

# LA ÚLTIMA HORA

SUSCRIPCIÓN: Un mes. ... 2 Ptas.  
Extranjero, semestre. 20  
Número suelto 10 cts.

DIARIO ILUSTRADO DE LA NOCHE, DE INFORMACIÓN, LITERARIO Y ARTÍSTICO

REDACCIÓN Y TALLERES Olmos 2  
ADMINISTRACIÓN: P. Cort, 29  
Teléfono núm. 1243

Palma de Mallorca, Miércoles 22 de Marzo de 1933.

DIRECTOR Y FUNDADOR D. JOSE TOUS FERRE

Año XL.—Núm. 12.250

## DEL MOMENTO

### El Archivo general

La Comisión Gestora de la Excm. Diputación Provincial de Baleares, ha resuelto favorablemente la indicación que fué hecha por el Consejo de Administración del Patrimonio de la República, relativa a dedicar a la formación de un Archivo General las dependencias que ocupó en el palacio de la Almudaina la Administración del extinguido Real Patrimonio, para cuyo proyecto habían de comprometerse la Diputación de Baleares y el Ayuntamiento de Palma al pago de una renta anual de cinco mil pesetas.

La Comisión Gestora de la Excelentísima Diputación Provincial de Baleares, ha resuelto favorablemente la indicación que a la misma y al Ayuntamiento de Palma, hizo el Consejo de Administración del Patrimonio de la República.

Dicha Comisión Gestora, vistos los antecedentes relativos a la petición del Consejo de Administración del Patrimonio de la República sobre la conveniencia de destinar la casa que en el Palacio de la Almudaina ocupó la Administración del que fué Real Patrimonio, a Archivo General, se acordó contribuir con 2.500 pesetas, mitad del alquiler anual de la casa que ha de dedicarse a Archivo. Al propio tiempo acordó dicha Comisión Gestora, interesar la pronta venida del Arquitecto del Ministerio de Instrucción Pública a efectos de que una vez formado el proyecto de obras y conocido el importe de las mismas, pueda la Diputación fijar, de acuerdo con el Ayuntamiento de Palma, la cantidad con que contribuirá a sufragarlas.

Celebramos muy de veras la resolución tomada por la Diputación Provincial, favorable al expresado proyecto y cabe esperar que el Ayuntamiento de Palma, resolverá en igual forma la indicación hecha por el Consejo de Administración del Patrimonio de la República.

El proyecto de crear en Palma un Archivo General e instalarlo en las dependencias que en el Palacio de la Almudaina ocupó la Administración del Real Patrimonio, lo debemos al Presidente del Consejo de Administración del Patrimonio de la República, Don Jerónimo Bujeda, quien en ocasión del viaje oficial que hizo a esta isla, lo expuso. Ya entonces hubimos de hacer eco de tal propósito y comentarle con el cariño que una iniciativa semejante merece. Tratase, como recordarán nuestros lectores, de una empresa de alta significación cultural.

Trátase de reunir en aquellas dependencias el Archivo de la Corona de Mallorca, instalado allí; el Archivo de la Audiencia, el cual arranca de los tiempos de la Conquista, y en el cual figuran docu-

mentos interesantísimos referentes a la actuación del tribunal de la Inquisición y del tribunal del Jurado en épocas en que éste no se había implantado aun en países que presumen ser los que crearon ese Tribunal; el archivo provincial, y el Archivo de la Universidad y Reino de Mallorca que se guarda en el Ayuntamiento.

La reunión de estos cuatro Archivos, formaría un Archivo General de indudable interés para el curioso, para el investigador. Crearía un centro cultural en Palma de indudable categoría, y además, esto no debe perderse vista, con ello se daría un destino digno y adecuado a las dependencias del Palacio de la Almudaina, un destino en armonía con el carácter histórico y artístico del Palacio.

Al expresar el Sr. Bujeda tan feliz iniciativa hubimos de aplaudirla y aun agradecerla ya que su realización la hubimos de estimar altamente favorable para la ciudad.

El Consejo de Administración del Patrimonio de la República, hizo suyo el proyecto de su Presidente, y de acuerdo con su iniciativa, ofreció a la Diputación y al Ayuntamiento aquellas dependencias para el expresado fin, imponiendo la condición de abonar una renta anual de dos mil quinientas pesetas cada Corporación, obligación aceptada ya por la Diputación y que no dudamos aceptará también el Ayuntamiento puesto que no solo ha de hacerlo respondiendo a aquellos fines, por sí solos más que suficientes para justificar tal inversión, sino que ha de hacerlo en propio provecho ya que al trasladar al Archivo General el Archivo del Reino de Mallorca, desocuparía unas dependencias que precisa para servicios propios y que dicho Archivo lo ocupan en la Casa Consistorial.

Repetimos que nos ha satisfecho en extremo la resolución de la Diputación Provincial a la indicación que la fué hecha por el Consejo de Administración del Patrimonio de la República, y esperamos que el Ayuntamiento hará lo propio a fin de que cuanto antes la feliz iniciativa del Sr. Bujeda se convierta en realidad.



Por la Unión de Trabajadores de los Gastos se celebró un mitin en el teatro Victoria; he aquí la presidencia del mitin

Canal, y como el Consejo de Administración se negara a concederla, se emprendió en Londres, y se secundó en otras plazas de Europa, de Asia y de Australia una airada campaña que amenazaba nada menos que abandonar la ruta actual de navegación y seguir el camino de Eleano, dando la vuelta a Arica por el Cabo de Buena Esperanza. Al fin, la Compañía, influida por el Gobierno inglés que tiene en ella una importante participación, estableció un nuevo canon de pasaje a partir del 15 de noviembre: 6 francos por tonelada los navíos cargados y 3 francos los buques en lastre. Otra causa había de perturbar la economía del Canal: la depreciación de la libra esterlina. En esta moneda recaudaba la Compañía el 95 por 100 de sus ingresos y pagaba el 35 por 100 de sus dividendos y efectuaba la casi totalidad del pago de sus gastos de explotación. La depreciación del activo disponible y realizable, ocasionada por la caída de la libra representó para la Compañía un quebranto de 69 millones de francos.

En 1929, el tránsito por el Canal había alcanzado su máxima intensidad, superior al de todos los años anteriores. A partir de 1930 el paso de buques va disminuyendo y disminuye, carga que cada barco conduce. En el año 1931 el peso de estas mercancías fué inferior en un 11 por 100 al de las que pasaron en 1930 y en 26 1/2 por 100 al de 1929. Fué inferior aun que el tonelaje registrado en 1912 y 1913, años de depresión económica que precedieron a la guerra. En el primer semestre de 1932 el descenso continuó, llegando a un 10 por 100 de diferencia, comparado con el primer semestre de 1931. Así revelaba el pulso del mundo, que la depresión económica continuaba rigiendo la vida de las naciones.

Más he aquí que una ráfaga de optimismo ha pasado por el Consejo de Administración del Canal de Suez. La Memoria que presentará este año a sus accionistas, señalará que hubo un resurgimiento del tráfico en el segundo semestre de 1932, que parece asegurarse y acentuarse en las décadas que van transcurridas del 1933.

El paso por el Canal se elevó en 1932 a 28.340.000 toneladas de arqueo neto; representa esta cifra una reducción de 5 por 100 en el tráfico de 1931; disminución casi idéntica a la comprobada en 1931, con relación a 1930, y en 1930 con relación a 1929, pero la curva seguida por la actividad del movimiento en el Canal, ha sido extremadamente diferente de la de los años anteriores. Mientras que en el primer trimestre, el descenso, relativamente al período correspondiente de 1931 ha llegado a 8 por 100, y en el segundo trimestre le curva cambia de orientación y se trueca de descendente en ascendente. Por primera vez desde que se inició la crisis económica mundial el tráfico representa un aumento de 3 por 100, sobre igual período del año 1931.

Esta comparación en el tonelaje de los buques, coincide con las cifras que arroja la comparación entre las mercancías transportadas en los distintos años. El presidente del Consejo de Administración, Jorge Edgardo Bonnet, ha puesto un breve comentario a estas cifras: "Los datos favorables son todavía bastante precarios, ya que no son solo los factores económicos los que hay que considerar. Si contempláramos con estos solamente, podríamos vociferar una impresión más optimista que el año anterior. Desgraciadamente hemos de contar, además, con una serie de factores políticos,—política monetaria, política aduanera, política exterior y política pura,—que pueden destruir

nuestras esperanzas. De la evolución de estos factores dependerá que en el año 1933 la mejora entrevista en ciertos dominios puramente económicos y reflejada en el tráfico del Canal en los últimos meses de 1932 se mantenga y acreciente o se desvanezca.

Afortunadamente, para los accionistas de la Compañía y para el mundo entero, durante los años que rigieron la vida económica de la Humanidad, las vacas gordas que salieron del sueño farsónico de la guerra europea,—1915 a 1929,—la administración del Canal procedió con una salvadora previsión. Invirtió la mayor parte de sus cuantiosas ganancias en disminuir y sanear su pasivo, en acumular reservas y en realizar obras de aseguramiento y conservación que han permitido disminuir los gastos considerablemente cuando comenzaron a desfilar los años florecos 1930, 1931 y 1932.

Estudiando las cifras del tráfico por esta estrecha puerta de comunicación entre Oriente y Occidente, se sienten los latidos de la vida mundial. Ved estos datos reveladores de una resurrección: en 1910 pasaron por el Canal, 2.564.000 toneladas amparadas por el pabellón alemán. En 1920, pasado el huracán destructor de la guerra, el tráfico alemán había descendido a 15 mil toneladas. Dos años después, ascendieron a 735.000 toneladas; en 1924 a 1.647.000. En 1927 la cifra de la anteguerra había sido superada, llegando a 2.764.000 toneladas. El pabellón francés había cobijado este año un millón de toneladas mens. Y la desproporción se mantiene a pesar de todas las conturbaciones de la crisis. Considérese que Alemania no tiene ya la colonias que Bismarck arrebatara y comprara en el Pacífico, mientras que Francia conserva su enorme dominio de Indochina y archipiélagos enteros en la Polinesia.

En plena prosperidad, la Compañía concesionaria del Canal, comenzó a pensar en el porvenir. No había indicios de que se modificara la organización viaria del mundo. La apertura del Canal de Panamá no había producido efecto sensible en el tránsito por el Canal de Suez. La navegación aérea no amenaza tampoco arrebatar el tránsito por Suez las mercancías pesadas, que constituyen su mayor ingreso; los petróleos de Persa, el arroz de Indochina, los cereales y ganados de Australia. Conseguir una prórroga de la concesión; aplazar el trance de 17 de noviembre de 1938, en que la obra entera del Canal había de pasar a ser propiedad de Egipto, era la suprema aspiración de la Compañía. Para trocicarla en realidad no se había escatimado sacrificio. El Canal actual apenas es recuerdo del que trazara Lesseps. Sobre una longitud de 129 kilómetros el calado antiguo de seis metros ha sido profundizado hasta trece y la anchura del cauce de 22 metros ha sido ampliada a sesenta... Y tras la Compañía está el Gobierno inglés, que compró el paquete de acciones que poseía Kedive, y el Gobierno francés, que por residir la Compañía en París cobra de impuestos cien millones de francos anualmente... Aún así, el mérito advertiría, contando las pulsaciones del Canal, que comienza a correr prisa ya que se restablezca la salud del mundo...

## NUESTROS COLABORADORES

### Las grandes hazañas militares

Los anales de la historia militar, desde los lejanos días de las Termópilas hasta los recientes de la Gran Guerra, abundan en ejemplos de magníficos cuerpos combatientes, cuyas hazañas, lo mismo en la victoria que en la derrota, les conquistaron un renombre imperecedero. Si el único criterio fuese la bravura individual, la labor de asignar a un puesto en las filas de la grandeza, sería odiosa sino fuera imposible. Pero el espíritu de lucha de un ejército, aún siendo de vital importancia, sólo es uno de los varios factores que han de tenerse en cuenta al estimar su justo valor militar.

El historiador debe basar también su juicio en el volumen del ejército, en la cantidad y calidad de su opoente, en la naturaleza de sus jefes, y por encima de todo, en los resultados conseguidos.

Es inútil imaginarse mejores combatientes que los hombres que formaron la Sagrada Banda de Tebes, quienes lucharon hasta morir, inspirados en el maravilloso ideal griego de Crey y Agincourt; los piqueros suizos; los genizcos turcos; los Caballeros del Príncipe Ruperto, "hombres de honor", quienes peleando contra los *iron-sides* de Cromwell "hombres de religión", rivalizaron con ellos "en derramar la sangre de sus venas para aspirar a un puesto entre los patriotas o los mártires". Pero ninguna de estas agrupaciones puede ser definida como un ejército en el sentido generalmente aceptado de la palabra.

Análogamente, para enjuiciar la gran victoria de Roberto Olive en Plassey hay que recordar que la victoria fué obtenida sobre las hordas disciplinadas de las tropas indias. Las legiones romanas de Julio César estaban constituidas probablemente por los mejores soldados de su época y aunque la conquista de Galia fué, sin duda alguna, una gran proeza, no puede decirse que se las opusiera gran resistencia.

La importancia del tercer factor, la jefatura, se expresa mejor con las palabras de uno de los más grandes genios militares del mundo: "Vale más un ejército de cervos conducido por un león, que un ejército de leones dirigido por un ciervo". La derrota prusiana en Jena es un buen ejemplo de la inutilidad de las mejores armas, cuando son manejadas por manos incompetentes.

Finalmente, las brillantes campañas de Jenghiz Khan, Timur, Carlos XII de Suecia, e incluso las de Napoleón, pierden mucho su significación cuando se las somete a la prueba ácida del resultado final.

Por alguna obscura razón, muchas personas asocian "Le Grande Armée" que realizó la desastrosa campaña rusa, con el de los grandes triunfos de Napoleón. No obstante, su ejército original de 1805-1806—las tropas victoriosas en Jena y Austerlitz—era mucho más eficaz, porque estaba constituido solamente por franceses, sin heterogéneas bandas mercenarias. Y fué con su primer ejército con el que logró sus mayores victorias. Aún siendo maravillosa la acción del paso de San Bernardo, debemos recordar que Napoleón utilizó caminos conocidos sin encontrar oposición. El paso de los Alpes por el general ruso Suvaroff, en 1799, fué una hazaña más meritoria. Lo hizo en sentido opuesto, es decir de Italia al lago de Lucerna, atravesando los Alpes por el Paso de San Gotardo, después de luchar contra una fuerte resistencia.

A mi juicio muy superior a las hazañas de Napoleón y Suvaroff fué el paso de estas formidables montañas por Annibal. Las asombrosas proezas del general cartaginés fueron realizadas con tan heterogéneas tropas y con tan absoluto desconocimiento de las rutas que solo pueden compararse con las del Duque de Marlborough—el popular Mamburrú—en condiciones igualmente adversas. Si Annibal hubiera tenido la suerte de encontrar un Sarah Jennings que hubiese sabido imponerse al Senado, su victoria quizá fuese muy distinta.

Un ejército realmente grande debe

### Mutualidad de Accidentes de Mallorca

CALLE 31 DICIEMBRE 6. TELEFONO 2328

Seguro colectivo de Accidentes del Trabajo bajo la base de Mutualidad con arreglo a los riesgos de las disposiciones legales que entrarán en vigor el día 1.º de Abril próximo desde cuya fecha será obligatorio el seguro para todos los industriales.

Informes en el domicilio social y en las Representaciones en muchos pueblos de la Isla.



CICLISMO.—Inauguración de la temporada.—El vencedor Francisco Llana que llegó el primero a la vuelta de Manzanares. (100 kilómetros.)

—Camarero, esta manteca no es fresca.

—¡Oh, señora! Es de esta mañana.

—Pues en este caso tiene demasiada edad...

## NUESTROS COLABORADORES

### Capital, producción y trabajo

(Encuesta semanal de Geopolítica y Actualidades geográficas)

(Continuación)

El Canal de Suez pulso del mundo

Aunque hasta el mes de junio no suele reunirse cada año la asamblea de accionistas del Canal de Suez para escuchar la lectura de la Memoria correspondiente al Consejo de Administración, anticipa, apenas mediado febrero, los datos del tráfico durante el ejercicio económico anterior. En realidad, lo interesante de este anticipo está en los comentarios que suele acompañar el Consejo, a su estadística, ya que las cifras que la componen se han ido publicando de década en década, con lo que los economistas y los gober-

nantes y los sociólogos y aún los simples curiosos del conturbado período postguerrero que vive la Humanidad desde la hora infausta de 1914, en que surgió la guerra, pueden seguir las fluctuaciones de la vida económica de la Humanidad, como el médico sigue las altibajas de la fiebre en un enfermo, ya que el pulso del mundo reside en aquel breve trazo con que el genio de Lesseps cortó el istmo que separaba el mar Rojo del Mediterráneo.

En 1930, los navieros ingleses, principales clientes de la Compañía, acosados por la crisis que hacían disminuir el tráfico marítimo y descender el precio de los fletes, demandaban una rebaja en la tarifa de tránsito del

### DIONISIO PEREZ

(Reproducción prohibida).

—Ahora resulta que durante su operación le he recosido el vientre y he dajado en él mis gafas.

—¡Cuanto lo siento! mi admirado doctor!

—Y lo más doloroso es que esta noche no voy a poder leer el periódico.













