



# EL PUEBLO VASCO

SAN SEBASTIAN  
Martes 10 de Septiembre de 1929.

Año XXVII.—Nº. 9.065.

La publicidad se recibe exclusivamente en la AGENCIA NAVAS, en San Sebastián en las oficinas del representante de dicha AGENCIA, 34, calle Otxarko (El Pueblo Vasco) en BIARRITZ: Place de la Liberté; en París: 102, Rue Richelieu, y en todos los consulados de Francia y del extranjero.

## DIARIO INDEPENDIENTE

La publicidad se recibe exclusivamente en la AGENCIA NAVAS, en BURDOS: 54, Cours du Clapier Ronger; en PARÍS: 102, Rue Richelieu, y en todos los consulados de Francia y del extranjero.

Fundador: Rafael Picavea.

### EL TEMA DE ACTUALIDAD

## Un escrito pidiendo que se modifique el ancho del ferrocarril del topo

Se rechaza el tercer carril, pero se pide que se modifique el de San Sebastián a la Frontera. Y por qué no en vía española?

Haciéndose eco de los rumores autorizados que atrajo al Excmo. señor, Ministro de Fomento el propósito de prolongar hasta San Sebastián la vía de ancho internacional, a semejanza de lo aprobado ya para la frontera de Cataluña, donde muy en breve penetrará la vía francesa hasta Barcelona, el Ayuntamiento de San Sebastián ha adoptado el acuerdo de solicitar del Gobierno la construcción del tercer carril, que permita llegar hasta la capital de Guipúzcoa a los trenes extranjeros, que hoy se detienen en Irún.

Por el temor de que tal solicitud perjudicase a ciertos intereses de la ciudad fronteriza, el Ayuntamiento de Irún, secundado por respetables elementos de aquella localidad y por el Excmo. EL PUEBLO VASCO, ha protestado de los intentos de San Sebastián y, en contra de sus gestiones, realizadas otras, empequeñeciéndole, en las discusiones surgidas, la trascendencia del problema por no afrontarlo con la mira puesta en los intereses propiamente de Guipúzcoa y en los generales de la nación.

No podemos rehuir el estudio y la determinación de nuestro criterio sobre particular de tanta montaña para las entidades económicas de Guipúzcoa.

Por eso, dando de lado a toda cominería, y aun al interés localista, muy respetable, pero que debe ceder ante los intereses generales, creemos cumplir un inexcusable deber exteriorizando nuestra opinión y procurando llegar a sumar las de todos los guipuzcoanos que crean, como nosotros, que se trata de la prosperidad de la provincia y de la región.

Si remontarnos a otras épocas, no se ha olvidado todavía el gesto del señor conde de Gómez, presidente de la Compañía Transatlántica española, dirigiéndose al Gobierno, en octubre de 1925, cuando se prorrogó el contrato de servicios marítimos de dicha Compañía, con una carta abierta en la que se pedía la reforma y habilitación del puerto de Pasajes para grandes navíos y el tendido del tercer carril para acceso al puerto de las líneas francesas.

Aquella iniciativa del señor conde de Gómez pareció tan pertinente y beneficiosa para los intereses de Guipúzcoa, que Corporaciones oficiales y económicas, personalidades y autoridades de esa provincia la felicitamos estufativamente, sin que entonces surgiera la menor protesta. Aquella idea no llegó a vías de realización, sin duda por ser prematura mientras no se acometeran las obras de Pasajes y también porque el tercer carril, en el tráfico intenso que en Guipúzcoa tiene la vía de la Compañía del Norte, era una dificultad tal vez insuperable y, más, en momentos en que se multiplicaron las circunstancias que hicieron de Vascongadas y Cataluña los hogares más de Pasajeros de Europa, que forzosamente habría de limitar y reducir el movimiento de la nueva línea, que necesitaba plena libertad si había de significar la vida y el movimiento que el conde de Gómez reclamaba.

El tercer carril, solución económica para líneas no agotadas, es insostenible en nuestro caso por la congestión continua de la vía Norte en toda la provincia y singularmente en Pasajes, que no puede aumentar en un metro sus vías, ocupadas de cortina, para dar salida a los 45.000 vagones que hoy carga el puerto, ni podría媒erizar esos 45.000 vagones, si sus vías tuvieran el tercero.

En cambio, la vía internacional en Herrera pierde todo sentido ni dificultad, y serviría, en el peor de los casos, para aliviar a la Línea del Norte en el movimiento del Puerto con Rentería y San Sebastián, que es de muchos miles de toneladas.

Los cuatro años transcurridos han obviado ambas dificultades. Las obras del puerto están en plena actividad, y el acceso para grandes vapores en la primera de las realidades que obtendrá Pasajes del plan aprobado por el Gobierno.

El tercer carril ya no es solución obligada, pues entre las mejoras que la electrificación del Norte ha producido, una de las más logradas es el establecimiento de muchos y rápidissimos trenes tranvías, que han absorbido el tráfico del ferrocarril de la frontera llamado vulgarmente "el topo", cuya instalación permite, a poco costa y con gran rapidez, transformarla en vía francesa, que beneficiaría a los Ayuntamientos de su recorrido hasta el puerto de Pasajes y San Sebastián.

Seducido por la ideal coyuntura de beneficiar a todos sin perjuicio para ninguno, quisieron aprobarlo el señor Ministro de Fomento. Cuantos se preocupa de la estructuración de nuestros ferrocarriles van con el de que la vía francesa, hoy hasta San Sebastián a tan poca costa, y más tarde a Vizcaya, facilitará el tránsito insospicado las comunicaciones, abarcándolas, confortabilizándolas, abreviándolas y produciendo al trabajo de nuestra región inmenso beneficio.

No es el turismo de San Sebastián, aun con ser tan importante, el que ha impulsado con él su desarrollo, sino la considerable de las otras playas y estaciones balnearias de Guipúzcoa, el afectado exclusivamente por la vía francesa.

No es tampoco el movimiento de pasajeros marítimos que habría de nacer y desarrollarse con el establecimiento de la vía francesa, según el avance del Congreso de Trasatlántica, lo que impulsa nuestra resolución.

Sin embargo, debemos reconocer que nos inspira respeto y nos halaga como interesados en la prosperidad del puerto de Pasajes el criterio del señor conde de Gómez, por su caracterizada personalidad y por el puesto que desempeña en la Compañía de navegación más importante de España, que estudió el asunto, envió a Pasajes ingenieros de Caminos y al final de su labor de varios meses escribió: "Veó hace años, con dolor, que por el turismo, y al estudiar el remedio de este mal he creído encontrarlo en el del proyecto que en esta carta modestamente expongo." Y conste que en dicha carta no hablaba el conde de Gómez más que de habilitación de Pasajes y de vía francesa hasta ese punto.

A nosotros nos mueve a pedir hoy la vía fran-

y los demás confines vascongados de la vía dentro, la consideración de lo defectuoso del servicio de esta anchura; lo mismo para viajeros que para mercancías; la hostilidad que venimos observando en los centros dirigentes a cuanto tiende a completar, renovar y mejorar dichas líneas, con lo cual las localidades por ellas servidas quedarán rezagadas en el plan de mejoramiento ferroviario que hoy realiza el Gobierno.

No es lo mismo tener trenes bien comunicados y servidos, que líneas defectuosas, lentes y sin continuidad con las de otras regiones.

Cuando los trenes de España eran lentos y pesados, Guipúzcoa hacía un gran papel con sus ferrocarriles, que fomentaban la producción industrial y el movimiento turístico de nuestra provincia. Hoy, que se está mejorando la comunicación ferroviaria nacional por la competencia del automóvil y por las continuas emisiones de Deuda del Conde Suárez, Pionero, el año pasado, las líneas de los Vascongados, Plazola, Meolasa y Urola no son de chadas de perfección.

Para evitar que Guipúzcoa, la mayor servidora, empobrece en su situación, propongamos por toda mejora y perfeccionamiento que se intente en nuestras líneas actuales.

Hoy "el topo" sirve de bien poco. Transformado en vía francesa, su desenvolvimiento es incuestionable, y con ese desenvolvimiento vendrá la prosperidad de cuanto terreno guipuzcoano atrae.

Son, por suerte, sus diez y nueve kilómetros lo más rico de Guipúzcoa; y sin detenerse a comparar el número de Ayuntamientos beneficiados y el censo de población de los mismos con el resto de Guipúzcoa, la mejora alcanzará a todos por la radicación lógica de los negocios y porque la vía francesa en el puerto del servicio de toda Guipúzcoa y en la capital de la provincia es materia que a toda ella afecta vivamente.

Las demoras y los recargos del tranvía para viajeros y mercancías, son obstáculos por cuya desaparición tiene que trabajar toda entidad económica.

Guipúzcoa precisamente tiene como compensación de la pobreza de su suelo lo admirable de su emplazamiento, y todo problema de comunicaciones es y ha sido siempre primordial para ella.

Sus comunicaciones por carretera, sus vías férreas, sus teléfonos, no son alardes de progreso sobre las demás regiones españolas, sino indispensables medios para la vida de su densa y refinada población, lo mismo en el aspecto material que en el espiritual; pues no cabe duda de que no es la condición más favorable la que tienen los habitantes de Vascongadas y Cataluña los hombres mayores de España, los más sólidamente asentados de su industria y de su cultura. Fueron éstas dos líneas de hierro que sustituyeron a las antiguas correderas, casas de llaves, que fueron de Inglaterra y en el que por cierto se adelanta su autor, a proponer el cambio de vía del ferrocarril del topo. Sólo que pide que este ferrocarril se le aplique el ancho normal de las vías españolas.

Dos años de continuas opiniones vayan expidiéndose, manifestándose trancamente la nuestra, muy modesta. Por nuestra parte vamos, pues, hoy afrontar a la hermosa población fronteriza con el tren de ancho internacional, porque se teme que en un remoto e inseguro futuro a decrecerse que una parte del despacho aduanero se haga los de Irún.

Demuestro que fuera ese daño —lo que será muy difícil, pues la Aduana de la nueva Línea no hay por qué trasladarse de Irún—, y aunque en el peor de los casos fuese irremediable, la provincia debe compensarlo, resarcirlo, y lo hará así: pero en modo alguno cabe que por tal obstáculo vaya a oponerse Guipúzcoa al pensamiento del

Gobierno, que desea favorecerla al favorecer a España.

Por mucho que se pretenda empequeñecer el beneficio para Guipúzcoa de la línea francesa hasta San Sebastián, siempre será immenso al lado del resto que para la nación supondrá esa obra cuyo importe no puede menos de ser modestísimo.

Por eso resulta paradójico que, no habiendo levantado una sola voz en Guipúzcoa contra ninguna de las numerosas propuestas proyectadas y realizadas felicitamente en el seno del presupuesto extraordinario, haya surgido una encendida oposición a la reforma de una línea guipuzcoana que supondrá una verdadera indignidad para el conjunto del plan de reformas ferroviarias.

En cuanto a EL PUEBLO VASCO (ya que en el escrito se lee de modo que pudiera dar lugar a torcidas interpretaciones) debemos recordar que hemos dado la cara no sólo por defender los intereses de Irún, sino también, los de Guipúzcoa. En su apóstilla, que por cierto, hubimos de agregar al pie de uno de los artículos dijimos, bien claramente, que "hasta que solo de parceremos equivocado el proyecto del tren del topo era, para nosotros motivo bastante para combatirlo. Muy respetables y todo, los intereses de Irún, (decíamos) lo que importa más en este pleito es la demostración de que el tercer carril no resuelve ningún problema de turismo a San Sebastián".

Y esto que, en definitiva, hemos sostenido, ha tenido el éxito que se deduce del propio escrito.

en tiquis migas, ni en alusiones más o menos intencionadas de dudosas legitimidad.

La ciudad de Irún ha obrado noblemente, abierto. Sus intereses son tan sagrados como los de cualquier otro pueblo de Guipúzcoa. No se ha referido nadie a particularismos más o menos amistosos, sino a los intereses de la colectividad irunesa, en general.

En cuanto a EL PUEBLO VASCO (ya que en el escrito se lee de modo que pudiera dar lugar a torcidas interpretaciones) debemos recordar que hemos dado la cara no sólo por defender los intereses de Irún, sino también, los de Guipúzcoa. En su apóstilla, que por cierto,

a que nos referimos. Ya que no sólo no habla hoy, nadie, del tercer carril, sino que en dicho escrito, se dice terminantemente que no hay que pensar en semejante reforma (en el del tercer carril) que queda unánimemente rechazada.

Ahora en el escrito de la Liga de Productores se trata de pedir que sea el ferrocarril del topo el que haya de transformarse en vía francesa, y aunque nosotros nos unimos con mucho gusto, a toda suisión que redunde en beneficio de Guipúzcoa, acaso tengamos que pedir que no se determine el ancho definitivo de la transformación sin que antes se debatan o se expliquen al ferrocarril de Irún.

Es posible que existan fundamentos que expone, aclaratorios de este extremo. No voy a resumirlos, queriendo hacer un bien a Guipúzcoa y a su gente y a sus intereses generales, al no aplicar, al del topo, el ancho de vía que tienen las demás ferrocarriles españoles.

Pero esto va muy largo y terminaremos sin perjuicio de volver al tema otro día felicitándonos de que de modo tan concreto y eficaz se haya rechazado la solución del famoso tercer carril.

## INFORMACION DE PROVINCIAS

### El Presidente anuncia que no habrá más amnistía

El Infante don Jaime y el marqués de Estella, en Palma El Congreso municipalista Consejo de ministros en Valencia

Madrid, 9 (12 n.).

**EL INFANTE DON JAIME EN VALENCIA**  
Valencia. — En el expresó de las nubes llegaron a esta capital procedentes de Madrid S. A. R. el Infante don Jaime y el presidente del Consejo de ministros, general Primo de Rivera.

Se les tributó un entusiasta recibimiento acudiendo a la estación las autoridades, personalidades, entidades y un gentío enorme.

El público aclamó con entusiasmo a S. A. y al jefe del Gobierno.

En la estación lindisimas señoritas obsequiaron con ramo de flores al infante don Jaime.

Inmediatamente S. A. R. y el general Primo de Rivera se trasladaron a la Capitanía General de Valencia, donde desearon se trasladaran a la capilla de la Virgen de los Desamparados, donde oyeron misa.

Más tarde, visitaron la Municipalidad, el Museo de Pinturas, el mercado y la Lonja municipal.

En los Jardines del Real se celebró el almuerzo con que faú obsequiaron S. A. R. el Infante don Jaime.

Después el jefe del Gobierno se trasladó a la Capitanía general.

S. A. C. con las autoridades locales visitó varios monumentos y al regresar a la ciudad fué al campo de fútbol. El infantil don Jaime fué recibido en medio de gran entusiasmo, siendo ovacionadísimo.

Más tarde, visitaron la Municipalidad, el Museo de Pinturas, el mercado y la Lonja municipal.

Se lanzaron los boletos y la tripulación navegó hasta que llegaron los barcos pescadores de esta matrícula "Lolita" y "Abante", que lograron salvar a todos los náufragos.

Unicnicie quedaron a bordo del vapor averiado el capitán y algunos marineros de confianza que tratan de reparar la avería, creyéndose que llegarán a conseguirlo sin que el barco se yaga a pie.

Los vapores pescadores "Lolita" y "Abante", llevaron a Vigo a cuarenta tripulantes del "Higland Freddie".

## FERROVIARIO MUERTO POR UN TREN

Oviedo. — Esta madrugada el tren que hacía maniobras en la estación del ferrocarril del Norte arrolló y mató al mozo de estación Fernando Sánchez che.

## UN RAYO MATA A DOS HOMBRES

Málaga. — Descargó sobre este término una fuerte tormenta con granizo y rayos.

En el pueblo de Mirandilla se habían reunido varios amigos para celebrar una fiesta y un rayo cayó en plena juerga en la habitación en que se hallaban reunidos.

Los jóvenes resultaron muertos y otros cinco gravemente heridos.

## VAPOR INGLÉS AVIARIADO

Vigo. — La u. a. y treinta de la madrugada el vapor inglés "Highland Freddie" que navegaba por las costas esp. olas chocó con unos bajos y se abrió rápidamente una vía de agua.

Se lanzaron los boletos y la tripulación navegó hasta que llegaron los barcos pescadores de esta matrícula "Lolita" y "Abante", que lograron salvar a todos los náufragos.

Unicnicie quedaron a bordo del vapor averiado el capitán y algunos marineros de confianza que tratan de reparar la avería, creyéndose que llegarán a conseguirlo sin que el barco se yaga a pie.

Los vapores pescadores "Lolita" y "Abante", llevaron a Vigo a cuarenta tripulantes del "Higland Freddie".

## EL MONUMENTO A LA AVIACIÓN

Santander. — Ayer se verificó con la solemnidad y animación que se suponen la inauguración del monumento erigido a la Aviación en la playa de Oyambre en el lugar en que aterrizó el "Pájaro Amarrillo", después de haber realizado la travesía atlántica.

Se hallaban presentes las autoridades de Santander y dieron carácter a la ceremonia los aviadores de la base de Burgos, que llegaron a la playa momentos antes de descubrirse el monumento, el "Dornier 19" y finalmente el avión en que llegaron los tripulantes del "Pájaro Amarrillo".

Asollant, Lafevre y Lotti, volaron sobre el monumento describiendo un círculo y después estacionaron con gran precisión al pie del obelisco.

Fue homenajeado por el Nuncio.

homenaje a la aviación en España, y mostrándose satisfecho de haber sido él con Asollant y Lafevre los que han dado motivo para que se erija este monumento.

Contestó a Lotti el conde de Gómez y descubrió el monumento la condesa de Ruesada.

Después de la ceremonia se celebró un banquete y por la noche una brillante verbena.

Asollant, Lafevre y Lotti reciben por todas partes el homenaje de los españoles.

## CONGRESO DE COOPERATIVISMO

Barcelona. — Se celebró la segunda sesión plenaria del Congreso de Cooperativismo, bajo la presidencia del señor Ventura Rivas.

Pronunciaron discursos el señor Moig, que dedicó un saludo a los representantes del cooperativismo internacional; el delegado de la Oficina Internacional, señor Fabra Rivas; el profesor de la Sorbona, señor Guido, y el presidente de la sección, señor Vettosa.

Este día las gracias a los delegados extranjeros por su asistencia al Congreso.

## UN DESCARILAMIENTO

Vigo. — En la estación de Arias ha descarrillado el expres de Monforte.

Parce que el accidente fué originado por un reblandecimiento del terreno en el que estaba asentada la vía a causa de las lluvias de estos días pasados.

La presencia de ánimo del maquinista evitó una catástrofe.

No se han registrado desgracias personales y sólo hubo algunos desperfectos en el material.

## VARIOS HERIDOS EN ACCIDENTE DE AUTO

Vitoria. — El ciclista de Armentia ha dado cuenta de un accidente de automóvil del que han resultado heridas varias personas.

A un coche de la matrícula de Bilbao, al pasar por dicho pueblo, se lo salió una de las ruedas, y el chofer perdió la dirección.

El vehículo se precipitó a la acera, arrrollando a varias personas. Resultaron heridas: Crescendo Soto, de 31 años; Victoria Hidalgo, de 48; Lucía Ochoa, de 14; José Casti, de 25; y Julián Prada, de 14; todos ellos de pronóstico reservado.

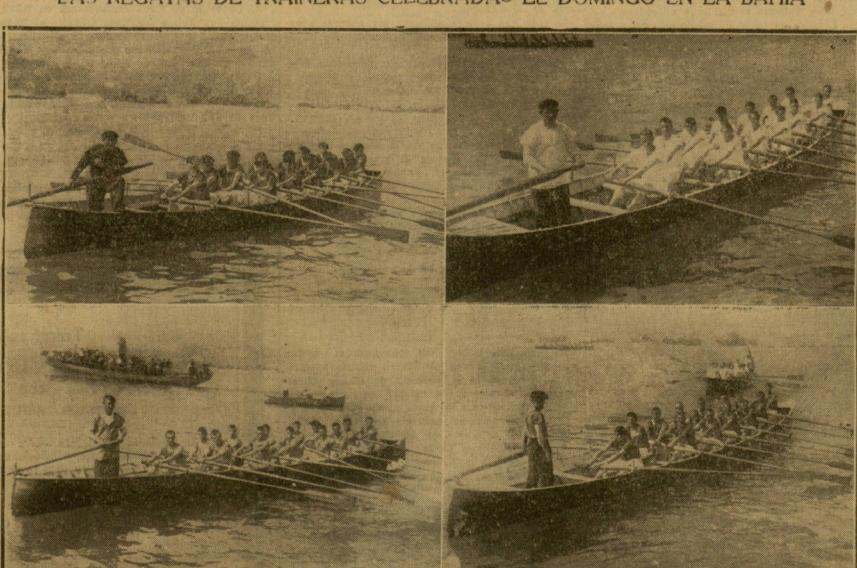
El causante del atropello ha sido detenido, y el Juzgado interviene en el suceso.

## EXAMENES PARA EL BACHILLER UNIVERSITARIO

Valladolid. — Las fechas para los exámenes

## Para artículos de niños

LEGAZPI, 3 y MURCIA, 3 Teléfono 1-23-84.



LA REGATA DE CLASIFICACIÓN. — Las cuatro embarcaciones clasificadas para la Regata de Honor Arrila, de izquierda a derecha: la embarcación de Pasajes de San Juan, patroneada por R. Laboa, y la de San Pedro, por M. Arriaga. Abajo, en el mismo sentido: Guetaria, patroneada por G. Gallego, y Santander, por E. Pérez, en (Fot. Marín).