

(*Prosiguiendo.*) Cúmpleme decir que no se entienda esto como un ataque personal contra este señor; cuyas actuaciones han sido de buena fe, pero cuya competencia como tal jefe no está reconocida ni probada.

Señor Presidente, voy a terminar, y repito que todo cuanto he dicho acerca de esta cuestión ha sido ya manifestado por los que me han precedido en el uso de la palabra; sólo quiero mentar una última cuestión y es que, de acuerdo con las leyes de los Estados Unidos, ninguno que no sea ciudadano americano, o que no sea una corporación organizada en los Estados Unidos y que no opere con capital americano o no sea de la propiedad de un ciudadano americano, puede poseer barcos que sean considerados como del servicio de cabotaje de aquel país. De tal manera que en Estados Unidos se exige, primero, que esté bajo la bandera americana; y, segundo, que el barco sea de la propiedad o capital de un ciudadano americano o de una compañía americana. Por otro lado, en España no se requiere más que dos condiciones: primera, el abanderamiento, lo cual es general en todas las naciones; y, segunda, que el buque sea de construcción española. Señor Presidente, digo esto, porque ha sido objeto de debate aquí mediante preguntas y repreguntas, y quiero manifestar, en justificación de la parte de la ley vigente en Filipinas que exige que el setenta y cinco por ciento del capital sea capital filipino, que en Filipinas habría necesidad de exigir siquiera dos condiciones, y esas condiciones son la bandera que tiene que ser filipina y que el capital, o el setenta y cinco del capital, sea capital filipino. No podemos exigir que la construcción sea también filipina, por lo mismo que carecemos aquí de astilleros o de sitios de construcción naval. Si en España no se exige que el capital sea necesariamente español, es porque se trata de una nación vieja y suficientemente desarrollada, es porque España, en el curso de su historia de tantos siglos, ha podido ya notar si había peligro de invasión de capitales extranjeros que le obligara a ella a consignar en sus leyes que el capital de un buque mercante español sea necesariamente español para expulsar o impedir la entrada del capital extranjero. La nación española es una nación antigua y no ha creído ya necesario consignar en sus leyes una disposición idéntica a la que tenemos aquí. En los Estados Unidos, en cambio, había necesidad de consignar que el barco de cabotaje americano no solamente enarbore bandera americana, sino también que opere con capital americano, por lo mismo que esa nación es objeto, no de las incursiones de otros pueblos, pero sí, como todos sabemos, de grandes irrupciones migratorias de otras partes que van agigantando la población de ese nuevo y vigoroso país. Con esta aclaración voy a dar por terminada mi disertación sobre la materia.

Sólo he de decir lo siguiente: que el Bill No. 534 no solamente viola el principio de nacionalización sino que veladamente quiere otorgar un nuevo privilegio que tal vez no esté en la mente de los que favorecen esta medida. Ese nuevo privilegio, que se consigna en el artículo 5 de este proyecto de ley, consiste en que siempre que los nuevos buques que traten de traer los navieros extranjeros estén destinados exclusivamente al transporte de los productos

o efectos con que negocian dichas casas, navieras, los navieros nacionales no pueden tener mejor opción que esas casas. Voy a aclarar un poco este punto.

Señor Presidente, de acuerdo con este proyecto de ley, cuando una casa extranjera quiera traer un buque nuevo para sustituir a otro buque, cualquiera de las casas navieras filipinas puede suplantar a esa casa extranjera, diciéndole: "No, en lugar de usted, casa extranjera, yo voy a comprar ese buque"; pero hay una excepción que se establece en este artículo 5, y que para mí es el privilegio encubierto bajo una fraseología muy hábil que el lector ordinario no puede notar inmediatamente. De acuerdo con esa fraseología, cuando el buque que se trata de traer por una casa naviera extranjera es para los negocios de esas personas, compañías y corporaciones extranjeras, entonces la casa naviera filipina no puede tener mejor opción que esa casa naviera extranjera. Esa es otra brecha, otro postigo que se trata de abrir en este principio de la nacionalización que nosotros nos proponemos defender a toda costa.

Señor Presidente, no quiero alargar más mi peroración para no perjudicar a los caballeros que me han de seguir en el uso de la palabra, y voy a dar por terminado mi discurso, diciendo tan sólo a los miembros de este Senado que antes de emitir su voto en esta cuestión, se pongan la mano sobre el corazón, consulten con su conciencia y allá en sus adentros se pregunten si deben obrar ciegamente, de una manera consciente, con conocimiento de sus deberes para con la patria, o no; si han de ser consecuentes con los intereses nacionales o no; o si han venido a servir los intereses de otros elementos que sin ser dañinos para Filipinas, no constituyen ni pueden constituir, sin embargo, parte integrante del pueblo filipino.

MANIFESTACIONES DEL SR. SUMULONG

El Sr. SUMULONG. Señor Presidente; Quiero contestar a lo manifestado aquí por el Senador del Sexto Distrito (Sr. Vera), sobre todo aquella parte en que se dice que nosotros parece que no somos nacionalistas, no somos partidarios de la unidad nacional; pero como debe haber un límite para estas discusiones, sólo voy a decir que la cuestión que aquí debe resolverse es si se debe posponer indefinidamente el proyecto o no, y no discutirse de nuevo el proyecto en su fondo, porque, de lo contrario, nunca terminaríamos.

RETIRADA DE LA MOCIÓN VERA DE POSPOSICIÓN INDEFINIDA

El Sr. VERA. Señor Presidente, yo doy por retirada mi moción de posposición indefinida y pido que mi discurso se tenga como un turno en contra del proyecto.

El PRESIDENTE INTERINO. Si no hay objeción, se dará por retirada la moción. (*No hubo objeción.*)

ENMIENDAS SUMULONG

El Sr. SUMULONG. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. SUMULONG. Pido que se me permita leer las enmiendas que pensaba proponer al proyecto, sin

perjuicio de que después de leerlas, decida el Senado si vamos a discutir las primeramente antes de votar sobre el proyecto.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular Su Señoría sus enmiendas.

El Sr. SUMULONG. Propongo que el artículo primero del proyecto de ley se entienda redactado como sigue:

ARTÍCULO 1. Cualquiera persona, compañía, o corporación no comprendida en los incisos (a), (b), (c) y (d) del párrafo segundo del artículo mil ciento setenta y dos del Código Administrativo, según está enmendado, podrá adquirir, dentro de un período no mayor de tres años después de la aprobación de esta Ley, nuevos barcos para reemplazar sus antiguos barcos de matrícula filipina actualmente dedicados al comercio de cabotaje: *Entendiéndose, sin embargo*, que los barcos nuevos no serán mayores en número a los sustituidos; y *entendiéndose, además*, que los barcos nuevos tendrán el mismo tonelaje que los sustituidos, excepto si los barcos antiguos tienen cincuenta toneladas netas o más, en cuyo caso los sustituidos podrán tener no más de quinientas toneladas netas, y excepto si los barcos antiguos tienen trescientas toneladas netas o más, en cuyo caso los barcos sustituidos podrán tener igual o mayor tonelaje.

Que el artículo 2 se entienda también redactado como sigue:

ART. 2. Sólo podrán gozar de la concesión que otorga el artículo anterior las personas, compañías y corporaciones mencionadas en el mismo que desde el veintitres de febrero del año mil novecientos dieciocho hasta la fecha hubieron estado dedicadas legalmente y de hecho al comercio de cabotaje filipino.

Propongo también que el artículo 3 se lea como sigue:

ART. 3. La adquisición de nuevos barcos por las personas, compañías y corporaciones a que se refieren los artículos anteriores, estará además sujeta a las siguientes condiciones:

(a) Que los barcos sustituidos, si no son de nueva construcción, han de tener no más de cinco años de existencia desde la fecha de su botadura;

(b) Que los barcos sustituidos, sean o no de nueva construcción, deberán haber sido construidos en forma que los haga apropiados al servicio de cabotaje interinsular y conforme con la más alta clasificación del Registro Lloyd, del Buró "Veritas," o de la Oficina Americana de Navegación;

(c) Que los barcos sustituidos no podrán ser dedicados al servicio de cabotaje sin previa certificación expedida por el Secretario de Hacienda de que concurren en ellos las condiciones prescritas en los anteriores incisos (a) y (b);

(d) Que los barcos sustituidos quedarán excluidos del comercio de cabotaje filipino tan pronto como los barcos sustituidos han comenzado a ser autorizados para navegar; y

(e) Que los barcos sustituidos serán desmantelados o enajenados fuera de Filipinas a favor de personas o entidades que, bajo las leyes vigentes, no tuviesen derecho a emplearlos en el comercio de cabotaje filipino.

Pido que en lugar del artículo 4 se inserte lo siguiente:

ART. 4. Las personas, compañías y corporaciones que desearan hacer uso del privilegio que por la presente se les concede, presentarán al Secretario de Hacienda, dentro de los treinta días siguientes a la aprobación de esta Ley, una solicitud manifestando que se proponen sustituir sus barcos antiguos por otros nuevos, y expresando además el nombre de cada barco que será reemplazado y el tonelaje del que se trata de adquirir para sustituirlo. Dicha solicitud será acompañada, si es posible, de los planos de los barcos sustituidos, y en defecto de planos, se unirá a la solicitud una descripción adecuada y suficientemente detallada que permita al Secretario de Hacienda determinar si dichos barcos reúnen las condiciones aquí requeridas. Si la persona, compañía o corporación solicitante es de las que pueden

gozar de la concesión otorgada por esta Ley, y si la descripción del barco sustituido es tal que, a juicio del Secretario de Hacienda, llena las condiciones requeridas, dicho funcionario aprobará la solicitud, y, en caso contrario, la desaprobará. La resolución desfavorable del Secretario de Hacienda será apelable ante el Gobernador General, cuya decisión será final. Sin embargo, la aprobación de la solicitud por el Secretario de Hacienda, y, en su caso, por el Gobernador General, no se interpretará como una autorización definitiva para dedicar al barco sustituido descrito en la solicitud al comercio de cabotaje.

Pido que en lugar del artículo 5 se inserte lo siguiente:

ART. 5. Terminada la construcción de un nuevo barco, o una vez hecha la adquisición de un barco sustituido, la persona, compañía o corporación dueña del mismo, antes de dedicarlo al comercio de cabotaje, lo someterá a la aprobación del Secretario de Hacienda, quien hará que se proceda a un examen del barco, para decidir si su construcción está de acuerdo con la descripción y con las especificaciones expresadas en la solicitud a que se refiere el artículo anterior. Si el resultado del examen es favorable, el Secretario de Hacienda concederá la autorización necesaria para el empleo del barco en el comercio de cabotaje; en caso contrario, no expedirá dicha autorización. La resolución desfavorable del Secretario de Hacienda será apelable ante el Gobernador General, cuya decisión será final.

Pido que el artículo 6 sea sustituido por el siguiente:

ART. 6. Será el deber del Recaudador Insular de Aduanas someter de cuando en cuando al Secretario de Hacienda, con tanta frecuencia como éste lo exija, un *report* acerca del estado general de los barcos dedicados al comercio de cabotaje, y en dicho *report* recomendará la retirada o sustitución de aquellos barcos que no estuvieren en condición de prestar un servicio seguro, eficiente y adecuado a la demanda de pasaje y carga. Si el Secretario de Hacienda aprueba la recomendación del Recaudador Insular de Aduanas, éste comunicará al dueño de las personas, compañías o corporaciones descritas en los incisos (a), (b), (c) y (d) del artículo mil ciento setenta y dos del Código Administrativo y les autorizará a presentar solicitudes dentro de los treinta días siguientes al recibo de dicha comunicación, para adquirir nuevos barcos en sustitución de aquellos cuyo estado no es satisfactorio. Los barcos sustituidos deberán tener todas las condiciones exigidas en los incisos (a), (b) y (c) del artículo tres de esta Ley. El Recaudador Insular de Aduanas, con la aprobación del Secretario de Hacienda, adjudicará el derecho de adquirir el barco nuevo o los barcos nuevos a la persona, compañía o corporación que, a su juicio, hubiese hecho las proposiciones más ventajosas. El adjudicatario prestará una fianza que no será menor de veinticinco mil pesos ni mayor de cincuenta mil pesos para garantizar que el barco sustituido, además de poseer las condiciones requeridas, estará en condiciones de prestar servicio dentro de un período que no sea menor de un año ni mayor de dos años. Una vez autorizado el barco sustituido para dedicarse al comercio de cabotaje, será operado en la misma línea del sustituido, y ésta quedará eliminado del servicio de cabotaje en la forma prevista en los incisos (d) y (e) del artículo tres de esta Ley. Si el adjudicatario desea de adquirir el barco dentro del término fijado, o si el barco adquirido no llenare las condiciones exigidas, la fianza será decomisada, y el Secretario de Hacienda podrá abrir nueva licitación, o adjudicar el derecho de adquirir el barco nuevo a alguna de las personas, compañías, y corporaciones que tomaron parte en la primera licitación.

Las resoluciones tomadas por el Secretario de Hacienda y por el Recaudador Insular de Aduanas, en virtud de las disposiciones de este artículo, serán apelables ante el Gobernador General, cuya decisión será final.

Pido que el artículo 7 del proyecto se lea como sigue:

ART. 7. Los dueños de los barcos nuevos admitidos en el comercio de cabotaje de la manera prescrita en esta Ley, tendrán la obligación de reservar el setenta y cinco por ciento, por lo menos, de la capacidad de carga de cada barco

para el servicio del público, durante las cuarenta y ocho horas que inmediatamente precedan a la salida del barco de un puerto cualquiera.

La obligación de hacer esta reserva para el público será asimismo exigida a todos los dueños de los otros barcos de cabotaje autorizados a recibir y transportar carga pertenecientes a personas distintas de los dueños de dichos barcos.

La infracción de las disposiciones de este artículo será castigada con multa no menor de mil pesos ni mayor de diez mil pesos por cada infracción.

En lugar del artículo 8, propongo que se inserte lo siguiente:

ART. 8. El Recaudador Insular de Aduanas, bajo la supervisión del Secretario de Hacienda, estará encargado de hacer cumplir las disposiciones de esta Ley, y cuando fuere preciso podrá dictar reglas, con la aprobación del Secretario de Hacienda, no incompatibles con las disposiciones de esta Ley, para mejor asegurar la observancia de sus disposiciones.

ART. 9. Esta Ley entrará en vigor en cuanto sea aprobada.

ENMIENDA MABANAG A LA ENMIENDA SUMULONG

El Sr. MABANAG. Señor Presidente, para una enmienda a la enmienda.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formularla el Senador por el Segundo Distrito.

El Sr. MABANAG. Después de la cláusula promulgatoria del proyecto, pido se suprima todo lo que sigue y en su lugar se inserte lo siguiente:

ARTÍCULO 1. Después de la aprobación de esta Ley, siempre que el Gobernador General encontrare que alguno o algunos de los barcos que operan en alguna o algunas líneas de cabotaje no reúnen las condiciones necesarias para mantener un servicio seguro, eficiente y adecuado a las demandas de transporte y de pasaje, expedirá proclama haciendo constar que dicho barco o barcos deben ser mejorados, o si fuere necesario, sustituidos, y las condiciones que deben reunir la mejora del nuevo o nuevos barcos, para ser admitidos en dicha línea. El dueño del barco cuya mejora se haya ordenado deberá hacer ésta dentro de un plazo razonable que se fijará a discreción del Gobernador General y si no la hiciere, el barco será sustituido por otro, y, salvo que pueda prestar servicio seguro, eficiente y adecuado en otra línea, a juicio del Gobernador General, quedará fuera del servicio de cabotaje.

ART. 2. Dentro del plazo de 30 días a partir de la fecha de dicha proclama, cualquiera persona, corporación o compañía comprendida en los párrafos segundo y tercero del artículo mil ciento setenta y dos del Código Administrativo, tal cual ha sido enmendado, podrá presentar una solicitud al Gobernador General obligándose a adquirir los nuevos barcos que sean necesarios en sustitución del barco o barcos mencionados en la referida proclama, con las condiciones exigidas en la misma, y a operarlos en la línea en que sirven los barcos sustituidos, dentro de un plazo razonable que se fijará por el Gobernador General y que no será menor de un año y medio ni excederá de dos para el barco que la persona, corporación o compañía se obligue a adquirir y operar, y por cada barco adicional un plazo sucesivo a partir de la expiración del anterior, que no será menor de un año ni excederá de un año y medio. Dicho solicitante presentará, además, una fianza, que no será menor de veinticinco mil pesos ni excederá de cincuenta mil pesos cada barco, a satisfacción del Gobernador General, la cual será confiscada en favor del Gobierno si la obligación garantizada con la misma no se cumple.

ART. 3. Treinta días después de la expiración del plazo de 30 días mencionados en el artículo anterior, el Gobernador General adjudicará a las personas, corporaciones o compañías que se hayan obligado a adquirir dicho o dichos nuevos barcos con las condiciones especificadas en dicha proclama, el privilegio de operarlos en el servicio de cabotaje de estas Islas: *Entendiéndose*, que si para la sustitución de un barco

hubiese más de dos solicitantes, serán preferidas las personas, corporaciones o compañías que estén comprendidas en alguna de las clases especificadas en el párrafo segundo del artículo mil ciento setenta y dos del Código Administrativo, tal cual ha sido enmendado, y entre ellas la persona, corporación o compañía que sea dueña del vapor que se trate de sustituir: *Entendiéndose, además*, que las personas, corporaciones o compañías a que se refiere el párrafo tercero del artículo mil ciento setenta y dos del Código Administrativo tal cual ha sido enmendado, sólo podrán presentar proposiciones para la reposición de sus propios barcos y en las líneas o rutas donde éstos operan al tiempo de la solicitud.

ART. 4. Los nuevos barcos deben ser construidos de tal modo que sean apropiados para el tráfico de cabotaje en las Islas Filipinas, y si son nuevamente construidos, deben ser adquiridos, a más tardar, cinco años, a contar desde la fecha de su botadura, y deben cumplir también con la más elevada norma de la matrícula Lloyd, o del "Bureau Veritas," o de la Oficina Americana de Navegación. El Administrador Insular de Aduanas se cercionará, antes de permitir que sean dedicados al tráfico de cabotaje, de que las condiciones de dichos buques se hallan de acuerdo con la norma prescrita por este artículo, y así lo certificará.

ART. 5. La persona, corporación o compañía a quien se hubiese adjudicado el privilegio de adquirir y operar un nuevo barco conforme a esta Ley, deberá tener dicho barco en el puerto o bahía de Manila dentro del plazo que se ha fijado, y antes de operarlo, el Administrador de Aduanas investigará y certificará de que el nuevo barco reúne las condiciones exigidas por la proclama del Gobernador General.

ART. 6. Esta Ley entrará en vigor en cuanto sea aprobada. Aprobada.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Qué dice el proponente de la enmienda original?

El Sr. SUMULONG. No acepto la enmienda.

El Sr. MABANAG. Voy a razonar, señor Presidente, mi enmienda.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede hacerlo el Senador.

EL SR. MABANAG RAZONA SU ENMIENDA

El Sr. MABANAG. Señor Presidente, después de los muchos y brillantes discursos que se han pronunciado aquí en favor y en contra del proyecto en discusión, creo que no hay necesidad de que me extienda en más consideraciones sobre este asunto. Voy a limitarme, pues, a exponer brevemente los fines que trato de perseguir con la enmienda a la enmienda que he presentado. En primer lugar, hago constar de una manera clara y enfática que favorezco de todo corazón el principio nacionalista y proteccionista de que tanto se ha hablado aquí, pero no hasta el extremo de sacrificar el interés público. Yo reconozco que la aplicación de este principio debe tener sus limitaciones y la principal limitación es que cuando su aplicación redunde en perjuicio del público, debe admitirse cierto relajamiento en su aplicación. Por todo lo que se ha dicho aquí y todo lo que se ha publicado en la prensa, así como por los informes del Comité Investigador, yo estoy plenamente convencido de que el servicio que los barcos mercantes rinden en nuestro país es en la actualidad insatisfactorio y necesita, por tanto, mejorarse. Yo soy partidario de que se introduzcan las mejoras necesarias en ese servicio, pero mi criterio en este particular es el siguiente: que debemos dar oportunidad a las casas navieras filipinas o nacionales para que sean ellas las que acometan esas mejoras tan indispensables. Si ellas no quieren