

en lo que respecta al mantenimiento de este principio consagrado. Si nosotros, por puro sentimentalismo, simpatía o amistad con los navieros hispano-filipinos, nos dejáramos arrastrar,—y mi respeto a España y a los españoles, lo he demostrado siempre y en toda ocasión,—ciegamente votaría por esta medida. Pero, por encima de esta consideración y de este sentimentalismo, nos mueven otras consideraciones más altas, más sagradas, al cumplimiento del deber para con la patria.

EL SR. QUIRINO FORMULA UNA PREGUNTA
PARLAMENTARIA

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente, para un ruego al orador.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. VERA. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. ¿Cree Su Señoría que esta medida se ha presentado por puro sentimentalismo?

El Sr. VERA. Lo conceptúo así, y ésa es mi convicción que he deducido de las manifestaciones de los patrocinadores que han hablado esta mañana, haciendo alusión a muchos estudiantes que viajan por el Sur y pueden perecer, como han perecido muchos, citándose, inclusive, a los que perecieron en varios naufragios, para hacer que esta Cámara vote favorablemente por la medida propuesta.

EL SR. VELOSO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS
PARLAMENTARIAS

El Sr. VELOSO. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. VERA. Sí, señor.

El Sr. VELOSO. ¿Puede decirme el orador qué consecuencias traería la aprobación de este proyecto?

El Sr. VERA. La aprobación de este proyecto vulneraría el principio de nacionalización y sería el comienzo del fin, porque, una vez otorgada dicha excepción a estas casas, agrandando el privilegio que se les ha concedido por la ley, no hay razón para no seguir concediendo privilegios, concesiones, excepciones, a las otras compañías extranjeras existentes en Filipinas.

El Sr. VELOSO. ¿Puede decirme concretamente el orador cuál es el privilegio que tendrían esos a quienes concedemos autorización para cambiar sus buques antiguos?

El Sr. VERA. Según este proyecto de ley, el poder de reponer sus unidades, además de otras cosas a que me referiré más tarde, cuando hable del proyecto de ley en sí mismo.

El Sr. VELOSO. ¿En qué consiste el privilegio?

El Sr. VERA. Si Su Señoría ha leído el proyecto, verá que al principio del artículo 1, se dice: "No obstante las disposiciones legales en contrario, toda persona, compañía o corporación, etc." Aquí se comienza por violar nuestras leyes vigentes cuando se dice "No obstante las disposiciones legales en contrario." Quiero decir que con este proyecto se va contra la corriente determinada por la ley vigente. Ahí, está la prueba.

El Sr. VELOSO. ¿La ley vigente permite a los que tienen vapores conservar éstos?

El Sr. VERA. Sí, señor, pero nada más que eso.

El Sr. VELOSO. Y siendo así, ¿cree Su Señoría que, permitiendo el cambio de los barcos antiguos con otros nuevos, otorgaremos un privilegio a estas compañías?

El Sr. VERA. Si Su Señoría hiciera con este proyecto de ley sólo dispusiese que aquellas casas extranjeras que tienen un barco de cincuenta toneladas podrían reponerlo con otro de igual tonelaje, tal vez daría mi conformidad a este proyecto; pero en la forma como está, no puedo suscribirlo.

El Sr. VELOSO. ¿No sabe el orador que en esas líneas y en esos viajes un barco de bastante capacidad no podría cambiarse con otro barco de doble tonelaje porque no tendría vida?

El Sr. VERA. Es posible; pero puede haber un aumento, si no doble, por lo menos, de un 25 ó 35 por ciento, y para mí, desde ese momento, la violación sería mayor.

El Sr. VELOSO. ¿El orador sabe, por lo mismo que viaja con frecuencia, que los barcos que viajan apenas tienen vida suficiente, apenas llevan cargamento para mantenerse en esas líneas?

El Sr. VERA. Entonces pregunto a mi vez: ¿será que Su Señoría acepta que hay suficiente tonelaje en Filipinas hasta el extremo de afirmar hoy que hay poco pasaje y poco cargamento en esas líneas? Si es ésa la pregunta me pongo con sumo gusto del lado de Su Señoría.

El Sr. VELOSO. No quiero discutir esta parte. Estoy con el orador en que actualmente, en ciertas líneas, falta tonelaje y en otras sobra. Permiéndoles cambiar a esas compañías los barcos que actualmente tienen de 60 a 70 años de vida, con otros nuevos, ¿cree Su Señoría que el que sale beneficiada es la compañía que tiene esos barcos, o el público que viaja en ellos?

El Sr. VERA. Saldrían beneficiados la compañía y el público.

El Sr. VELOSO. ¿De qué modo saldría beneficiada la compañía?

El Sr. VERA. Saldría beneficiada la compañía, porque puede aceptar más carga, y saldría beneficiado el público, porque habría un barco nuevo, pero por este segundo extremo no querría que dedujera Su Señoría que estoy en favor de la medida, por lo mismo que un cambio de ese género traería como consecuencia un mejor servicio.

El Sr. VELOSO. De modo que Su Señoría está conforme con un cambio, siempre que éste se realice en una igualdad de condiciones, o lo que es lo mismo, que determinado tonelaje pueda cambiarse con igual número de toneladas.

El Sr. VERA. Ya he dicho que si sometemos un proyecto de esa naturaleza, aunque yo lo conceptúe como una violación del principio, tal vez acabe por allanarme a ello.

El Sr. VELOSO. Pero ¿dónde está la violación?

El Sr. VERA. En el cambio de tonelaje en primer lugar, y en segundo lugar en lo que dice el artículo 5 del proyecto.

El Sr. VELOSO. Lo que quiero saber es cuáles son los perjuicios que puede causar al público.

El Sr. VERA. Yo no me refiero al perjuicio al público; yo acepto que quedaría beneficiado el público, pero también digo que ese mismo beneficio que po-

demos obtener mediante el cambio de la ley actual, podemos obtenerlo sin abolir el principio de nacionalización, obligando a los navieros filipinos a que presten un servicio mejor.

El Sr. VELOSO. ¿Cree Su Señoría que el público podría tener el mismo privilegio, no permitiendo a esas compañías que tienen barcos viejos a que los cambien con otros nuevos?

El Sr. VERA. No entiendo a Su Señoría.

El Sr. VELOSO. Vamos a suponer que la Compañía Tabacalera siga operando los barcos en esa misma línea permitiéndola que opere por más de veinte años, ¿cómo podríamos mejorar esa línea si no le permitimos a la Compañía cambiar sus barcos viejos por otros nuevos?

El Sr. VERA. Naturalmente que no se podría mejorar de acuerdo con el principio de nacionalización.

El Sr. VELOSO. Entonces, ¿cuál es el remedio que Su Señoría propone?

El Sr. VERA. Dejar que ellos operen hasta que desaparezcan de acuerdo con el espíritu de la ley, y yo le diré que por el avance o desarrollo mismo de los negocios, cuando haya en esa misma línea o en otras líneas barcos filipinos de mejor tonelaje, de mejores condiciones que los barcos operados por esas casas extranjeras, éstas, con el trascurso mismo de los años y las exigencias del progreso, tendrían que retirarse. Esa sería la conclusión inevitable a que han de llegar: la desaparición.

El Sr. VELOSO. El orador ha hablado de nacionalización y desnacionalización. Ahora bien, aprobándose esta enmienda, ¿qué es lo que se desnacionalizaría?

El Sr. VERA. La desnacionalización vendría permitiéndose a una casa naviera extranjera sustituir un barco viejo por otro nuevo, sin consideración al tonelaje, en primer término.

El Sr. VELOSO. Pero ¿cuál es lo que se desnacionaliza?

El Sr. VERA. La parte que habla de amplitud.

El Sr. VELOSO. Es que Su Señoría parte del principio de la amplitud.

El Sr. VERA. Por de pronto, se viola la regla general de que ellos no pueden cambiar sus barcos; ¿no llama Su Señoría a eso desnacionalización? Eso, por una parte; por otra, que pueden adquirir, de acuerdo con el proyecto, otros barcos que aumenten el tonelaje, y esa es otra infracción. La tercera infracción está en el artículo 5, que dice que si los referidos buques no se destinan a ser operados exclusivamente para el negocio de las personas, compañías o corporaciones, etcétera, las compañías filipinas pueden sustituir o suplantarse a esas compañías. Se dice "si no se destina para ser operado;" de modo que si se destina para ser operado por las compañías extranjeras en el transporte de sus propios negocios, quiere decir que pueden hacer esa compra, y el naviero filipino no podrá suplantarse, y para mí eso es una gran violación.

(Prosiguiendo.) Como dije, Señor Presidente, sería altamente peligroso permitir esa excepción o conceder ese privilegio a las casas navieras extranjeras establecidas en Filipinas. Es peligroso por lo mismo que daría lugar a que nos acostumbrásemos a ceder y ceder, y desgraciado del pueblo que siempre cede! El pueblo que cede es pueblo que tiene segura

su derrota; el pueblo que no sabe protestar, que no sabe defender sus propios fueros, ni tiene carácter suficiente para sostener con tesón los principios por él preconizados, ese pueblo no puede tener un gran porvenir, está llamado a ser un pueblo sometido, como otros tantos, por naciones más fuertes que él.

Señor Presidente: no he de ser muy prolijo sobre esta cuestión, pues ya se han citado aquí hechos por ambas partes que constan en documentos oficiales; pero voy a hacer un ligero análisis de esta cuestión, de las pruebas aportadas y los argumentos aducidos.

Señor Presidente: ¿Por qué se trata de socavar este principio de nacionalización? ¿Cuáles son los argumentos que se invocan para pedir a la Legislatura Filipina la vulneración del principio de nacionalización encarnado en el Código Administrativo de Filipinas? Esas razones son las siguientes, poco más o menos: dicen que es insuficiente el tonelaje, primer argumento; segundo argumento, que con la reposición de unidades se abaratarían los fletes y pasajes; tercer argumento, que los barcos de la matrícula filipina y de cabotaje son todos viejos; cuarto argumento, que el mejor aumento del servicio y la opinión pública así lo demandan, sobre todo desde que ocurrió el trágico fin del vapor *Negros*. Otro argumento aducido aquí es lo que los sostenedores del bill que hoy discutimos llaman malas condiciones del pasaje de tercera en todos los barcos de cabotaje en el país; otro argumento que se ha aducido es que hace ya nueve años se les ha dado oportunidad a los navieros filipinos para mejorar ese servicio, hasta tal extremo, que uno de los navieros filipinos que un tiempo formó parte del Senado de Filipinas hizo la promesa,—que no consta en los archivos de la Legislatura,—de que daría los pasos necesarios para mejorar ese servicio, y, sin embargo, dicha mejora no se ha efectuado. También se ha aducido como otro argumento la seguridad del pasaje, sobre todo de nuestros hijos, y, finalmente, la consideración especial que debe darse a los navieros llamados hispano-filipinos por el tiempo que llevan en el país, por el honor que les corresponde de haber iniciado este ramo del comercio en Filipinas y por las relaciones de amistad y consideraciones de carácter no solamente personal, sino histórico, que hacen merecedoras de algún privilegio o concesión a esas casas navieras.

Si tuviese que discutir uno por uno estos argumentos, yo no sé cuánto tiempo tendría que invertir en mi peroración; por eso sólo me concretaré a decir lo siguiente: que aun aceptados todos estos defectos del servicio de cabotaje del país, todo eso puede ser remediado sin barrenar ni destruir el principio consagrado de la nacionalización del comercio de cabotaje. Niego rotundamente que haya insuficiencia de tonelaje en Filipinas; pero llevándolo al terreno donde yo lo quiero llevar, aceptando hipotéticamente, desde luego, que el tonelaje sea insuficiente, yo pregunto: sin violar el principio de nacionalización, ¿no podemos remediar este mal aprobando una legislación que obligue al naviero nacional, al naviero filipino, a que aumente el tonelaje de sus buques en todas las líneas o en una línea determinada, aun de acuerdo con la ley actual, por medio de los agentes y de la maquinaria gubernamental, y sin necesidad de aprobar otra nueva ley?