

a efecto la división a que se refiere esta Ley, que en ningún caso será después del 31 de diciembre de 1930."

(Fdos.) MARIANO P. LEUTERIO  
S. DE LA CRUZ  
SEGUNDO GASTÓN

*Conferenciantes por parte de la Cámara  
de Representantes*

(Fdos.) JOSÉ P. LAUREL  
JOSÉ O. VERA  
T. GALICANO

*Conferenciantes por parte del Senado*

EL PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción a este informe? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Aprobado.

Tiene la palabra el Caballero por Manila.

DISCURSO DEL SR. MENDOZA EN CONTRA DEL  
SERVICIO DE CABOTAJE

(Continuación)

Sr. MENDOZA. Señor Presidente y Caballeros de la Cámara. La reforma de la Ley de Cabotaje considero que es un asunto de primaria importancia para la nación, y por este motivo no puedo menos de hacer oír mi desautorizada voz en un asunto de capital importancia que afecta a más de doce millones de filipinos. Me place sobremanera, señor Presidente, que en el debate de este asunto importantísimo se hayan registrado por Caballeros de la Cámara, numerosos turnos, tanto en pro como en contra, porque este hecho demuestra a las claras, demuestra de una manera paladina y concluyente, que todos los representantes constitucionales del país están animados de los mejores deseos, de contribuir con su grano de arena a la recta y acertada solución de este asunto de vital importancia para nuestro país. Este hecho demuestra a las claras que cada cual está dispuesto a emitir su opinión de una manera sincera y espontánea, sin importarle para nada las acerbas críticas que pudieran recaer sobre su persona. Este hecho demuestra de una manera clara y evidente, que cada cual está dispuesto a defender sus arraigadas y diamantinas convicciones, sin importarle para nada las consecuencias que pudieran acarrearle después; que están dispuestos a aceptar la popularidad o impopularidad, pero que están dispuestos a cumplir con su deber, con su cometido, están dispuestos a manifestar cuál es su convicción y su sincera opinión, en un asunto de tan vital importancia para la nación filipina.

De algún tiempo a esta parte, señor Presidente, la opinión pública, así como también la prensa filipina, ha estado clamando casi de una manera unánime para que se reforme la Ley de Cabotaje, y la Cámara de Representantes que está integrada por hombres que realmente quieren hacer honor a su título de honorables, han respondido muy bien al clamor de la opinión pública, y henos aquí, señor Presidente, discutiendo de una manera amplia y concienzuda la reforma de la Ley de Cabotaje, animados, como ya he dicho, de los mejores deseos de contribuir con nuestro grano de arena a su recta solución.

Es un hecho indiscutible, señor Presidente, y es de dominio público, que existen muchos barcos en el cabotaje, que son completamente viejos; existen barcos, señor Presidente, viejos y podridos, que tienen más edad quizás que el decano de los representantes que figuran en este majestuoso templo de

ley y de la justicia. Estos barcos, señor Presidente, constituyen una verdadera amenaza, un verdadero peligro para las vidas de tantos ciudadanos, para las vidas de millones y millones de habitantes de las Islas Filipinas; y cruzarnos de brazos y ver con indiferencia tantas muertes que se han ocasionado, debido a los recientes naufragios, sería un crimen de lesa patria, sería el crimen más horrible y más abominable que se podría registrar en los anales del parlamento filipino.

Sr. GASTÓN. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

EL PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. GASTÓN. ¿No sabe Su Señoría que el Colector de Aduanas tiene facultades de ordenar, si un barco es inútil para el servicio y amenaza la vida de los pasajeros, que deje el servicio?

Sr. MENDOZA. Es cierto que el Colector de Aduanas tiene esa facultad, pero en la práctica hemos visto que un barco viejo se está reparando veinte mil veces y continúa sirviendo.

Sr. GASTÓN. ¿Puede citar Su Señoría los nombres de los barcos de esa clase?

Sr. MENDOZA. Uno de ellos acaba de hundirse en la Punta Tagudín y fué construído hacia el año 1873, y en ese naufragio murieron varios filipinos.

Sr. GASTÓN. En ese caso Su Señoría tiene que admitir que hay medidas para remediar ese defecto y que si algún funcionario ha faltado a su deber, no es culpa de la Legislatura.

Sr. MENDOZA. En el curso de mi desaliñado discurso trataré de las medidas legislativas para remediar el mal.

Sr. CAILLÉS. Deseo registrar un turno en contra.

Sr. GASTÓN. Para un turno en pro.

Sr. PADILLA. Para un turno en contra.

Sr. MENDOZA. (*Prosiguiendo.*) Señor Presidente, decía que tanto la mayoría como la minoría en este Parlamento, convienen en que se debe reformar la Ley de Cabotaje. Ahora bien, ¿cuál es la forma o manera en que se debe enmendar dicha Ley de Cabotaje y cuál es la manera como vamos a enmendarla, al objeto de poder responder al clamor de la opinión pública y favorecer al bienestar público? Ésta es la cuestión que a mi juicio debe ser resuelta por los distinguidos miembros que integran la mayoría, así como la minoría en esta Cámara. ¿El remedio por ventura es la reforma de la Ley de Cabotaje, tal como ha sido presentada por un emittente parlamentario de la mayoría, cual es el bill que estamos discutiendo en esta ocasión? ¿Se remedia acaso la situación anómala que tratamos de remediar, con la aprobación del presente proyecto de ley? Yo digo sinceramente que no, y mil veces no. Este bill, con todos los respetos que merece el gran tribuno parlamentario que lo ha presentado, no remedia en nada la anómala situación que nosotros tratamos de remediar. Este bill, si acaso, acaso, sería un mero paliativo, sería una mera excusa para remediar el mal que nosotros estamos palpando, que nosotros vemos en la actualidad, que ha sido probado de una manera paladina y concluyente que realmente existe. No remedia de una manera directa, de una manera radical, el mal que tratamos de remediar. Según este proyecto, se crea una junta de investi-

gación con facultades, desde luego, para investigar la cuestión de cabotaje, así como también las condiciones de todos los barcos que navegan en dicho cabotaje. La junta de navegación estará integrada por cinco miembros y éstos, durante el tiempo que van a desempeñar sus funciones todavía van a ganar ₱20 diarios. Tras de su creación, esta junta de investigación que se va a nombrar dentro de un plazo de seis meses después de la aprobación de este proyecto, rendirá su informe al Gobernador General dentro de treinta días, y éste expedirá la proclama, según el resultado del informe. Después, dentro de noventa días desde la fecha de la proclama, las compañías podrán prestar fianza a favor del Gobierno dentro del plazo razonable, plazo razonable que según el proyecto no será más de un año. Si después no prestan la fianza exigida en esta ley, las compañías y corporaciones que deseen adquirir barcos, en este caso es cuando se les da facultades para hacerlo, con el fin de que puedan adquirir los barcos que deseen, de tal manera que bien examinado el proyecto que estamos debatiendo, durante todo este proceso se necesita por lo menos, aun admitiendo que cumpliera su cometido dentro del plazo especificado en este proyecto, lo menos un año y nueve meses, y ese plazo, las vidas de los ciudadanos inocentes, las vidas de millones de filipinos van a esperar un proceso de un año y nueve meses, embarcándose en esos barcos viejos y podridos que navegan en este cabotaje. Esta filipinización o nacionalización es ridícula. Los representantes constitucionales del pueblo, si realmente existe el mal, deben tener el valor, el civismo de decir que está aquí el mal y deben poner el remedio que exige el mal. No es excusa la nacionalización ni la filipinización. Yo creo que debemos procurar la nacionalización de nuestro país; pero que no se abuse de ella y no se parapeten tras ella para irrogar un detrimento a los ciudadanos, a los inocentes ciudadanos, porque éstos pueden morir por culpa suya, por la glacial indiferencia con que hemos legislado, por la apatía con que nosotros hemos obrado. El deber del representante constitucional es remediar inmediatamente el mal; no importa que se diga que nosotros no hemos querido patrocinar a los filipinos; a los filipinos se les debe dar la protección en igualdad de condiciones y circunstancias. La nacionalización y la filipinización no se pueden invocar, para tener un monopolio y atropellar la vida de los ciudadanos y para sacrificar a los millones y millones de filipinos que perecen en los naufragios.

Sr. ALMEIDA. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. ALMEIDA. ¿Sabe Su Señoría de alguna nación que deje el cabotaje en manos extranjeras en su país? ¿No es cierto que todas las naciones pequeñas o grandes, tienen leyes de cabotaje que proveen que solamente los nacionales de esa nación pueden gozar de dicho privilegio?

Sr. MENDOZA. Yo estoy conforme en que tengamos buenos barcos, pero yo no quiero que debido a la nacionalización se sacrifiquen millares y millares de vidas de los ciudadanos filipinos; yo no quiero que mueran esos filipinos solamente por el monopolio y debido a esa nacionalización que Su Señoría dice.

Porque yo entiendo que la nacionalización es para el bienestar de los ciudadanos, pero jamás para causar un grave detrimento a los ciudadanos de una nación.

Sr. ALMEIDA. ¿Cree Su Señoría que el plazo de un año y nueve meses, computado por Su Señoría, es demasiado largo para dar a sus compatriotas oportunidad de mejorar el servicio?

Sr. MENDOZA. ¿Pero no sabe Su Señoría que dentro de un año y nueve meses pueden naufragar otros barcos más? ¿Cómo podrá garantizar Su Señoría la vida de los ciudadanos que se embarcan en esos barcos viejos?

Sr. ALMEIDA. ¿No es cierto que esos naufragios vienen ocasionalmente?

Sr. MENDOZA. Se ha demostrado en las investigaciones practicadas por la Aduana, que la mayor parte de los barcos que se hunden son barcos viejos, inservibles.

Sr. ALMEIDA. ¿Qué prefiere Su Señoría, esperar un año y nueve meses para mejorar el servicio, o dejar que el pueblo filipino esté bajo el dominio extraño hasta la eternidad?

Sr. MENDOZA. Si nosotros estuviésemos hablando ante la masa indocta y no ante los Representantes constitucionales de nuestro pueblo, podría prosperar muy bien la argumentación de Su Señoría. Pero cuando nosotros hablamos ante hombres versados en materia de navegación y ante hombres que están dispuestos a sacrificar todo, con tal de rendir un buen servicio de navegación al público, me va a perdonar Su Señoría que le diga que no tiene base ni fundamento lo que Su Señoría dice.

Sr. ALMEIDA. ¿No sabe Su Señoría que en el estado en que se encuentra ahora el país, tímido como es el capital filipino, admitiendo a los extraños que vienen con capitales de millones y millones, éstos podrían competir con los filipinos y dejar a éstos en la inanición, de tal manera que el día menos pensado no tendríamos más barcos que los extranjeros, y tendríamos que esperar que fuesen ellos los que indiquen, los que eleven y bajen los precios de todo lo que nosotros necesitamos aquí?

Sr. MENDOZA. Si realmente nuestros compatriotas han querido mejorar el servicio, ellos han tenido ocho años para mejorarlo; pero durante ese tiempo no han traído ningún barco, y no obstante eso, Su Señoría quiere darles todavía un año y nueve meses de tiempo. Su Señoría sabe muy bien que eso no es razonable.

Sr. ALMEIDA. Si no se ha mejorado el servicio durante esos ocho años, ¿por qué Su Señoría no quiere concederles un año y nueve meses más para darles oportunidad a que mejoren el servicio?

Sr. MENDOZA. ¿Su Señoría quiere que mueran nuestros ciudadanos en esos barcos viejos durante ese tiempo, para que después la Legislatura enmiende la ley? Su Señoría sabe muy bien que eso no es razonable.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿Está informado Su Señoría de que el representante de la casa naviera más poderosa, que se llama Compañía Tabacalera, en las audien-

cias del Comité ha afirmado, y aún los mismos impugnadores de la actual legislación han afirmado, que aquella casa no podría traer ningún barco nuevo en menos de dos años? ¿Y Su Señoría no está conforme en que se prorrogue un año y nueve meses más el plazo para nuestros naveros?

Sr. MENDOZA. Yo no estaba en las audiencias del Comité de Navegación; pero yo le digo a Su Señoría que si yo voy a América o a Europa, yo le puedo traer a Su Señoría dentro de cuatro meses el barco que a mí me guste, si yo tuviese suficiente dinero para costearlo.

Sr. SORIANO. Para la información de Su Señoría, la Tabacalera tiene una inversión de ₱130,000,000, de manera que está en condiciones financieras para comprar veinte barcos, porque yo entiendo que un barco de cabotaje no puede costar más de ₱2,000,000. ¿Las desgracias que han ocurrido en los mares de Filipinas, como la del *Negros* que ha mencionado Su Señoría, las atribuye Su Señoría a defectos del barco, o por ser muy viejo el mismo? Suponiendo que este último sea verdad, ¿cree Su Señoría que es deber de esta Legislatura destruir una ley que no tiene la culpa de que se haya hundido ese barco, ya que si se ha hundido por defecto y por la antigüedad del mismo, ha tenido la culpa un ramo ejecutivo del Gobierno, que es el Administrador de Aduanas, por haber permitido que viaje un barco que no tiene condiciones de viajar? ¿La ley que hemos dictado es la que tiene acaso la culpa? ¿No cree Su Señoría que no es porque la ley sea mala, sino que la ley es muy buena, pero que no se ha cumplido? ¿No cree Su Señoría que no tiene la culpa la actual ley, que es muy sabia, porque el representante de la Tabacalera ha admitido que dicha ley es muy justa y sabia, y que también existe otra análoga en su país, que es España?

Sr. MENDOZA. En primer lugar, yo no admito a Su Señoría que los barcos que se han hundido, se han hundido no porque fuesen viejos, sino porque el *report* del Comité nombrado por el Gobernador General asevera que los barcos se han hundido porque eran ya viejos.

Sr. SORIANO. ¿Tiene informes Su Señoría de que el *Quantico* y el *Mafalda* que estaban operando en Río Janeiro, son barcos que no solamente tienen la capacidad de los barcos de Madrigal ni de Inchausti, y sin embargo, han naufragado por un tifón?

Sr. MENDOZA. ¿Si los barcos modernos se han hundido debido al tifón, Su Señoría va a concluir que por ese motivo se pueden hundir y naufragar también todos los barcos?

Sr. SORIANO. Admitiendo que existe el clamor, que no se ha probado, pero admitiendo por vía de argumentación, que hay defectos que corregir, que hay necesidad de aumentar el actual tonelaje y reducir los fletes, si se presentan tres casas, una española, otra japonesa y otra filipina, que se ofrezcan a llenar esa necesidad de una manera formal, ¿a quién preferiría Su Señoría, al japonés, al filipino o al español?

Sr. MENDOZA. Preferiría al filipino, si éste puede cumplir inmediatamente; pero si Su Señoría va a exigir que el filipino lo llene después de dos años, en este caso le diré a Su Señoría con toda franqueza mi opinión, que se debe dar la opción al primero que pueda llenar bien su cometido, para el bienestar del pueblo filipino.

Sr. SORIANO. Por eso, yo dije que en igualdad de condiciones; si el español se compromete a llenarlo en dos años y el filipino dentro de un año y once meses, ¿qué haría Su Señoría como Representante de este país y como filipino?

Sr. MENDOZA. ¿No han tenido ya oportunidad nuestros compatriotas para mejorar el servicio?

Sr. SORIANO. Han mejorado bastante el servicio. Admitimos que el mismo no ha llegado a la perfección; pero es innegable, según las estadísticas, que ha mejorado en un cincuenta por ciento. Precisamente, si está informado Su Señoría, los naveros filipinos tienen miedo de lanzarse completa y enteramente a este negocio, por el hecho de que hay mucha agitación y constante deseo de quitarles el pequeño privilegio por el cual pueden negociar.

Sr. MENDOZA. ¿Cómo pueden tener miedo, cuando los caballeros de la mayoría siempre les han ayudado y patrocinado? ¿No sabe Su Señoría que nunca se ha enmendado la Ley de Cabotaje durante todo el tiempo en que los caballeros de la mayoría han tenido el *control* aquí y en el Senado?

Sr. SORIANO. Ha sido muy corto el tiempo; prácticamente el filipino no ha tenido el *control*, y la mejor prueba, Caballero por Manila, es que están agitadas las dos Cámaras por este asunto. Para otra pregunta. ¿No cree el Caballero por Manila que tal como se presentan las enmiendas por los impugnadores del proyecto, aunque se conceda la enmienda de esa ley proteccionista que tenemos, eso no remedia, no salvaguarda la vida de los pasajeros en buques pequeños como el *Negros*, porque la Tabacalera y la Casa Inchausti llenarán únicamente las líneas donde tienen el *control* del negocio de la industria y del comercio de su localidad? Si se comprometen la Tabacalera o la Casa Inchausti a ir adonde se les señale, a donde haya necesidad, a Leyte, por ejemplo, o a Mindanao, no tengo inconveniente. ¿Su Señoría sabe eso?

Sr. MENDOZA. Si ése es el único motivo que Su Señoría invoca, dése la oportunidad a las otras compañías para que pongan barcos en otras líneas.

Sr. SORIANO. ¿De modo que el Caballero por Manila estaría conforme en que si los filipinos pueden llenar los defectos y las necesidades del cabotaje dentro de las mismas condiciones y plazos solicitados y pedidos por las compañías extranjeras interesadas, debe darse a éstos la preferencia?

Sr. MENDOZA. Si las compañías filipinas pueden poner barcos a la disposición del público en esa línea inmediatamente . . .

Sr. SORIANO. Inmediatamente, ¿cuántos días quiere decir?

Sr. MENDOZA. \* \* \* para que puedan hacer un buen servicio, está bien que el filipino los ponga; pero si no los puede poner, dése la facultad a los que explotan ese negocio. Además, quiero llamar la atención de Su Señoría a que yo no estoy abogando para que se conceda una facultad amplísima a las casas navieras extranjeras; estoy velando aquí por los ciudadanos. Lo que yo digo es lo siguiente: que si a la compañía Tabacalera y a la Casa Inchausti se les permite navegar con esos barcos viejos, ¿qué mal podrá irrogarse a la nación con que se les permita cambiar esos barcos con otros nuevos y que esos barcos viejos se retiren del servicio? Yo creo que no podría irrogar eso ningún perjuicio. Yo lo que

quiero, señor Presidente, es proteger la vida de los nacionales, sin causar ningún detrimento a los ciudadanos de la nación. Yo figuro, modestia aparte, entre los filipinos que están compitiendo con los extranjeros, pero sin hacer prevalecer la preponderancia de los nacionales, ni tampoco el título de filipinos. Yo compito con el extranjero en igualdad de circunstancias, y en esa forma se puede competir sin que se sonroje nadie. Yo no defiendo a la compañía Tabacalera o a la Casa Inchausti, antes al contrario, sin ánimo de pavonearme, señor Presidente, puedo decir que figuro entre los filipinos que hacen competencia a las casas extranjeras. Yo dirijo casas genuinamente filipinas, que están haciendo su negocio en abierta competencia con las casas extranjeras. Con todo el capital exiguo que tengo, figuro entre los pocos que están entablado una competencia con las casas extranjeras, como se verá en los *records* de rentas internas; pero no por el título de filipino, no a título de filipinización, ni mucho menos de nacionalización, voy a valerme de eso para hundir a los filipinos, a mis compatriotas. Por encima de todo, se deben salvar los intereses nacionales, y los intereses nacionales están por encima de los partidos y de los individuos.

Sr. OPPUS. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. OPPUS. ¿El bill que está bajo nuestra consideración, no es verdad que provee la creación de una junta que va a determinar las rutas en las cuales hacen falta vapores?

Sr. MENDOZA. No he oído bien su pregunta.

Sr. OPPUS. ¿El bill que está bajo nuestra consideración no provee la creación de una junta que estudie las líneas en las cuales hagan falta los vapores que nosotros pedimos?

Sr. MENDOZA. Sí, señor, eso es lo que se provee en el bill, crear una junta de navegación con esas facultades, y Su Señoría sabe que eso es dilatorio.

Sr. OPPUS. De acuerdo con las preguntas dirigidas a Su Señoría por el Caballero por Cavite, he deducido que con ese bill se remediaría la falta de barcos en ciertas rutas. Ahora pregunto yo. ¿Cree Su Señoría que nosotros, la Legislatura o algún poder en Filipinas puede obligar a algún naviero que haga operar o que destine los barcos que él tenga comprados, a tal o cual línea donde nosotros creemos que hacen falta barcos?

Sr. MENDOZA. Creo que Su Señoría tiene razón, no podemos obligar a ningún naviero.

Sr. OPPUS. De tal suerte que aun con esto y aun cuando la junta esa determine que en una línea, supongamos que sea de aquí a Palawan, hacen falta algunos barcos, si a algún naviero no le da la gana de poner un barco en esa línea, no podría ser obligado.

Sr. MENDOZA. Sí, señor, sería inútil el remedio, aparte que con esta junta causaríamos un grave detrimento al erario público, porque se tendría que pagar a esos caballeros de la junta, y crearíamos otra junta que sería inútil y se podría añadir a las otras juntas que hemos creado.

Sr. OPPUS. Se ha hablado aquí de leyes de cabotaje de otros países, demos por caso Japón y España. ¿Cree Su Señoría que esas naciones han dictado

leyes proteccionistas, aun no contando con los medios necesarios para responder a la demanda pública de tales barcos?

Sr. MENDOZA. Ya he dicho a Su Señoría que estoy en un todo conforme en que se dicten leyes proteccionistas, siempre y cuando no se cause ningún detrimento a los nacionales.

Sr. OPPUS. Y aun dando por caso que esas naciones, no contando con los barcos que requiere el servicio público hayan implantado una ley proteccionista en ese sentido, es justo que sigamos ese paso, sin que nosotros podamos responder a la demanda pública, como lo reconoce este bill?

Sr. MENDOZA. En esas naciones existe un servicio eficiente, tienen barcos en buen estado.

Sr. KAPUNAN. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. KAPUNAN. Querría saber únicamente si estoy bien o mal informado de que Su Señoría ha pronunciado varios discursos, magníficos como todos los que pronuncia Su Señoría, suscribiendo la doctrina del Monroismo filipino.

Sr. MENDOZA. Agradezco de veras el elogio que Su Señoría me dirige inmerecidamente; pero al hablar Su Señoría de Monroismo filipino, francamente, no sé a qué se refiere Su Señoría, porque ésta es la primera vez que hablo respecto a la Ley de Navegación.

Sr. KAPUNAN. A mí me han asegurado, no sé si es verdad o no, que Su Señoría ha pronunciado discursos, no sé si en la plaza de Moriones o en otro sitio, suscribiendo la idea lanzada por primera vez aquí en nuestro país por el primer Gobernador General, hoy Presidente de la Corte Suprema Federal, Mr. Taft, sobre lo de que Filipinas debe ser para los filipinos.

Sr. MENDOZA. Creo que no hay ningún representante constitucional en esta Cámara, Caballero por Leyte, que esté conforme en aceptar la doctrina de que Filipinas no sea para los filipinos; y quiero añadir más, que cualquier sacrificio haría para que Filipinas sea enteramente para los filipinos.

Sr. KAPUNAN. Me alegro cordialmente que Su Señoría se haya expresado en forma tan filipinista como acaba de hacer. Ahora yo desearía saber si abriendo, me equivoco, si ensanchando el boquete que se ha abierto en la Ley de Navegación, ley muy proteccionista, ¿no se daría lugar a la relajación de la doctrina de Filipinas para los filipinos?

Sr. MENDOZA. Hasta ahora, Caballero por Leyte, si Su Señoría examinara con detenida circunspección el desaliñado discurso que he pronunciado para impugnar el proyecto que estamos debatiendo, verá que no hay nada de eso, ni he patrocinado hasta ahora ninguna medida en el sentido de que se abran completamente las puertas a los extranjeros.

Sr. KAPUNAN. Probablemente sus puntos de vista coinciden con los míos, en el sentido de que a toda costa debe mejorarse el servicio de cabotaje.

Sr. MENDOZA. Es innegable que debe mejorarse, porque la opinión pública y todo el mundo así lo reclama.

Sr. KAPUNAN. Su Señoría estará conforme conmigo en que si nosotros, por otros medios, pudiésemos

mos obtener este resultado, ¿no es verdad que no habría necesidad de ensanchar el boquete a que yo me refiero?

Sr. MENDOZA. Si hay otros medios, sí, señor; pero Su Señoría convendrá conmigo en que con este proyecto no se consigue ninguna mejora.

Sr. KAPUNAN. Suponiendo que se introdujera en el proyecto una enmienda en este sentido, que para el mejoramiento del servicio de cabotaje, se obligue a todos los navieros a introducir mejoras, de acuerdo con la necesidad del público y dando igualmente esta misma facultad a los navieros extranjeros, con un *Entendiéndose* de que ellos podrían traer toda clase de barcos que quisiesen, con tal de que se dediquen al porteamiento público, ¿qué dirá Su Señoría?

Sr. MENDOZA. Con respecto a esta cuestión tan importante que estamos debatiendo, voy a decir a Su Señoría cuál es mi opinión sincera.

Sr. KAPUNAN. Estoy proponiendo una medida, que podríamos llamar conciliatoria. Supóngase que se dé igual oportunidad a todas las casas navieras para traer los barcos que quieran, como los *Presidents*, para navegar en las líneas en que están empeñadas estas casas, con la condición de que escojan uno de estos dos extremos, o dedicar estos barcos al negocio de porteamiento público, *common carriers*, o dedicarse a acarrear sus productos y mercancías propias.

Sr. MENDOZA. ¿Su Señoría quiere decir que se dé la misma oportunidad a todos, dentro del más breve plazo posible?

Sr. KAPUNAN. Inmediatamente, si es posible.

Sr. MENDOZA. Creo que podría favorecer la enmienda de Su Señoría.

Sr. KAPUNAN. ¿Favorecería Su Señoría mi enmienda, suponiendo que los que están adoptando igual actitud que Su Señoría estén en la buena disposición de admitir la enmienda?

Sr. MENDOZA. Como ya he dicho, siempre y cuando se pueda mejorar la navegación de cabotaje, al objeto de evitar el mal que todos estamos lamentando, estoy dispuesto a apoyar esa enmienda.

Sr. KAPUNAN. Démos por caso que la Tabacalera se viese en disposición de aceptar uno de los extremos del dilema y dijera a las autoridades competentes: bien, no quiero ser porteador público, voy a dedicar mis buques para los productos y mercancías mías, pero dénme el tonelaje que yo quiera. ¿Cree Su Señoría que esto es aceptable?

Sr. MENDOZA. Entonces, no estaría conforme en dar ningún buque a esa compañía. Lo que yo deseo es que el barco se destine para el servicio público y no para tal o cual empresa exclusivamente.

Sr. KAPUNAN. Creo que me he expresado mal y voy a repetir: nosotros sabemos que esas compañías están dedicadas a negocios e industrias propias. El mal está en que ellos perjudican al público, en el sentido de que emplean sus barcos para su cargamento propio y solamente aceptan cargamento del público cuando hay hueco, cuando les da la gana, ésa es la expresión; o bien, cuando quieren comprar las mercancías para su negocio, dicen que no hay hueco y en esto consiste mi objeción.

Sr. MENDOZA. ¿Y Su Señoría quiere compelerles . . . ?

Sr. KAPUNAN. A que sean porteadores públicos, y entonces el público tiene derecho a exigirles el cum-

plimiento de las condiciones, mediante las cuales una compañía se hace legalmente porteador público; pero si ellas no aceptan ser porteadores públicos, entonces ellas no tienen derecho a cargar sus productos.

Sr. MENDOZA. Si ellas se avienen a que sus barcos lleven los cargamentos del público, tampoco podríamos impedir que lleven sus propios cargamentos.

Sr. KAPUNAN. El concepto público de porteador es demasiado severo. No puede ninguna compañía dedicarse al servicio propio, cuando se le da esta facultad de ser porteador.

Sr. MENDOZA. Es que les concedemos las dos cosas, y creo que dentro de los principios de equidad y justicia tienen derecho a eso.

Sr. KAPUNAN. El remedio es que escoja una de estas dos cosas, y si no quieren dedicarse al negocio de porteador público, entonces nuestras casas navieras podrán ser obligadas a prestar el servicio en esas líneas; y si el servicio no satisface, entonces yo propondría que el Gobierno conceda cierto subsidio a una compañía en beneficio del público.

Sr. MENDOZA. Pero Su Señoría verá muy bien, que si ellos pueden llevar los cargamentos del público, así como sus propios cargamentos, ¿qué razón hay para que se les prohíba el llevar éstos?

Sr. KAPUNAN. Es así como se impide el desarrollo de nuestra industria.

Sr. MENDOZA. Tal como está el proyecto de ley, yo puedo decir sin ánimo de alardear, que yo estaba pensando poner un buque en esa línea con el fin de que yo pueda sacar tabacos en Isabela y Cagayán.

Sr. KAPUNAN. Yo, como amigo de Su Señoría, secretamente le diría que no haga eso, porque va a perder. Pues, ¿qué negocio haría Su Señoría, si todo el negocio está controlado por la Tabacalera?

Sr. MENDOZA. Yo creo que no fracasaría, porque si yo compro un barco y lo pongo en esa línea, el mismo se dedicará a cargar mis propios productos, y aparte de eso, yo tendría otras personas que me favorecerían.

Sr. KAPUNAN. ¿Su Señoría admitiría cargamento del público cuando existe hueco en su barco, por falta de otros cargamentos propios?

Sr. MENDOZA. Yo pondré un barco capaz de admitir el cargamento del público, así como mis productos.

Sr. KAPUNAN. Sería capaz solamente para sus productos; y cuando ya no hubiese hueco disponible para el cargamento del público, no haría Su Señoría caso del público.

Sr. MENDOZA. Pero Su Señoría sabe que un barco de 1,500 toneladas se podrá abarrotar con el cargamento del público. ¿Sabe Su Señoría por qué la Tabacalera monopoliza allí el negocio? Porque es la única casa que tiene destinados barcos en esa línea. A buen seguro que si un filipino tuviese el mismo negocio que la Compañía Tabacalera, vería Su Señoría que esa compañía no se atrevería a monopolizar el negocio en esa línea.

Sr. KAPUNAN. No se puede entablar competencia, porque la Tabacalera podrá recibir cargas o no a su antojo. Si recibe cargas, puede compensar con las otras cargas de su propia industria. En cambio, el otro, no; tiene que cobrarlo todo del negocio mismo, y esto no sucede a ninguna otra compañía que posee negocios propios, porque ella gana por fletes, al paso que el otro no.

Sr. MENDOZA. Yo admito que la Compañía Tabacalera, de suyo, es una casa poderosísima, capitalizada con más de ₱130,000,000; pero no obstante ese capital, como ya he dicho, si yo tengo carga propia y puedo recibir el cargamento del público, yo creo que me atrevería a poner un barco en esa línea. Pero, si voy a depender solamente del público, y luego, tengo sólo un barco pequeño, desde luego que no podría vivir.

Sr. KAPUNAN. Si el barco es pequeño, no haríamos ninguna mejora.

Sr. MENDOZA. Por eso, le digo que el barco tiene que ser de 1,500 toneladas, por lo menos.

Sr. KAPUNAN. Su Señoría debe tener en cuenta el volumen del tráfico y del negocio; de tal manera que si Su Señoría no tiene que depender más que del público y no tiene el volumen necesario del negocio, para que esa línea pudiese continuar, sería preciso, a mi juicio, que Su Señoría reciba algún subsidio.

Sr. MENDOZA. Desde luego que si solamente voy a depender del cargamento del público, sería un negocio muy arriesgado y admitiría la atinada advertencia de Su Señoría que sería un fracaso.

Sr. LACSON. Señor Presidente, para algunas preguntas parlamentarias al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. LACSON. Parece ser que en este proyecto de ley se provee la creación de una Junta, compuesta de cinco miembros nombrados por el Gobernador General, ¿no es así?

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. LACSON. Y una de las obligaciones de esta Junta es que dentro de seis meses, después de aprobada esta ley y de creada la Junta, ésta, presente un informe al Gobernador General, en tal forma que hasta dentro de seis meses no se podrá hacer nada. Según este proyecto de ley, una vez creada la Junta y presentado su *report* después de los seis meses, el Gobernador General, a los treinta días de haberse presentado el informe, tendrá que expedir una proclama, de tal manera que habrán pasado ya siete meses. Pasados esos siete meses, dentro de noventa días, las compañías o personas que quieran traer barcos y dedicarse al negocio de cabotaje, tendrán que prestar fianza, en tal forma que habrán pasado ya diez meses. Después de este tiempo, los que quieran comprar barcos, podrán hacerlo después de haber pasado un año y medio, en tal forma que si aprobamos este proyecto, los que quieran traer barcos para negociar en el cabotaje de Filipinas, tendrán dos años de plazo para hacerlo, y no un año y medio solamente.

Sr. MENDOZA. Si se van a seguir las disposiciones del proyecto, lo menos que dure sería un año y nueve meses.

Sr. LACSON. Dos años y un mes.

Sr. MENDOZA. Yo he computado un año y nueve meses. Su Señoría calcula más. ¿Cuál es la pregunta concreta de Su Señoría?

Sr. LACSON. La pregunta es que si nosotros aprobamos este proyecto, el retraso para traer un barco no será solamente de un año y medio, sino que será de más de dos años.

Sr. MENDOZA. Desde luego. Por lo menos, durará ese tiempo que Su Señoría menciona; pero yo creo

que con tantos plazos que se proveen en este proyecto, durará más todavía.

Sr. LACSON. Y además, según las disposiciones de este proyecto, no podrán traer más que un barco cada año, en tal forma que los vapores de cabotaje de Filipinas no podrán ser mejorados dentro de dos o tres años en todas las líneas, sino a razón de un barco por cada año.

Sr. MENDOZA. Y mientras tanto, estamos expuestos a que se registren otras desgracias.

Sr. GUINTÓ. Señor Presidente, para algunas preguntas parlamentarias al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. GUINTÓ. Parece que Su Señoría aboga por la reposición de algunos barcos extranjeros, si mal no le comprendo.

Sr. MENDOZA. Yo abogo por la sustitución de los barcos viejos por otros nuevos con el mismo tonelaje y que los barcos viejos se destierren por completo.

Sr. GUINTÓ. Pero de los extranjeros, ¿no es así?

Sr. MENDOZA. De las compañías que ahora están navegando con esos barcos.

Sr. GUINTÓ. Pero especialmente de los extranjeros, porque toda la cuestión aquí, está en eso. Está en que algunos abogan por la reposición del tonelaje extranjero y otros abogan por que ese aumento se dé a los filipinos.

Sr. MENDOZA. Yo no abogo por la reposición completa del tonelaje. Todo lo que yo digo es que en la actualidad estamos permitiendo a las casas extranjeras, como la Compañía Tabacalera e Inchausti, que puedan navegar con esos barcos viejos, con todas las reparaciones que requiere la Aduana; y no obstante ser viejos dichos barcos, se les permite navegar, en perjuicio del público. ¿Por qué no les permitimos sustituir dichos barcos viejos con otros nuevos?

Sr. PERFECTO (F.). Señor Presidente, para algunas preguntas parlamentarias al orador.

El PRESIDENTE. El orador puede contestar, si le place.

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Se ha fijado Su Señoría muy bien en que el Bill Briones provee la creación de una Comisión para estudiar las condiciones del cabotaje ahora en Filipinas?

Sr. MENDOZA. Sí, señor. La junta estudiará la suficiencia e insuficiencia de los barcos, así como también estudiará las rutas.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Y se ha fijado también Su Señoría en que el Bill Briones provee cierto período para que los navieros filipinos puedan traer sus nuevos barcos mediante una prestación de fianza, y si no pueden, entonces los navieros extranjeros ya pueden entrar en el negocio?

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. PERFECTO (F.). Y sin embargo, los que están en favor de ese proyecto, creen que con eso protegen el nacionalismo filipino, cuando eso impone la nacionalización o el proteccionismo para cierto tiempo solamente, mientras no puedan cumplir con la promesa de la prestación de la fianza; es decir, que después del tiempo fijado, si los navieros filipinos no pudiesen cumplir con su promesa, se echa abajo ya el nacionalismo y se permite la entrada de los ex-

tranjeros aquí. Y esa propuesta nacionalización y protección es un mero *bluff* del Bill Briones.

Sr. MENDOZA. Me place oír de Su Señoría esa observación.

Sr. PERFECTO (F.). ¿No cree Su Señoría que con la aprobación del bill, ya no habría filipinización y proteccionismo después de dos o tres años, si nuestros navieros no hubiesen podido cumplir con la promesa?

Sr. MENDOZA. Por eso he dicho que el Bill Briones no remedia el mal que estamos tratando de remediar.

(*Prosiguiendo.*) Señor Presidente, yo sostengo que la creación de esta llamada junta de navegación, que va a estar integrada por cinco miembros, es completamente innecesaria e inútil. No hace falta ninguna junta de investigación, pues la Cámara de Representantes ya ha celebrado muchas investigaciones. Los caballeros que integran el Comité de Navegación, son hombres versados en navegación, y saben muy bien cuáles son los defectos de la Ley de Cabotaje que ahora rige en nuestro país, y por

consiguiente, no hace falta esta dilación y esta demora de crear una junta de navegación que nuevamente va a investigar las condiciones de los barcos y de las rutas.

Voy a terminar, señor Presidente, pidiendo a los caballeros que integran esta Cámara que desapruében este proyecto de ley, porque no responde a las exigencias de la opinión pública, ni tampoco remedia el mal que tratamos de conjurar. He terminado.

#### LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

Sr. AQUINO. Señor Presidente, pido que se levante la sesión hasta mañana, a las diez de la mañana.

Sr. GULLAS. Y que los asuntos señalados para este día se pospongan para mañana.

El PRESIDENTE. Se ha pedido el levantamiento de la sesión hasta mañana, a las diez, y que los otros proyectos señalados para este día sean considerados mañana. ¿Hay alguna objeción? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Aprobado. Se levanta la sesión.

Eran las 8 p. m.