señalaba que:

Como contestación a su att. escrito num. 742 de fecha de 26 de febrero último, por el que me traslada otro del Jefe de Explotación del Urola, debo manifestar a Vd. que comunique al citado Jefe de Explotación que por estar este Servicio militarizado corresponde a esta Jefatura la resolución definitiva de los expedientes personales. La información que en la actualidad practica el Consejo de Administración, servirá de base a la que el Capitán de la Unidad tiene que instruir y en la cual, como resumen de todas las informaciones propondrá la resolución que juzgue pertinente.²²

La tramitación de los expedientes de depuración se desarrolló con gran lentitud, ya que pese a no tratarse de un número excesivo, un total de 88, transcurrió más de un año

²¹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, pp. 46-47.

²² Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 56.

hasta, que el 17 de diciembre de 1937, la Comisión Permanente del ferrocarril procedió a su traslado, para su resolución definitiva, a la jurisdicción Militar.²³ A su vez, el ejército tampoco imprimió mayor celeridad al asunto, ya que en abril de 1938 tan sólo había resuelto respecto a 47 de los expedientes,²⁴ con resultados que no en todos los casos resultaron del agrado de los responsables del ferrocarril.

En efecto, de los 47 expedientes resueltos, en 27 casos se confirmaron las resoluciones del Consejo, en las que no se aplicaba castigo alguno y en otros 6 casos se mantenía la sanción propuesta por la empresa. Sin embargo, en otros 10 casos el ejército rebajó de forma considerable las sanciones propuestas por el Consejo y, lo que a éste le parecía más grave, a cuatro trabajadores les fueron anuladas por completo. En consecuencia, la Comisión Permanente señalaba al respecto que,

Observando especialmente que los sancionados con bajas por el Consejo y que hasta ahora han sido revisadas y resueltas como definitivas, tres han sido admitidos con sólo las sanciones de 4 meses en dos de ellas y de 6 meses en la tercera.

Además hay diferencias en la aplicación de estas sanciones, pues mientras el Consejo del Urola, como se propuso desde un principio, ha seguido para estos empleados, las mismas normas que para los restantes de la Diputación, la Jurisdicción Militar no lo ha entendido así, pues a los sancionados, ha agravado la pena suspendiéndolos también de empleo, con lo que se castiga a su vez al propio ferrocarril, pues al dejar de prestar servicios el personal, durante el periodo de duración del castigo, visiblemente se desarticula su explotación, por ser el cuadro actual el estrictamente indispensable para la normalidad del tráfico que se desarrolla.²⁵

Cuando el Consejo de Administración señala que se ha agravado la sanción con la suspensión de empleo, se refiere, evidentemente a sus propios intereses y no los del trabajador afectado que, ya que no iba a cobrar es de suponer que prefería no tener que trabajar durante los meses que durase la sanción.

Los expedientes definitivos no quedaron resueltos por la Jefatura Militar hasta diciembre de 1938.²⁶ Resulta llamativo que los militares juzgaron a los trabajadores del ferrocarril del Urola con mayor benevolencia que los cargos políticos que conformaban su Consejo de Administración ya que en ningún caso incrementaron las sanciones propuestas por éstos. Por el contrario, como se puede apreciar en la tabla Nº 5, en 30 de los expedientes, la sanción fue inferior a la propuesta por los responsables del ferrocarril. En este sentido resultan especialmente llamativos los casos en los que la empresa había dispuesto el despido del trabajador, mientras que los militares redujeron el castigo de forma considerable e, incluso, en dos casos la propuesta de despido no tuvo ninguna consecuencia, aunque cabe indicar que uno de ellos, poco después de la caída del valle del Urola en manos de los rebeldes, se había alistado voluntario en el Tercio de Oriamiendi, lo que sin duda, favoreció la resolución positiva de su expediente.

²³ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 81.

²⁴ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 85.

²⁵ *Datos para el escrito que el Consejo de Administración del F.C. del Urola se propone dirigir a la Diputación con motivo de los expedientes de sus funcionarios*. Documento mecanografiado. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

²⁶ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 116.

Cuadro 5. Resultado de los expedientes de depuración de los trabajadores del ferrocarril del Urola

Departamento	Nº afectados	Sanción propuesta por el Consejo	Sanción de la Jefatura Militar
Dirección y Administración	3	Ninguna	Ninguna
Movimiento y Tráfico	17	Ninguna	Ninguna
	1	1 año	1 año
	1	1 año	4 meses
	1	1 año	1 mes
	1	3 meses	3 meses
	2	3 meses	1 mes
	1	6 meses	Ninguna
	1	3 meses	Ninguna
	1	Despido	Despido
	3	Despido	Ninguna
	2	Despido	6 meses
	1	Despido	3 meses
Material y Tracción	12	Ninguna	Ninguna
	1	6 meses	4 meses
	1	3 meses	1 mes
	2	3 meses	Ninguna
	1	Despido	4 meses
Vías y Obras	16	Ninguna	Ninguna
	1	1 año	6 meses
	1	6 meses	2 meses
	1	3 meses	3 mes
	2	3 meses	2 mes
	4	3 meses	1 mes
	3	3 meses	Ninguna
	4	Despido	Despido
	1	Despido	1 año
	1	Despido	4 meses
	1	Despido	Ninguno

Fuente: Museo Vasco del Ferrocarril. Archivo del ferrocarril del Urola *Resolución de los expedientes de depuración del personal*. Documento mecanografiado.

La Resolución de los expedientes de depuración por parte de la Jefatura Militar no resultó del agrado del Consejo de Administración del ferrocarril del Urola el cual, en la reunión celebrada el 31 de diciembre de 1938 hizo constar en el acta que

Habiéndose recibido en la Dirección del Ferrocarril la resolución dictada por la Jefatura Militar, las solicitudes de reingreso de todos sus agentes, con excepción de los expedientes correspondientes a nueve de sus empleados, de los incoados, el Consejo a su vista acordó que, si la Diputación estimara conveniente, se dirigiera a la Superioridad recabando:

- a) La revisión de los expedientes de los que siendo destituidos por el Consejo, han sido admitidos por la Jefatura Militar, y
- b) El que los distintos empleados, salvo los destituidos, es decir, los sancionados con suspensión de empleo y sueldo, durante un limitado tiempo, sigan funcionando en sus cargos, y que las sanciones las satisfagan por mensualidades que no excedan del 20% de su percepción mensual.²⁷

La Diputación Provincial de Guipúzcoa accedió a dirigirse a la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles en dichos términos²⁸ pero, el 16 de diciembre de 1939 dicho

²⁷ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 116.

²⁸ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 118.

organismo denegó sus pretensiones.²⁹ Finalmente, todo el proceso se saldó con un total de 79 empleados despedidos por, según los términos empleados por el Consejo de Administración, «abandono voluntario del puesto», a los que se sumaron otros cinco despidos tras el proceso de depuración del personal, lo que representa cerca del 50% de la plantilla original del ferrocarril. Además, otros 23 trabajadores fueron castigados con suspensiones de empleo y sueldo que oscilaron entre un mes y un año.

Caso aparte es el cese de la guardesa Ángeles Múgica Ayastuy, consecuencia indirecta del proceso de depuración. Aunque ella no abandonó su puesto a la entrada de los rebeldes y tampoco fue objeto de sanción, su marido, el capataz de la 5ª brigada de vías y obras Ramón Muguerza Usabiaga, había sido destituido por «abandono voluntario del puesto». El despido de su esposo supuso, automáticamente, la pérdida del derecho a disfrute de la vivienda, propiedad del ferrocarril y asignada al capataz de la 5ª brigada, que precisamente estaba situada en el paso a nivel que ella debía guardar, por lo que no tuvo más alternativa que renunciar a su puesto al serle imposible prestar el servicio.

Cuadro 6. Trabajadores del ferrocarril del Urola depurados			
Departamento	Nombre	Sanción propuesta por el Consejo	Sanción de la Jefatura Militar
Movimiento y Tráfico	Juan Saldías Carrera	Despido	Despido
	José Jayo Beguiristáin	Despido	Ninguna
	José Mª Zumeta Ibarguren	Despido	Ninguna
	Félix Olaizola Aranguren	Despido	Ninguna
	José Agustín Epelde Seguro	Despido	6 meses
	Anastasio Beristáin Zufiría	Despido	6 meses
	Ignacio Arteché Alcorta	Despido	3 meses
	Marcelo Ruiz Miguel	1 año	1 mes
	Pedro Pérez Echeverría	1 año	4 meses
	Eladio Letamendi Arza	1 año	1 año
	Esteban Tellería Odriozola	6 meses	Ninguna
	Sabino Rica Joaristi	3 meses	3 meses
	José Ruiz Miguel	3 meses	2 meses
	Antonio Gárate Azpiazu	3 meses	1 mes
	Víctor Eraña Cercelayeta	3 meses	1 mes
Material y Tracción	José Gogorza Echeverría	3 meses	Ninguna
	Joaquín Zabaleta Andoaga	Despido	4 meses
	Ignacio Urrestilla Lopetegui	6 meses	4 meses
	José Mª Odriozola Alberdi	3 meses	1 meses
	José Urcola Gorostidi	3 meses	Ninguna
Vías y Obras	Pablo Iraeta Echezarreta	3 meses	Ninguna
	José Mª Aranaga Gárate	Despido	Despido
	Agustín Araquistáin Oruezabal	Despido	Despido
	Francisco Goenaga Odriozola	Despido	Despido
	José Mª Segurota Artola	Despido	Despido
	Teodoro Odriozola Astiazaran	Despido	1 año
	Félix Otaño Tellería	Despido	4 meses
	Manuel Lete Gárate	Despido	Ninguno
	Ignacio Cendoya Querejeta	1 año	6 meses
	Manuel Bernaola Vizcarguena	6 meses	2 meses
	José Ignacio Epelde Larrañaga	3 meses	1 mes
	Víctor Aguirre Zabaleta	3 meses	2 meses
Cleto Aguirre Zabaleta	3 meses	1 mes	

²⁹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 135.

	José M ^o Semperena Aramburu	3 meses	2 meses
	Félix Alberdi Eizaguirre	3 meses	1 mes
	Leandro Urdalleta Iturzaeta	3 meses	3 meses
	Nicolasa Aguirre Zabaleta	3 meses	1 mes
	Eugenio Alberdi Zubimendi	3 meses	Ninguna
	Valentín Aranguren Múgica	3 meses	Ninguna
	Eusebio Jáuregui Aramburu	3 meses	Ninguna
Fuente: Museo Vasco del Ferrocarril. Archivo del ferrocarril del Urola <i>Resolución de los expedientes de depuración del personal</i> . Documento mecanografiado.			

LA REDUCCIÓN DE LA PLANTILLA

Como se ha señalado en anteriores apartados, uno de los males endémicos del ferrocarril del Urola era la abultada plantilla con que contaba esta línea desde sus orígenes y que, como consecuencia de un tráfico inferior al previsto, representaba un gasto que, por sí solo, era incluso superior a los ingresos totales de la explotación. Los diversos Consejos de Administración eran conscientes del problema, pero durante la República, en una coyuntura económica adversa y en la que el paro obrero era un problema de primer orden, no se decidieron a tomar medidas que habrían resultado traumáticas. Con la insidia habitual de los vencedores, el Presidente del Consejo afirmaba en un informe fechado el 11 de octubre de 1939 que

Los jefes de los distintos servicios de dicho ferrocarril, justamente alarmados por el déficit que oscilaba alrededor de la elevada suma de 350.000 pesetas anuales, dirigieron a la Dirección y Consejo en enero de 1935 un escrito en el que señalaban las medidas que podían adaptarse para disminuir la pesada carga que gravitaba sobre la Excm. Diputación, pero como quiera que había que empezar por reducir el excesivo personal, el Consejo, más atento a sus manejos políticos que a la defensa de los intereses provinciales, hizo caso omiso a tan razonable escrito.³⁰

El estallido de la guerra, y el consiguiente abandono del valle por parte de los trabajadores que siguieron las órdenes superiores de evacuación, representó un cambio de coyuntura especialmente propicio para proceder sin complejos a reducir la plantilla del ferrocarril. Como señalaba otro informe interno, una vez «huyeron los que tenían que huir», era la ocasión propicia para redefinir la plantilla con el fin de disminuir el gasto de explotación de forma drástica. Sin embargo, los 93 trabajadores con los que se pudo contar tras la entrada de los sublevados, no resultaban suficientes para atender el servicio por lo que, ya en noviembre de 1936, fue preciso contratar dos electricistas para los talleres, «departamento donde más se notaba la falta del personal hasta el punto de que se hallaban sin oficiales electricistas y mecánicos».³¹

El 11 de febrero de 1937, el Consejo de Administración aprobó el presupuesto para dicho ejercicio en el que la plantilla quedaba fijada en un total de 111 trabajadores, repartidos en los siguientes servicios:

- Dirección y Administración: 3 personas (7 en 1936)
- Vías y Obras: 36 personas, (48 en 1936)
- Material y Tracción: 24 personas (37 en 1936)
- Movimiento y Tráfico: 48 personas (80 en 1936)

³⁰ *Informe sobre reducción de plantilla*. Documento mecanografiado. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

³¹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 43.

Para poder completar la plantilla, fue preciso contratar, entre octubre de 1936 y diciembre de 1939 un total de 17 trabajadores eventuales, la mayor parte sin ninguna clase de experiencia previa, que ingresaron como mozos de estación y trenes o como peones de Vías y Obras. Excepción a esta norma fue el personal destinado a talleres, en concreto, tres electricistas especializados, otro encargado de la central de motores diesel y un pintor. Asimismo, se contrató un factor para Detasas con destino a la Dirección y Administración y un escribiente. De ellos, uno era excautivo, tres eran excombatientes, dos mutilados de guerra y los restantes presentaban excelentes credenciales por su afinidad con el Tradicionalismo, salvo en el caso de los electricistas, los únicos en los que se valoró prioritariamente su competencia profesional.³²

La plantilla prevista en el presupuesto de gastos de explotación de 1937 quedó plenamente consolidada en junio de 1939, cuando el Consejo de Administración aprobó su estructuración definitiva en 109 trabajadores, lo que representaba una reducción del gasto en este concepto de 154.042,81 pesetas respecto al que se había considerado para el año 1936.³³

Desde ese momento, la plantilla del Ferrocarril del Urola osciló en valores próximos a los 100 trabajadores. Sin embargo, el notable ahorro económico obtenido con la importante reducción de plantilla realizada aprovechando la coyuntura de la guerra, no resultó suficiente para enderezar la marcha económica del ferrocarril. En efecto, pese a que el tráfico experimentó a lo largo de los años cuarenta, cincuenta y sesenta un notable incremento, los ingresos no crecieron de forma paralela a la grave inflación que afectó a la economía española en esos años, debido a la política de contención tarifaria que impuso el gobierno y que afectó a todas las explotaciones ferroviarias. Por el contrario, los gastos experimentaron un notable aumento, incluidos los de personal, cuyos salarios eran modificados por decreto. De este modo, solamente en los años 1940, 1942, 1946, 1947 y 1955 el balance de la explotación fue ligeramente positivo, mientras que en los restantes ejercicios fue negativo.

En todo caso, durante los años cuarenta, cincuenta y sesenta, el déficit se mantuvo en cifras relativamente razonables. Sin embargo, a partir de los setenta, el tráfico experimentó una rápida regresión ante la creciente competencia del automóvil, mientras que los gastos, sobre todo de personal, como consecuencia de la mejora de la situación laboral y económica de los trabajadores, experimentaron un rápido incremento. De este modo, en 1973 el gasto duplicó los ingresos, en 1977 los triplicó, en 1978 los quintuplicó y en 1988 se alcanzó un escandaloso coeficiente de explotación del 888,5%. Los responsables del ferrocarril del Urola fueron incapaces de adaptarlo a los nuevos tiempos, mediante la modernización de las instalaciones y el material móvil, lo que podría haber permitido una explotación económica sin personal en las estaciones. Por otra parte, la independencia de esta pequeña línea impedía la obtención de las economías de escala que habría permitido su integración en una explotación de mayores dimensiones. De este modo, por ejemplo, era preciso mantener un taller propio, con más de veinte trabajadores, que representaba una pesada carga.

³² *Relación del personal eventual del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya (Urola)*. Documento mecanografiado. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

³³ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, pp. 125-128.

Cuadro 7. Evolución del tráfico, ingresos y gastos del ferrocarril del Urola, 1926-1986

Año	Viajeros	Mercancías (Tm.)	Ingresos (pts.)	Gastos (pts.)	Coficiente
1936	153.612	33.383	314.801	664.847	211,1%
1937	185.140	43.328	473.722	551.989	116,5%
1938	249.070	47.955	541.979	619.562	114,3%
1939	333.876	49.158	661.373	673.487	101,8%
1940	491.548	56.297	859.335	859.126	99,9%
1941	647.393	61.866	1.076.226	1.153.510	107,8%
1942	747.035	68.102	1.371.922	1.360.189	99,1%
1943	746.824	57.203	1.324.013	1.559.911	117,1%
1944	805.231	58.904	1.401.035	1.775.465	126,7%
1945	827.783	62.434	1.685.055	1.804.501	107,0%
1946	795.206	71.834	2.165.870	2.071.738	95,7%
1947	838.631	68.771	2.650.888	2.538.858	95,7%
1948	812.648	64.308	2.677.719	2.981.810	111,3%
1949	754.930	56.388	2.645.270	2.871.996	108,3%
1950	736.139	57.490	3.125.426	3.551.913	113,6%
1951			3.638.416	3.944.859	108,4%
1952			4.058.253	4.312.801	106,2%
1953	897.153	60.469	4.230.285	4.269.824	100,9%
1954	878.867	55.346	4.888.576	5.061.952	103,5%
1955	986.752	56.982	5.513.673	4.702.012	85,2%
1956	898.877	54.201	5.412.584	5.578.946	103,0%
1957	897.977	38.252	5.945.107	7.330.618	123,3%
1958	904.841	45.376	6.383.388	7.980.898	125,0%
1959	914.983	28.472	6.202.330	8.412.532	135,5%
1960	877.543	37.021	6.892.064	7.936.744	115,1%
1961	944.106	39.859	7.185.980	8.448.449	117,5%
1962	996.485	40.767	7.588.855	10.608.149	139,7%
1963	978.740	52.537	7.915.698	11.699.486	147,8%
1964	857.383	39.255	8.704.584	11.581.648	133,0%
1965	884.699	16.328	8.240.180	13.397.051	162,5%
1966	876.663	19.551	9.187.651	13.923.051	151,5%
1967	846.971	23.129	9.633.905	15.132.407	157,0%
1968	825.060	21.701	9.051.905	15.418.495	170,3%
1969	774.806	4.618	8.668.432	15.751.135	181,7%
1970	732.987	1.548	8.578.104	15.454.710	180,1%
1971	663.489	2.351	8.733.185	16.930.382	193,8%
1972	666.173	2.259	9.892.058	19.032.967	192,4%
1973	609.477	1.920	9.985.948	21.064.051	210,9%
1974	531.622	1.602	12.406.812	24.842.500	200,2%
1975	545.153	2.703	14.063.955	31.851.845	226,4%
1976			14.975.861	37.886.120	252,9%
1977			13.567.408	45.034.614	331,9%
1978			11.853.150	60.552.093	510,8%
1979	532.889	888	13.489.013	75.789.179	561,8%
1980	493.170	672	13.073.174	116.166.690	888,5%
1981	397.196	517	15.993.310	124.887.915	780,8%
1982	415.197	3.045	20.851.642	150.096.060	719,8%
1983	419.210	3.460	21.387.922	165.688.348	774,7%
1984	416.922	660	23.048.900	180.281.890	782,1%
1985	449.670	82	25.316.754	193.562.975	764,0%

Fuente: Memorias del Ferrocarril del Urola, 1937-1985

Aunque desde los años sesenta la Diputación de Guipúzcoa intentó traspasar su línea a la empresa estatal Feve, no consiguió desprenderse de ella hasta la aprobación de la Ley de Territorios Históricos en 1985, momento en que fue definitivamente asumida por el Gobierno Vasco, institución que, a su vez, la integró en la sociedad pública EuskoTren. Sin embargo, ya era demasiado tarde, la profunda descapitalización que había experimentado la línea exigía su total reconstrucción, una inversión que resultaba difícil de asumir en una coyuntura económica especialmente adversa, ante los escasos resultados previsibles. De este modo, el 16 de julio de 1986 se suspendió la circulación de los trenes del ferrocarril del Urola y, tras un infructuoso intento de modernización, en abril de 1989 se decretó su clausura y el levante de las instalaciones.³⁴

LAS SOLICITUDES DE REINGRESO

Como se ha visto con anterioridad, buena parte de la plantilla del ferrocarril del Urola fue cesada sin siquiera abrirse contra ellos expediente de depuración alguno, al considerar las nuevas autoridades que el 47% de los trabajadores habían abandonado su puesto de trabajo de forma voluntaria, algo totalmente falso ya que los que habían optado por la evacuación hacia Vizcaya lo único que habían hecho fue cumplir con rigor las órdenes recibidas por sus inmediatos superiores, los cuales, además, lo eran con anterioridad al golpe de estado del 18 de julio, por lo que su legitimidad era, en principio, incuestionable. Una vez finalizada la guerra en el Norte, los trabajadores del Urola que habían evacuado pudieron regresar al valle y, algunos de ellos se atrevieron a solicitar el reingreso, convencidos de su completa inocencia.

Las primeras solicitudes de reingreso de empleados del ferrocarril del Urola afectados por la disolución de la plantilla decretada por el Consejo de Administración el 3 de noviembre de 1936, se presentaron en agosto de 1937. Fueron en concreto el conductor Santos Tellería y el mozo de la estación de Zumaya-empalme, Miguel Barrenechea. Una vez estudiado el caso, el Consejo decidió por unanimidad, en reunión celebrada el 2 de septiembre, desestimar las instancias,

creyendo así interpretar fielmente el espíritu del Decreto nº 93 en virtud del cual el Sr. Presidente de la Junta Técnica del Estado en oficio de fecha 18 de enero de 1937 dirigido a la dirección del ferrocarril, decretó la baja inmediata de los empleados que, sin justificación de causa habían abandonado el servicio y entre los cuales se hallaban los mencionados Sres. Tellería y Barrenechea.³⁵

Pese a este primer precedente, una vez finalizada la guerra se presentaron nuevas solicitudes de reingreso, como es el caso del capataz de Vías y Obras Gregorio Vicastillo, en abril de 1939³⁶ y los del conductor Alfonso Cajigas y el calzador Ramón Muguerza Usobiaga, planteados en noviembre del mismo año.³⁷ Un mes más tarde, el Consejo de Administración del ferrocarril señalaba que se habían recibido un total de 17 solicitudes por parte de agentes «que se ausentaron al iniciarse el Glorioso Movimiento

³⁴ *Boletín Oficial del País Vasco*, N.º 84, 4 de mayo de 1989, pp. 2852-2854.

³⁵ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, pp. 69-70.

³⁶ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 122.

³⁷ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, p. 141.

Nacional», así como por los despedidos tras el proceso de depuración. Sin embargo, todas las peticiones fueron rechazadas por unanimidad.³⁸

Pese a que la postura de los responsables del ferrocarril quedó claramente determinada, ello no impidió la presentación de nuevas solicitudes de reingreso, como es el caso de las planteadas en marzo de 1941 por Domingo Martínez Muñoz,³⁹ en mayo del mismo año por Marcial Perea Guzmán,⁴⁰ en mayo de 1947 por Bienvenido Gurruchaga,⁴¹ en abril de 1949 por Juan Manuel Fernández,⁴² y en junio del mismo año por Antonio Gurruchaga y Ramón Mugerza,⁴³ todas ellas rechazadas por el Consejo de Administración.

En 1950 los antiguos ferroviarios del Urola recobraron la esperanza tras las declaraciones efectuadas por el Conde de Guadalhorce en su toma de posesión de la Dirección General de Ferrocarriles⁴⁴ y el discurso pronunciado por el Jefe de la Sección Social Central del Sindicato, Vicente García Ribes,⁴⁵ favorable a la readmisión, así como por la aprobación de la Ley de Readmisión de Funcionarios Públicos, unido al hecho de que ellos eran «los únicos ferroviarios de vía estrecha destituidos, en toda la zona norte, desde Irún hasta Oviedo, donde abundan estos ferrocarriles, fueron los de la plantilla del Urola, seguramente por pertenecer a una entidad oficial, y por determinación puramente administrativa».⁴⁶ Además, la sucesión de normativas al respecto, como es el caso de las órdenes ministeriales de 24 de julio de 1950 para la readmisión de antiguos agentes fijos de las compañías que en 1941 se habían integrado en Renfe, de 21 de febrero de 1951 para los de la Compañía Internacional de Coches-Camas, y de 5 de agosto de 1952 para los de los Ferrocarriles Explotados por el Estado y el Metro de Madrid,⁴⁷ animó a los antiguos empleados del Urola a plantear sus solicitudes en base a las nuevas normativas. Sin embargo, las nuevas peticiones presentadas a lo largo de 1951 por Nicasio Olano Echevaguren, Justo Fernández Barrutia, José Miguel Gárate Arzuaga, Félix Aguirre Echevarría, Pedro Echave Egaña, Juan José Lazcano Urcelay y Gabriel Pedrosa Lorite fueron nuevamente desestimadas.⁴⁸

El 31 de julio de 1953 el Ministerio de Obras Públicas dictó una nueva normativa para la readmisión de los agentes que habían abandonado el puesto de trabajo, lo que

³⁸ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, pp. 143-144.

³⁹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1941-1945*, p. 15.

⁴⁰ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1941-1945*, p. 19.

⁴¹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1946-1950*, p. 57.

⁴² Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1946-1950*, p. 125.

⁴³ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1946-1950*, p. 137.

⁴⁴ *Solicitud de readmisión de Nicasio Olano Echevaguren*. Documento mecanografiado. Cabe señalar que en el momento de realizar esta solicitud, el interesado trabajaba en la empresa estatal Renfe. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

⁴⁵ *Rutas*, Nº 46, abril de 1950, pp. 6-7.

⁴⁶ *Solicitud de readmisión de Juan José Lazcano Urcelay*. Documento mecanografiado. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

⁴⁷ *Circular Nº 29 del Ingeniero Jefe de la División Inspectoría de Ferrocarriles*. Documento mecanografiado, 1 de septiembre de 1953. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

⁴⁸ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1951-1955*, pp. 54-55.

provocó una nueva sucesión de solicitudes de reingreso,⁴⁹ en concreto de los agentes Domingo Martínez Muñoz, Gregorio Vicastillo Franco, José Luis Gárate Arzuaga, Pedro Echave Egaña, Justo Fernández Barrutia, Juan José Urretavizcaya Iraola, Justo Balzategui Salaverría y Fermín Plazaola Lazpiur. La petición del primero fue automáticamente rechazada, al considerar que, por haber sido condenado en su día a 12 años y un día por auxilio a la rebelión, no era acreedor de los beneficios de la citada normativa.⁵⁰ Por su parte, dada su avanzada edad, Gregorio Vicastillo solicitó la jubilación, lo que tampoco fue concedido.⁵¹ Finalmente, ninguno de los interesados obtuvo el reingreso.

Tras este último episodio, no volvieron a registrarse nuevas solicitudes de ingresos, por lo que la única modificación que experimentó la situación de los trabajadores despedidos del ferrocarril del Urola con motivo de la Guerra Civil fue la aprobación por parte de la Diputación del Decreto de 9 de agosto de 1963 por la que se otorgaba una pensión no contributiva de 400 pesetas a todos aquellos empleados de esta institución que no hubieran llegado a trabajar más de quince años, situación en la que se encontraban todos estos ferroviarios. De este modo, un total de 29 ex empleados y tres de sus viudas pudieron acogerse a esta medida de gracia.⁵²

La situación de los antiguos empleados del ferrocarril del Urola no volvería a experimentar cambios hasta el fallecimiento del dictador Franco. Con el inicio de la transición política hacia la democracia y la promulgación de las primeras leyes de amnistía política, algunos de los ferroviarios depurados consideraron llegado el momento para reivindicar sus derechos, no ya para el reingreso, dada su avanzada edad, pero sí, al menos, para lograr obtener la jubilación que les correspondía, así como para denunciar la injusticia en la que habían vivido los últimos cuarenta años, algo que, sin embargo, no resultó fácil.

En efecto, el 22 de septiembre de 1977 el Consejo de Administración analizó las solicitudes que, en base al Real Decreto Ley de amnistía del 30 de julio de 1976⁵³ y las normas sobre su aplicación a los funcionarios de la Administración Local,⁵⁴ presentaron los antiguos ferroviarios Bernardino Gurruchaga, Eladio Perea Guzmán y Julián Areizaga. Sin embargo, la institución, dominada todavía por el franquismo, las rechazó.

La Ley de Amnistía Laboral del 15 de octubre de 1977⁵⁵ dio nuevos argumentos a los ferroviarios del Urola represaliados, por lo que optaron por presentar diversas demandas ante la Magistratura de Trabajo, con el apoyo de diversos abogados laboristas como Javier Urgoiti o el que más tarde fuera destacado político del socialismo vasco, Ramón Jáuregui. Sin embargo, el resultado obtenido fue desigual ya que mientras los expedientes de Rafael Aguirrezabalaga, Cipriano Aguirrezabalaga y Mariano Imaz, tramitados por el juzgado N.º 1, obtuvieron sentencias favorables, los de Bernardino Gurruchaga y Julián Lazcano, juzgados por el N.º 3, fueron negativos, de manera que

⁴⁹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1951-1955*, p. 140.

⁵⁰ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1951-1955*, pp. 219-220.

⁵¹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1951-1955*, p. 225.

⁵² *Expedientes del personal*. Museo Vasco del Ferrocarril, Archivo del Ferrocarril del Urola.

⁵³ *Boletín Oficial del Estado*, N.º 186, 4 de agosto de 1976, pp. 15097-15098.

⁵⁴ *Boletín Oficial del Estado*, N.º 168, 15 de julio de 1977, pp. 15907-15908.

⁵⁵ *Boletín Oficial del Estado*, N.º 248, 17 de octubre de 1977, pp. 22765-22766.

ambos tuvieron que recurrir ante el Tribunal Central de Trabajo de Madrid.⁵⁶ Afortunadamente, el progresivo cambio de la coyuntura política hizo que, en esta ocasión, el Consejo de Administración del ferrocarril decidiera no recurrir las sentencias y aceptara incluir a estos trabajadores en la plantilla para, de inmediato, tramitar sus expedientes de jubilación.

Finalmente, el 26 de julio de 1979, ante las nuevas sentencias favorables dictadas por la Magistratura de Trabajo a favor de los trabajadores represaliados Julián Areizaga, Eladio Perea, y Ramón Mugerza, el Consejo de Administración del Ferrocarril del Urola acordó:

1.- Declarar que el personal del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya (Urola), que figura en la adjunta relación con las respectivas fechas de nacimiento e ingreso y puesto de trabajo desempeñado, quedó separado del servicio de esta Corporación el día 20 de septiembre de 1936, por depuración política, con motivo de la guerra civil, siéndole de aplicación la Ley 46/1977 de 15 de octubre sobre Amnistía Laboral.

2.- Que se efectúen cuantos trámites sean precisos para promover la efectividad de los derechos correspondientes a los interesados, dictándose al efecto las oportunas resoluciones por la Presidencia.

La decisión del Consejo de Administración del ferrocarril del Urola fue asumida por la Diputación de Guipúzcoa, institución que, el 22 de agosto de 1979 decretó la aplicación de la Ley de Amnistía Laboral del 15 de octubre de 1977 a los trabajadores del ferrocarril del Urola. Esta medida se extendió a un total de 32 trabajadores, así como a la viuda de uno de ellos. Se cerraba de este modo la historia de los 84 trabajadores despedidos como consecuencia de la Guerra Civil.

CONCLUSIONES

Tras el análisis de la documentación disponible se puede alcanzar la conclusión de que el proceso de represión de los trabajadores del Ferrocarril del Urola tuvo una doble vertiente. En efecto, a la propia depuración política se unió el propósito de los nuevos rectores franquistas de reducir la abultada plantilla que gravaba sobremanera la explotación de este pequeño tren. De este modo, como se ha señalado con anterioridad, la primera medida tomada al respecto fue el de la disolución total de la plantilla, con un plazo de solo tres días para solicitar el reingreso, algo del todo imposible para los 79 trabajadores que, siguiendo las indicaciones de sus superiores, obedecieron la orden de evacuación a Vizcaya.

En este sentido es importante destacar que, en el caso del Ferrocarril del Urola, no se había producido ninguna ruptura en la cadena de mando existente antes del golpe de estado del 18 de julio, ya que tanto el Consejo de Administración, como el director de explotación y el jefe de movimiento ostentaban dichos cargos antes de esa trágica jornada. Por tanto, era imposible dudar de la legitimidad de la orden de evacuación y los trabajadores que la atendieron no hicieron sino obedecer a sus directos superiores. De hecho, los que no fueron movilizados para otros menesteres, siguieron cobrando sus salarios en la oficina provisional de la Diputación de Guipúzcoa en Bilbao y, algunos de ellos, realizaron labores de vigilancia, mantenimiento y conservación del material móvil del ferrocarril del Urola que había sido trasladado a diversas estaciones de la provincia vecina.

⁵⁶ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Acta del Consejo de Administración del 28 de junio de 1978*.

Sin embargo, este colectivo de 79 trabajadores, que se había limitado a obedecer a sus legítimos superiores,⁵⁷ recibió el más duro de los castigos, el despido, camuflado por los nuevos rectores de la línea bajo el eufemismo de «abandono voluntario del cargo». Sobre ellos ni siquiera se instruyeron expedientes de depuración, salvo en el caso de los que solicitaron el reingreso a partir del fin de la guerra en el Norte y, en todos los casos, con resultados negativos.

Dado que el estudio de la depuración política de los ferroviarios tras la Guerra Civil es un campo sobre el que apenas se han publicado trabajos de investigación, es difícil establecer comparaciones entre lo sucedido en el Urola y lo que aconteció en otras empresas. Sin embargo, no tenemos constancia de que en otras concesionarias se actuase de una forma tan radical como fue la inmediata disolución de toda la plantilla y un plazo tan breve para solicitar la readmisión. Por ejemplo, frente al 50% de empleados despedidos en el Urola, tanto como consecuencia directa de la disolución de la plantilla como del posterior proceso de depuración de los que solicitaron la readmisión, en el caso de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, entidad también pública dependiente del Ministerio de Obras Públicas, de 1.985 trabajadores únicamente fueron despedidos 277, lo que representa el 13,9%.⁵⁸ Otro ferrocarril con bastantes similitudes al Urola, ya que también dependía de una institución pública, el tren de Triano, perteneciente a la Diputación Provincial de Vizcaya, tampoco procedió a la disolución de la plantilla y, del estudio de los libros de actas de su Consejo de Administración, se desprende que de 147 trabajadores, se destituyó de sus puestos a 52, lo que supone el 25,3% del total.⁵⁹

Sin duda, el deseo de aprovechar la circunstancia para reducir el personal del ferrocarril del Urola explica el elevado volumen de despidos que trajo consigo la Guerra Civil, pero en ningún modo justifica la evolución posterior de este asunto. En efecto, con el paso del tiempo y, sobre todo, tras la derrota de las potencias del eje en la Segunda Guerra Mundial, el régimen de Franco intentó ofrecer una imagen más benigna, por lo que fueron numerosas las revisiones de expedientes de depuración y la incorporación a sus antiguos puestos de funcionarios y trabajadores despedidos en todos los estamentos. Un simple rastreo por las páginas del Boletín Oficial del Estado permite constatar un lento pero constante goteo de órdenes de readmisión. Si esto sucedía en la administración estatal, es fácil suponer que en otros sectores se pudo actuar de forma similar. Por ejemplo, en noviembre de 1948, el secretario nacional del Sindicato de Transportes y Comunicaciones, Julio Diego, afirmaba que uno de los acuerdos más importantes adoptados con motivo de los actos conmemorativos del centenario del primer ferrocarril español fue el referente a la «readmisión de los obreros que por motivos políticos fueron separados de sus puestos y que se encuentran favorablemente informados».⁶⁰

⁵⁷ De hecho, uno de los que firmó la orden de evacuación, el director de explotación, no se desplazó a Vizcaya y se mantuvo en el cargo con las nuevas autoridades.

⁵⁸ Explotación de Ferrocarriles por el Estado: *Memoria de julio de 1936 a junio de 1941*, pp. 136-138.

⁵⁹ Ferrocarril de Triano: *Libro de Actas del Consejo de Administración, enero de 1935 a julio de 1939*, pp. 199-300.

⁶⁰ *La Vanguardia Española*, 7 de noviembre de 1948, p. 3.

A partir de esa fecha, se suceden diversas declaraciones por parte de diversos responsables del Sindicato de Transportes, Ministerio de Obras Públicas y Renfe. Por ejemplo, en diciembre de 1951 el ministro del ramo, Conde de Vallellano, afirmaba que ya se había readmitido en Renfe a 105 antiguos trabajadores⁶¹ y, cinco meses más tarde, anunciaba la incorporación de otros 350 ferroviarios.⁶² En junio de 1953 fueron readmitidos otros 150 ferroviarios en la empresa estatal⁶³ y poco después se anunciaban nuevas rehabilitaciones con motivo de la celebración de la festividad del 18 de julio.⁶⁴

Como se ha visto anteriormente, estas medidas, así como otras como la orden del Ministerio de Gobernación del 21 de diciembre de 1951 sobre normas para la revisión de los expedientes de depuración político-social de los funcionarios de las corporaciones locales,⁶⁵ animaron a diversos ex empleados del ferrocarril del Urola a solicitar su reingreso pero, en su caso no hubo ni clemencia ni piedad, algo que no debe atribuirse en exclusiva al deseo de mantener la plantilla bajo mínimos. Bien al contrario, en aquellos años la movilidad de los trabajadores de esta línea era muy elevada, como consecuencia de unos sueldos inferiores a los que por lo general ofrecían las industrias locales, por lo que entre 1949 y 1959 fue preciso contratar a un total de 83 nuevos empleados.⁶⁶ Por tanto, resulta evidente que, pese a los años transcurridos, seguía vivo el espíritu de venganza de los rectores políticos de la Diputación de Guipúzcoa, ya que, en caso contrario, no habría resultado excesivamente difícil recolocar a los ocho trabajadores que en 1953 solicitaron el reingreso.

Este espíritu de venganza se mantuvo en todo su vigor hasta los primeros años de la transición. Como se ha visto, incluso tras la publicación de las leyes de amnistía de 1976 y 1977, las solicitudes de readmisión presentadas por diversos trabajadores con el simple propósito de obtener una pensión digna fueron rechazadas y sólo lograron su propósito tras acudir a la Magistratura de Trabajo. No fue hasta el año 1979, tras las primeras sentencias favorables a los trabajadores y la sustitución de los antiguos dirigentes franquistas de la Diputación por otros elegidos democráticamente cuando, finalmente, los trabajadores represaliados del Ferrocarril del Urola alcanzaron el merecido reconocimiento a sus demandas.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias

Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, Fondo del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya:

- *Acta del Consejo de Administración del 28 de junio de 1978*
- *Circular N° 29 del Ingeniero Jefe de la División Inspector de Ferrocarriles*
- *Datos para el escrito que el Consejo de Administración del F.C. del Urola se propone dirigir a la Diputación con motivo de los expedientes de sus funcionarios.*
- *Expedientes del personal*

⁶¹ *La Vanguardia Española*, 20 de diciembre de 1951, p. 1.

⁶² *La Vanguardia Española*, 1 de mayo de 1952, p. 1.

⁶³ *La Vanguardia Española*, 5 de junio de 1953, p. 8.

⁶⁴ *La Vanguardia Española*, 16 de julio de 1953, p. 4.

⁶⁵ *La Vanguardia Española*, 8 de agosto de 1953, p. 4.

⁶⁶ Ignacio Arceche *et al.*: *El ferrocarril del Urola, 1926-1986*, pp. 278-317.

- *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1925-1926*
- *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1931-1932*
- *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*
- *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1941-1945*
- *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1946-1950*
- *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1951-1955*
- *Libro de Actas del Comité provisional de explotación.*
- *Informe sobre reducción de plantilla, 1937*
- *Relación del personal eventual del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya (Urola)*
- *Relación nominal del personal del ferrocarril del Urola en 1 de enero de 1936.*
- *Solicitud de readmisión de Juan José Lazcano Urcelay*
- *Solicitud de readmisión de Nicasio Olano Echevaguren*

Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril. Fondo del Ferrocarril de Triano:

- *Libro de Actas del Consejo de Administración, enero de 1935 a julio de 1939*

Publicaciones de empresas

Explotación de Ferrocarriles por el Estado: *Memoria de julio de 1936 a junio de 1941.* Madrid, Rafael Calleja, 1941.

Ferrocarril del Urola, *Memorias, 1926-1935.* San Sebastián, Diputación Provincial de Guipúzcoa, 1927-1936.

Publicaciones periódicas

Boletín Oficial de la Junta de Defensa Nacional de España, 16/9/36

Boletín Oficial del Estado, 4/8/76, 15/7/77 y 17/10/77

Boletín Oficial del País Vasco, 4/5/89

Diario Oficial del País Vasco, 30/10/36

Euzkadi, 17/9/36

Gaceta de Madrid, 15/10/20

La Vanguardia Española, 7/11/48, 20/12/51, 1/5/52, 5/6/53, 16/7/53 y 8/8/53.

La Voz de España, 20/10/36

Rutas, 4/50

Unidad, 29/10/36

Bibliografía

ARTECHE ELEJALDE, Ignacio, Lourdes Odriozola Oyarbide y Juanjo Olaizola Elordi: *El ferrocarril del Urola, 1926-1986.* Azpeitia, Ayuntamiento de Azpeitia, 2001.

BARRUSO BARES, Pedro: *Violencia política y represión en Guipúzcoa durante la guerra civil y el primer franquismo (1936-1945).* San Sebastián, Editorial Hiria, 2005.

JIMENEZ ABERASTURI CORTA, Luis M^a: *Crónica de la guerra en el Norte, 1936-1937.* San Sebastián, Editorial Txertoa, 2003.

ANEXO 1

LA REPRESIÓN DE LA LENGUA, LOS BILLETES DEL FERROCARRIL DEL UROLA

La represión que ejercieron los vencedores en el Ferrocarril del Urola no se limitó a la persecución de sus trabajadores, sino que también se extendió a otros ámbitos, entre los que se incluye el de la lengua vernácula.

En efecto, uno de los aspectos más singulares del Ferrocarril del Urola es el hecho de que los billetes utilizados en el servicio de viajeros eran bilingües, con una cara en castellano y el reverso en euskera. La decisión para su edición fue tomada por el Consejo de Administración el 10 de agosto de 1925, justificando esta decisión en el hecho de que la zona atravesada «es una de las que en mayor extensión se habla el vascuence, hasta el extremo de que hay muchos caseros que no conocen el idioma castellano debido a las condiciones topográficas del país que hace que vivan aislados entre montañas».⁶⁷

Desde la inauguración del ferrocarril en 1926, hasta la Guerra Civil, se utilizaron los títulos bilingües con total normalidad pero, tras el inicio del conflicto bélico, las nuevas ediciones que era necesario realizar a medida que se agotaban las existencias, se imprimieron únicamente en castellano. La primera tirada de títulos de este tipo se efectuó el 6 de diciembre de 1936. Sin embargo, tanto en las taquillas como en las estaciones del ferrocarril había en existencia importantes cantidades de billetes bilingües, que databan, la mayor parte de ellos, de 1925, los cuales se siguieron expidiendo al público con normalidad ya que debido a la penuria de medios existente en el momento, no era factible su sustitución inmediata.

Esta situación cambió de forma radical el 15 de agosto de 1938, cuando se expidió el billete militar de clase salón número 2.490, a favor de la Jefatura del Servicio Militar de Ferrocarriles. La reacción de las autoridades militares fue fulminante, exigiendo el cese inmediato en su cargo del Director del Ferrocarril del Urola, quién debía quedar suspendido de empleo y sueldo hasta que no quedase aclarado el motivo por el cual estaban en vigor estos títulos, exigiendo se investigara la fecha de edición, así como quienes ordenaron su redacción en vascuence, «prohibiendo desde luego, que se sigan expidiendo».⁶⁸

De inmediato se realizaron las oportunas diligencias, con la toma de declaraciones al Director del ferrocarril, Ramón Pagola Goya, quién justificó la utilización de estos billetes en la falta de recursos para retirar de la circulación los bilingües y su sustitución por títulos redactados exclusivamente en castellano. En su informe, señalaba que en los almacenes y taquillas de las estaciones había en existencia 207.900 billetes de estas características, la mayor parte de las clases menos utilizadas; obediencia, autorizaciones y militares.

⁶⁷ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1925-1926*, p. 147.

⁶⁸ Archivo del Museo Vasco del Ferrocarril, *Expediente relativo a la utilización de billetes en vascuence*.

Una vez aceptadas sus explicaciones, el señor Pagola fue repuesto en su cargo el 15 de septiembre de 1938.⁶⁹ Los billetes bilingües continuaron circulando tras ser previamente censurado el texto en euskera, al pegar sobre él una fina lámina de papel. En todo caso no fueron muy utilizados y de hecho, el Museo Vasco del Ferrocarril pudo recuperar miles de ellos en los almacenes del Ferrocarril en Azpeitia, formando en la actualidad parte de sus fondos documentales.

⁶⁹ Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, *Libro de Actas del Consejo de Administración, 1935-1940*, pp. 104-108.