

# LA ÚLTIMA HORA

SUSCRIPCIÓN: Un mes ... 2'50 Ptas.  
Extranjero semestre ... 22' "  
Número suelto ... 10 cts.

DIARIO ILUSTRADO DE LA NOCHE, DE INFORMACION LITERARIO Y ARTISTICO

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

Palma de Mallorca. Viernes 2 de Febrero de 1934.

DIRECTOR Y FUNDADOR D. JOSE TOUS FERRER

Año XLI.—Núm. 12.501

## DEL MOMENTO

### La administración municipal

En la sesión celebrada el pasado miércoles se trató en el Ayuntamiento una cuestión en extremo interesante; el resultado obtenido en la recaudación de los arbitrios sobre alcoholes, vinos y licores y sobre carnes. Este resultado ha sido tan excelente que, en manos del Ayuntamiento la recaudación ha excedido en mucho a lo que antes percibía la hacienda municipal, evidenciándose por tanto la conveniencia de que el Ayuntamiento administre por gestión directa sus ingresos. Sin ceramente hemos de felicitarnos del resultado dado por esa gestión.

Nos hemos de felicitar del resultado que ha conseguido el Ayuntamiento en la administración directa de los arbitrios de carnes y alcoholes.

Nos hemos de felicitar de ese resultado por cuanto fuimos partidarios siempre de que el Ayuntamiento administrara directamente sus intereses, sin arrendar, ni concertar y sin interponer gestores afianzados, la recaudación de sus arbitrios.

Un arbitrio es una obligación que se sujeta al vecindario.

Estas obligaciones no pueden ser base de ningún negocio. Cualquiera pretenda—en la forma que se denomine: arriendo, concierto o gestión afianzada—la administración de un arbitrio es porque presume un beneficio a conseguir. Estos beneficios conseguidos a costa de lo que paga el vecindario, no deben ser para un particular, ni para una empresa, ni para un gremio. Han de ser para la hacienda municipal. Han de ser para ella porque es dinero pagado por el vecindario obligadamente, y pagado precisamente para atender al sostenimiento de los servicios que la administración municipal tiene a su cargo. Si el dinero pasa íntegramente a la administración, el esfuerzo del vecindario le es compensado por los servicios que se le prestan. Pero si una parte de la recaudación, queda para beneficios de una empresa recaudadora, esos beneficios que son dinero pagado por el vecindario, no se ve compensado por ningún servicio público.

Esta era nuestra teoría y hubimos de exponerla tenazmente cuando el Ayuntamiento resolvió el nombramiento de un gestor afianzado para la recaudación del arbitrio sobre carnes.

Nuestra posición fué combatida entonces por los partidarios del nombramiento del gestor, sosteniéndose que la administración directa sería menos eficaz que el otro sistema, y bajo este supuesto fué defendido el acuerdo del Ayuntamiento, y combatida la opinión de los que como nosotros, se habían mostrado partidarios de la administración directa.

Con verdadera satisfacción hemos de consignar ahora el resultado de la administración directa llevada a cabo por el actual Ayuntamiento, resultado que contradice con la elocuencia de los hechos el

criterio que fué opuesto al que sostuvimos nosotros en 1930, y que luego fué compartido por otras publicaciones y por diversos sectores políticos, que son los que al advenir la República y conseguir ellos la mayoría en el Ayuntamiento, lo impusieron rescatando para la administración municipal la recaudación de los arbitrios.

En 1933 la cobranza de los arbitrios de carnes y alcoholes han rendido sobre lo recaudado en 1932: el de alcoholes, 140.672'69 pesetas más, y 527.528'56 el de carnes.

Aun teniendo en cuenta que el Ayuntamiento ha aplicado las tarifas sobre alcoholes con mayor rigor que el Gremio, y que con los aumentos concedidos al personal de la recaudación ha aumentado los gastos, todo lo cual no supone ni en mucho cien mil pesetas, resulta un beneficio líquido de más de medio millón al año.

No importa esforzarnos en evidenciar la importancia que para la ciudad tiene el hecho. Sobre evidenciar la capacidad administrativa de nuestro Ayuntamiento, que se ha demostrado apto para lo que en 1930 se conceptuaba imposible, supone haber aumentado sin sacrificio para el vecindario, la fuerza económica del Ayuntamiento en cuantía tal que a querer este aumento podría ser base para considerables empresas.

Ahora mismo el Ayuntamiento, trata de contratar un empréstito de 4.200.000 pesetas para llevar a cabo el proyecto de canalización y alcantarillado. Pues bien, si quisiera dedicar esos ingresos a tal empresa, en poco más de ocho años podría llevar a cabo aquel proyecto sin tener que hacer el empréstito.

Un exceso de recaudación de medio millón al año representa una fuerza enorme que puede ser base para llevar a cabo la transformación de Palma sin crear para el vecindario nuevas obligaciones.

Es una gestión brillantísima, de la que nos sentimos en extremo satisfechos como vecinos de Palma, y además por haber venido a demostrar que no íbamos descaminados quienes sostuvimos que más convenía a la ciudad la administración directa que el concierto, el arriendo o la gestión afianzada.

Al expresarlo así, nos place felicitar al Ayuntamiento por la gestión que ha llevado a cabo.

### Chistes

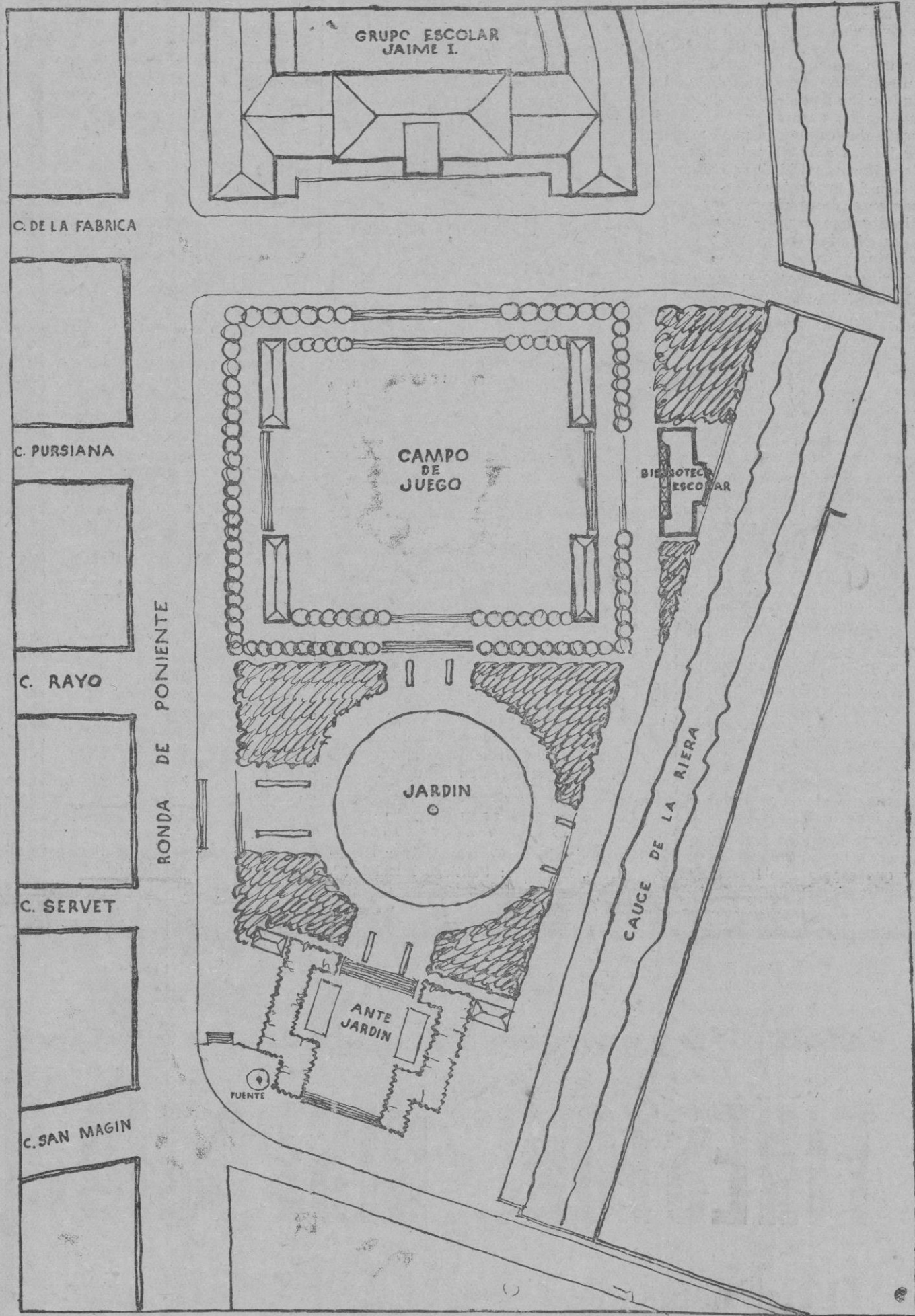
—¿A qué hora sale el tren?  
—A las diez.  
—¿Si lo hacéis partir a las nueve, lo tomo.

—Estaba el dentista verificando la extracción de una muela, cuando inopinadamente oye zumbir el timbre del teléfono. Descuelga el auricular y escuchaba a su interlocutor.  
—¿Es usted el dentista?  
—Servidor de usted.

—Bueno, pues. Prepáreme ocho dientes postizos. Enviémoslos enseguida porque mañana por la noche salgo para un partido de fútbol.

Dos ladrones se encuentran en una taberna donde van a contarse las impresiones de sus hazañas y se establece el siguiente diálogo:  
—¿Qué te ha costado ese magnífico reloj?  
—No te lo puedo decir de momento, porque cuando lo adquirí no había nadie en la tienda.

## RE FORMAS URBANAS



Anteproyecto de urbanización del glacis de Santa Catalina, trazado por el Arquitecto Municipal Don Guillermo Forteza

## NUESTROS COLABORADORES

### Estudiando el problema ferroviario

En España la crisis de los ferrocarriles ha llegado a ser una pesadilla que no lleva camino de concluir. Las compañías insisten machaconamente en que su situación es insostenible y se quejan amargamente de los males que les ha producido la situación actual.

Estos males se reducen a los siguientes: Decrecimiento del tráfico de mercancías y viajeros por causa de la situación político-económica del país; lo insoportable del gravamen que representan las subidas de sueldos y jornales: la opresión estatal y fiscal y la competencia que les hacen los transportes por carretera.

Todos estos males son ciertos seguramente, más ¿son acaso los únicos? ¿No tienen las Compañías ningún procedimiento de mejorar sus servicios, de depurar su contabilidad, de "sanear", su industria con vista a un mejoramiento integral de la situación?

¿Son acaso un prodigio de perfección administrativa y técnica? ¿No caben ya sobre el suelo español, en materia ferroviaria, innovaciones ni empresas que puedan compensar en parte o en su totalidad las pérdidas actuales?

¿No habría medio de reducir el personal de todas las gerarquías, de reorganizar los servicios de movimiento y material dotándolos de tal modo que no se padeciese la falta endémica de vagones por los que claman en vano la mayoría de los expedidores?

¿No hay procedimiento humano de impedir la sangría de las reclamaciones por hurtos, deterioros, de tasas y en general todos los demás conceptos que acusan una gestión detestable? ¿Ya no hay ninguna zona o comarca por la cual planean ferrocarriles de éxito y de rendimiento?

¿No habría medio de reformar los servicios de las líneas que actualmente resultan antieconómicas, bien apelando a la electrificación, a los automotores, o sencillamente a la supresión del ferrocarril y sustitución por el transporte automóvil que podrían acometer incluso las mismas Compañías?

En una palabra: ¿No hay más medios posibles que rebajar los sueldos a los agentes, obtener el decreto de prohibición del transporte automóvil en nuestro país o la supresión parcial o quizá mejor total de la supervisión y los impuestos?

El Ministerio de Obras Públicas, el

Consejo Superior de Ferrocarriles, la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, Las Comisarias del Estado, el Consejo Ordenador de la Economía Nacional, las Juntas de Deudas, la Asociación General de Transportes por vía férrea no son capaces entre todos ni aisladamente de aportar la menor iniciativa a la solución de tan enojoso pleito?

Y todos los Delegados y comisionados que suelen nombrarse frecuente y esporádicamente por el Gobierno, muy bien retribuidos casi siempre ¿qué dicen? ¿Que es lo que encuentran y preconizan? ¿Para qué sirven en suma?

Por supuesto que bastaría con que las Compañías tuviesen en su cúspide a un buen organizador, a un hombre de positivo mérito capaz de reorganizar y re-generar el negocio, para que en poco tiempo cesasen como por ensalmo todos los males de que se queja en España el aquiloso y virgen negocio ferroviario.

En el presente trabajo y en otros sucesivos publicaremos los procedimientos utilizados en los diversos países para conjurar las crisis ferroviarias.

### DE COMO HA RESUELTO ITALIA EL PROBLEMA FERROVIARIO

En los presentes momentos en que se estudia en España el medio de resolver la crisis de los transportes por ferrocarril, resulta interesante conocer, a título de información documental, como ha resuelto Italia este problema que ya se le presentó hace años con caracteres de una extrema-

da gravedad amenazando arruinar toda la economía del país a consecuencia de que, careciendo Italia de carbón para las locomotoras, representaban las importaciones un enorme gravamen para su balanza comercial de pagos.

Entonces fué cuando el Conde de Castellazzo, señor Ciano, que había probado durante la guerra sus dotes excepcionales de organizador, se encargó de la cartera de Comunicaciones, de la que dependen los ferrocarriles italianos, que están nacionalizados en su mayor parte desde antes de la guerra mediante el rescate por parte del Estado de las concesiones pertenecientes a las Empresas particulares.

El primer problema que se presentaba, era el de restablecer la disciplina del personal ferroviario que había padecido mucho durante los años de desgobierno, hasta el extremo de que los hurtos de mercancías, retrasos, averías y otros perjuicios solo imputables al personal, causaban una crecida pérdida anual por indemnizaciones: esta pérdida que llegó a alcanzar 120 millones de liras en el ejercicio 1921-22 fué contenida rápidamente y dos años después había decrecido a poco más de 20 millones para reducirse algo más tarde a unas cien mil liras al año.

El segundo problema consistía en la plétora de personal que gravaba excesivamente el presupuesto sin ninguna ventaja para el servicio.

En Octubre de 1921 el personal de los Ferrocarriles italianos era de 236.000 agentes que en dos años fueron reducidos a 175.000 y sucesivamente a 142.000 sin que por ello sufriera ningún quebranto la regularidad del servicio. Se exigió únicamente que cada uno cumpliera con su obligación.

Paralelamente se procuraba mejorar el rendimiento del material y de un consumo de 78 kilos de carbón por cada mil toneladas-kilómetro se bajaba a 58 y sucesivamente a 49 reduciendo proporcionalmente el gasto de lubricantes. Las averías en las locomotoras descendieron de 6.5 por cien mil kilómetros de recorrido a 1; el número de calentamientos de ejes por cada millón de kilómetros-eje, bajaron de 12.000 a 7.000 y sucesivamente a menos de 1.000. La proporción de vehículos fuera de servicio, fué descendiendo también rápidamente desde el 40 por 100 para los coches y 25 por 100 para las locomotoras a 15 y 10 por ciento respectivamente. Así que con el mismo material se pudo desarrollar un tráfico mucho más importante.

El conjunto de estas medidas de saneamiento permitió transformar el déficit del ejercicio, en un saldo activo que durante varios años fué suficiente para poder sufragar las nuevas inversiones que se hicieron en material y mejora de las instalaciones. Solamente después de la crisis económica de 1929, fué necesario recurrir al crédito para realizar nuevas inversiones.

La recaudación que en 1921-22 había bajado a 3.200 millones de liras contra 4.400 millones de gastos, con un déficit de 1.253 millones fué aumentado hasta 4.200 millones en 1924-25, mientras los gastos descendían a 3.850 millones. Entonces se pudieron acometer varias mejoras que hicieron subir los gastos nuevamente hasta 4.650 millones, mientras subía hasta 4.650 millones, mientras subían en 1926-27.

Desde entonces se inicia el descenso de la recaudación que se interrumpe en los años 1928-1929; y paralelamente se desarrolla la política de economías que reduce los gastos sin poder evitar sin embargo que el saldo útil del ejercicio se vaya reduciendo.

En 1925-26 el saldo útil fué de 656 millones contra 288 de nuevas inversiones y aun en 1928-29 las cifras correspondientes fueron de 623 y 417 millones mientras que ulteriormente habiéndose intensificado los trabajos de electrificación y de mejoras para aliviar el paro obrero, el saldo útil del ejercicio, reducido a consecuencia de la crisis no fué bastante para las nuevas inversiones y hubo que apelar al crédito.

La reducción de la recaudación en los últimos años alcanzó al 16.3 por 100 en 1931-32; en el último ejercicio 1932-33 fué solamente del 10,5 por ciento, abrigándose actualmente la esperanza de que la crisis pueda ser prontamente superada. Conviene hacer notar que el Estado italiano explota los ferrocarriles no solamente desde el punto de vista del rendimiento económico sino que los utiliza también para la extensa obra social de intercambio entre las regiones del país mediante los trenes populares a precios reducidos y para la propaganda del turismo mediante la concesión de grandes rebajas.













¡¡Un gran acontecimiento!!

# LA FILADORA

deseando acabar con todos los artículos de **INVIERNO** ha decidido efectuar una

## Gran y verdadera baratura

UNICA OCASION para comprar a MITAD DE PRECIO lanas en clases superiores para vestidos y abrigos

<b>PAÑETE</b> 70 cm. ancho 0'50 Ptas. metro	<b>FRANELA NOVEDAD</b> variedad en dibujos desde 0'75 Ptas. metro	<b>PAÑETE SUPERIOR</b> 90 cm. ancho desde 1'00 Ptas. metro	<b>LANAS VESTIDO SRA.</b> colección colores moda desde 2'00 Ptas. metro
<b>PAÑO INGLESAO</b> 140 cm. ancho para abrigos Señora desde 2'50 Ptas. metro	<b>GENEROS ABRIGO SRA.</b> 140 cm. colores lisos novedad desde 6'00 Ptas. metro	<b>M E D I A S</b> para Señora desde 0'50 Ptas. par	<b>BUFANDAS</b> punto lana novedad para Señora desde 1'50 Ptas. una
<b>BLUSITAS SRA.</b> Novedad inmensa colección modelos desde 4'50 Ptas. una	<b>CHAQUETAS SEÑORA</b> expléndido surtido desde 5'25 Ptas. una	<b>ABRIGOS SEÑORA</b> confeccionados en buena lana desde 30 Ptas. uno	<b>ABRIGOS de PIEL</b> para Sra. verdadera liquidación desde 75 Ptas. uno
<b>CURADO</b> 75 cm. ancho (cotonet mallorquí) desde 0'75 Ptas. metro	<b>MADAPOLAM</b> 80 cm. clase superior desde 1'00 Ptas. metro	<b>CALCETINES CABALLERO</b> gran surtido desde 0'40 Ptas. par	<b>BUFANDAS SEDA</b> desde 1'25 Ptas. una
<b>GUARDAPOLVOS NIÑO</b> muy fuertes desde 3 Ptas. uno	<b>IMPERMEABLES CHECOS</b> gran surtido desde 20 Ptas. uno	<b>PLUMAS (Impermeables)</b> buena calidad desde 20 Ptas. una	<b>PELLIZAS CABALLERO</b> buen paño desde 20 Ptas. una
<b>CAPOTES CABALLERO</b> buen paño desde 27'50 Ptas. uno	<b>GABANES CABALLERO</b> Precios reclamo desde 40 Ptas. uno	<b>IMPERMEABLES CABALLERO</b> (defectuosos) á 7'50 Ptas. uno	<b>SABANAS CURADO</b> (cotonet mallorquí) 160 x 230 a 4'40 Ptas. una 190 x 270 a 6'35 » » 210 x 290 a 7'75 » » 225 x 300 a 9'00 » »
<b>TOALLAS RUSAS</b> 45x85 Gran duración desde 0'90 Ptas. una	<b>MANTITAS ALGODON</b> 50 x 50 desde 0'25 Ptas. una	<b>EDREDONES</b> gran surtido desde 27'50 Ptas. uno	

## Venta de RETALES a cualquier precio

Artículos para Lutos El mejor surtido <b>¡OCASIONES!</b>	Mantas de LANA Inmensa BARATURA <b>TARADAS y SIN TARAS</b>
--	--

## SASTRERIA A MEDIDA

### Ropas hechas para Caballero

VENTAS AL CONTADO :: :: PRECIO FIJO

65, SAN MIGUEL, 67

Teléfono 1760