

LA ÚLTIMA HORA

Un mes. 2'50 Ptas.
SUSCRIPCIÓN: Extranjero semestre 24' "
Número suelto 15 cts.

DIARIO ILUSTRADO DE LA NOCHE, DE INFORMACION, LITERARIO Y ARTISTICO

REDACCION Y TALLERES Olmos, 2
ADMINISTRACION: P. Cort, 29
Teléfono número 1.243

Palma de Mallorca. Sábado 24 de Agosto de 1935.

DIRECTOR Y FUNDADOR: D. JOSE TOUS FERRER

Año XLII.—Núm. 12.878

DEL MOMENTO

Para remediar el paro obrero

Conforme a los acuerdos tomados por el Ayuntamiento, la Alcaldía ha dictado un bando haciendo saber al vecindario que con objeto de facilitar la realización de obras a fin de promover trabajo, se ha dispuesto que se liberará del pago de los arbitrios municipales, hasta el día 30 de Septiembre a los propietarios que quieran revocar las fachadas de sus fincas o que quieran hacer obras de reforma o de nueva planta cuyo importe no exceda de diez mil pesetas.

Los acuerdos contenidos en el bando de la Alcaldía a que nos referimos en las líneas preliminares, acuerdos que fueron tomados respondiendo a sugerencias que a este fin se hicieron en las reuniones que tuvieron lugar en el Gobierno Civil para estudiar la manera de activar el mercado de trabajo, tienden precisamente a estimular a los propietarios con las ventajas que se ofrecen, a realizar obras.

Conviene pues divulgar estos acuerdos a fin de que sean por todos conocidos para su mayor eficacia.

Es de aplaudir que el Ayuntamiento acogiera las indicaciones que a tal fin le fueron hechas, y contribuya en esta forma a que se animen a realizarlas aquellos propietarios que tuvieran necesidad de acometer obras, brindándoles la ventaja de no tener que pagar impuestos si solicitan el permiso e inician las obras hasta el día 30 de septiembre próximo.

Seguramente estas ventajas servirán de estímulo a tales propietarios, y gracias a estos acuerdos habrán de promoverse dentro del plazo señalado muchas obras que a no ofrecerse estas ventajas habrían sido diferidas. Todo ello con evidente beneficio para el interés público pues sin duda alguna es de singular interés general cuanto pueda contribuir a resolver o a atenuar el conflicto que provoca el paro obrero.

Al aplaudir la decisión adoptada por el Ayuntamiento hemos de remarcar una vez más cuanto podría hacer la autoridad municipal para contribuir a resolver el paro obrero, y hacerlo sin que para ello tuviese que hacer sacrificio alguno.

Bastaría que hiciera cumplir lo que determinan las disposiciones vigentes para lograr una considerable activación del mercado de trabajo, y a la vez para contribuir al embe-

llecimiento de la ciudad, y contribuir a la comodidad del vecindario.

Son obras obligatorias, inexcusables, que el Ayuntamiento puede exigir, por ejemplo:

Revocar las fachadas que presenten por su abandono mal aspecto.

Hacer colocar canales a los tejados que no los tienen.

Hacer verter a las alcantarillas o al arroyo los desagües que vierten en las aceras.

Hacer cercar los solares sin edificar.

Hacer construir las aceras donde esté ya colocado el bordillo de las mismas.

Estas obras son convenientes bien porque contribuirían al mejor aspecto de la población, bien porque harían más cómodo el tránsito por la misma.

Sobre ser conveniente, son obligatorias.

El Ayuntamiento tiene un indudable derecho a exigirlos.

La necesidad de promover trabajo es evidente. Tan evidente que para animar a los propietarios a que emprendan obras, la administración municipal se aviene a no percibir durante el plazo señalado, a no percibir los ingresos que por licencias de construcciones le corresponden.

Es sin duda un acierto ofrecer estas facilidades a fin de contribuir a resolver un problema de tanta gravedad como el planteado.

Pero no estaría bien que se plegara de manos el Ayuntamiento ante la infracción que supone la no realización de aquellas obras que son preceptivas, que son obligatorias.

Exigirlas sería una manera eficaz, positiva, de lograr trabajo para muchos obreros que carecen de ocupación.

En manos del Ayuntamiento está el lograrlo.

EL CONFLICTO ITALO-ETIOPE



Para discutir la cuestión de Abisinia, la más importante que ha habido desde el año 1914, los Ministros de Inglaterra se han reunido en Consejo especial para tratar de la misma. Mr. Neville Chamberlain, Canciller, a su llegada a la conferencia. (Express-Foto.)



Mapa representativo de la situación de Abisinia en el Continente africano

COMO COMENZARÁ LA CAMPAÑA, La United Press ha recogido la opinión de círculos próximos al ministerio británico de la Guerra, de que una vez finalizado el período de lluvias torrenciales, empezará la guerra entre Italia y Etiopía. La interesante información que a este respecto ha recogido la citada Agencia es la siguiente:

Una vez cursada la orden a las tropas italianas concentradas en la frontera de Eritrea para iniciar el ataque, se tiene la impresión de que a los veinticuatro horas los destacamentos motorizados habrán ocupado Adua, situada a una distancia de nueve millas de la frontera, vengando así Italia la derrota que Etiopía infligió a los italianos hace cuarenta años. Se espera que poco después de que la bandera verde, blanca y roja ondee en las colinas de Adua, Mussolini realice un vuelo para exhortar a sus soldados, por los campos de la victoria, para que logren nuevos triunfos. Los expertos creen que las fuerzas italianas se lanzarán al mismo tiempo a un movimiento envolvente, avanzando por el Norte simultáneamente a la marcha por el Sur, con lo cual las tropas se adentrarán rápidamente en Ual-Ual, llevando a cabo una extensa operación en las llanuras de Ogaden.

Los expertos que conocen este territorio están plenamente convencidos de que los etíopes no podrán impedir estos éxitos iniciales por parte de Italia. Pero aun dado el caso de que el ejército italiano logre llevar a cabo con éxito sus primeros objetivos en los primeros meses de la campaña, queda la tarea más difícil y más importante, que consiste en avanzar hacia Addis Abeba.

Se anticipa que en este avance los italianos se encontrarán frente a la resistencia de los etíopes, siendo también un obstáculo las dificultades naturales que ofrecen las montañas cubiertas de lava y los valles.

En esta escabrosa zona tendrán que ser invertidos 50.000 soldados italianos como mínimo para construir carreteras y dar paso a los tanques y camiones.

Se espera, asimismo, que casi la cuarta parte de los 200.000 italianos que una vez iniciadas las hostilidades se encontrarán en territorio etíope, tendrán que llevar, en vez de armas, azadas y otros elementos de trabajo.

Las fuerzas etíopes, con su docena de aviones, cien camiones, unos cuantos tanques, seiscientos mil rifles, muchos de los cuales son de marcas antiguas; unos diez millones de municiones, trescientas ametralladoras y unas cuantas armas antiáreas, tendrán sus mejores aliados en los cambios de temperaturas, el calor abrasador de los pántanos donde reina la fiebre y los vientos helados de las mesetas, en el país abrupto y montañoso a través del cual pueden trasladarse con gran agilidad con sus pies desnudos. En tanto que los italianos hacen frente a estas dificultades, pueden movilizarse ochocientos mil etíopes, y si además se llaman las reservas de los más jóvenes y viejos, Etiopía puede movilizar un ejército de dos millones.

Contrariamente a los tiempos de 1896, en que noventa mil etíopes fueron lanzados contra diez y ocho mil italianos en Adua el emperador Haile Selassie y sus amigos han explicado que evitarán la concentración de fuerzas en un solo punto, que podrían ser bombardeadas fácilmente por los italianos. Hoy se dan cuenta que los italianos poseen los mapas precisos de los posibles campos de batalla, mientras que los aviones de reconocimiento descubrirían pronto las concentraciones de tropas. Pero, en cambio, la necesidad de abastecimiento italiano, principalmente agua, comida y combustible, pudiera ofrecer oportunidad a las ametralladoras etíopes, convenientemente repartidas, así como a unos cuantos cañones alpinos, para dificultar las operaciones italianas. En las partes altas el material de guerra moderno es menos eficaz. Igual puede decirse de los aviones. Pudieran bombardear el palacio del emperador de Addis Abeba, pero, aparte estos daños materiales, poco podrían hacer contra las chozas de barro de los indígenas que puede ser reconstruida en pocos días. — Cosmos.

CONTRA LA HEGEMONIA EUROPEA

Bajo las alas del Dragón Negro

El Lawrence italiano, Raimondo Franchetti, y el ministro Razza, ¿han sido víctimas de la secta?— Ciertamente, la versión del accidente, es posible dentro de la lógica, pero...

Partamos, para realizar una exploración en el país del Dragón Negro, del despacho de M. Mussolini en el Palacio Chigi.

Sobre la mesa de trabajo del dictador hay una carta.

Es la amenaza del Dragón.

Y enseguida, en el kilómetro cero de nuestro viaje alrededor del mundo, dudamos, porque tememos dar tal vez un paso en falso.

—¡Qué!— pensamos—¿La secta acaso había podido imaginar un solo instante que dejaría el dictador que cortara su camino aviso semejante que lleva como firma, un jeroglífico y viene de Catay o de Cipango, como decía Marco Polo?

Si conoce tan poco los resortes de las almas, si puede cometer tan inmensos errores, sin duda no será tan temible la secta que trata inútilmente de asustar con una burda quimera encerrada en un pedazo de papel de arroz!

Como vosotros me he presentado yo todas esas objeciones. Mas pronto he comprendido que estaba equivocado y que es un gesto vano mover con ironía mi cabeza de hombre razonable, cuando el propio Benito Mussolini no se entregó a la duda.

Desprecia la amenaza—es lo que más nos asombra de su intrepidez romana—pero no se ha olvidado del aviso.

M. MUSSOLINI SABE LO QUE ES EL DRAGON NEGRO

El Conde Ciano, padre de su yerno, por largo tiempo diplomático en China y que allí supo recoger informes directos acerca de la sociedad secreta llamada "Houng",—cuya conexión estrecha con el Dragón Negro demostraremos a su tiempo—le ha remitido muy completos detalles analíticos de los fines y los medios de la secta amarilla.

Y la muerte del Ministro Razza y de sus compañeros, misteriosa todavía, brinda nuevas razones a su convencimiento.

CAE UN AVION... SIETE MUERTOS

El 6 de agosto partió de Roma en dirección a Asmara (Eritrea) un avión, conducido por dos pilotos de magnífica experiencia: el mayor Bostani y el teniente Lavagge. Formaban su equipaje un mecánico "de primo cartello", el sargento Pirola y el radiotelegrafista Viotti, uno de los ases del gran crucero trasatlántico de Italo Balbo. A bordo se alojaban tres pasajeros: los señores Louriggi Razza, ministro de Trabajos públicos, Minasi, su secretario particular, y el barón Raimondo Franchetti, explorador.

Llegó el avión al Cairo la tarde misma, y a las 5'20 de la siguiente mañana reemprendió el vuelo. Diez minutos después comunicábase por radio que "todo iba bien... Luego, el silencio. La inquietud. La angustia de buscar.

A catorce kilómetros de El Cairo fué encontrado, deshecho, el avión. Los siete viajeros habían sido incinerados en vida. Los restos calcinados del aparato no permitieron a los expertos formarse opinión definida acerca de las causas del accidente.

Un hombre razonable pensará: "¿Qué tendría que hacer el Dragón Negro en un suceso, como tantos sucesos, de aviación?". Sería corriente, es verdad... si esta vez un ministro no figurara entre las víctimas de la fatalidad!

EL LAWRENCE ITALIANO

Es verdad, la versión de un accidente, es posible en buena lógica...

Pero... Pero acaso ignoréis que el personaje más importante a bordo no era el ministro Razza.

Era el barón Raimondo Franchetti. Y no sabiais quizás de antemano quien era Franchetti, lo que llevaba realizado, lo que podía hacer, qué carta, en fin,—curiosa al menos—figuró entre su correo veinticuatro horas antes de su partida.

Os lo voy a decir. Raimondo Franchetti era un hombre de especie igual que el soldado T. B. Shaw, ex-coronel Lawrence,



El barón Raimondo Franchetti, viajero infatigable, héroe de arriesgadas expediciones.

que llegó casi a ser el rey de Arabia y murió a consecuencia de un accidente de moto sobre una apacible carretera inglesa cruzada a veces por camiones cerveceros, por algunos pequeños coches—Austin lilliputienses—pero no por bandoleros beduinos ni por chinos extranguladores. En suma, un accidente por completo vulgar. Siempre la crónica de sucesos.

ACTUALIDAD GRAFICA



En París ha tenido lugar la boda de la Srta. Laval, hija del ministro francés, con el conde René de Chambru, hijo del Embajador de Francia en Roma. A la izquierda, la novia con su padre, a la derecha, el novio con su madre, detrás, el padre del novio con la madre de la novia. (Express-Foto.)



El jefe del Gobierno inglés Mr. Baldwin regresó repentinamente de Aix-Les-Bains donde se encontraba veraneando, para asistir al Consejo de Gabinete en el cual se reunieron todos los Ministros en Londres para discutir la cuestión de Abisinia. Después de la conferencia regresó nuevamente a Aix-Les-Bains. (Express-Foto.)

