



Diario de Sesiones

DE LA LEGISLATURA FILIPINA

[Registrado en la Administración de Correos de Manila, I. F., como correspondencia de segunda clase]

SÉPTIMA LEGISLATURA FILIPINA, TERCER PERÍODO DE SESIONES

Vol. II

Manila, Viernes, 4 de Noviembre de 1927

Núm. 85

SENADO DE FILIPINAS

VIERNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 1927

APERTURA DE LA SESIÓN

Se abre la sesión a las 10 a. m., ocupando el estrado, el Presidente Interino, Sr. Clarín.

El PRESIDENTE INTERINO. Se declara abierta la sesión.

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Sexto Distrito.

DISPENSACIÓN DE LA LECTURA DE LA LISTA DE LOS SEÑORES SENADORES Y DEL ACTA

El Sr. ALEGRE. Propongo que se dispense la lectura de la lista de los señores senadores y del acta.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Hay alguna objeción a la moción? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

Se dispensa la lectura de la lista de los señores senadores y del acta, dándose ésta por aprobada y por presente un *quorum*.

DESPACHO DE LOS ASUNTOS QUE ESTÁN SOBRE LA MESA DEL PRESIDENTE

El PRESIDENTE INTERINO. Léanse los documentos recibidos.

El CLERK DE ACTAS:

PETICIONES

Resolución de la Manila Teachers' Association, recomendando la aprobación de una ley de modo que los ingresos por el impuesto de cédula personal se destinen exclusivamente a fines escolares.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Hacienda.

Escrito de los empleados de la Oficina de Tribus No-Cristianas, pidiendo la aprobación del Proyecto de Ley No. 3176 de la Cámara de Representantes que concede pensión y retiro a los empleados del servicio civil.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Servicio Civil.

Escrito de los empleados de la provincia de Pampanga sobre el mismo asunto.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Servicio Civil.

Carta de todos los estafeteros y telegrafistas de la provincia de Misamis, transmitida por conducto del Director de Correos, sobre el mismo asunto.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Servicio Civil.

Escrito de los empleados del Servicio de Sanidad, pidiendo la aprobación del mismo bill.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Servicio Civil.

Está en orden la continuación de la discusión del Proyecto de Ley No. 534 del Senado.

CONTINUACIÓN DE LA DISCUSIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 534 DEL SENADO

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente, pido que se reconozca al Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko).

El PRESIDENTE INTERINO. Tiene la palabra el Senador por el Tercer Distrito.

El Sr. SANDIKO. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Tercer Distrito.

DISCURSÓ DEL SR. SANDIKO EN FAVOR DEL PROYECTO

El Sr. SANDIKO. Señor Presidente: después de haber escuchado con mucha atención el brillante discurso del Senador por el Segundo Distrito (Sr. Osias) y los vigorosos y patrióticos discursos de los distinguidos compañeros que han hecho uso de la palabra, siento tener que manifestar que, a pesar de ser yo proteccionista y de tener fe en el principio de nacionalización, mi proteccionismo, sin em-

bargo, no llega al extremo, como ha quedado demostrado ayer, de permitir que aunque se perjudiquen los intereses filipinos, sigamos con la política de protección. Yo entiendo que el sistema proteccionista o de nacionalización no debe aplicarse sólo a las actividades navieras o navales, ni debe entenderse en el sentido de proteger exclusivamente a los navieros. Esa política de protección hay que aplicarla también a todas las actividades de nuestro pueblo, para proteger, por ejemplo, a los ganaderos y a otros más.

El Sr. ALEGRE. Para una pregunta al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. SANDIKO. Con mucho gusto.

EL SR. ALEGRE DIRIGE UNA PREGUNTA PARLAMENTARIA

El Sr. ALEGRE. El senador creo que estaba presente cuando se trató de aprobar un proyecto de ley eminentemente nacionalista para la protección del ganado del país y debe de estar enterado de que aquel proyecto se desapróbó.

El Sr. SANDIKO. Hay una ley que rige ahora sobre eso.

(*Prosiguiendo.*) La Ley No. 3155 que protege a los ganaderos es excesivamente proteccionista. Esa ley se promulgó por nuestra Legislatura siguiendo la política del proteccionismo; no obstante, hay una provisión en esa ley que, cuando escasea el ganado, cuando sube el precio de la carne, deja a discreción del Gobernador General el suspender o no los efectos de esa ley.

Ese principio proteccionista se aplica también a los productores de palay o a los arroceros. No obstante, el espíritu de la ley no llega al extremo de tolerar que cuando haya escasez de arroz en Filipinas no se busque un remedio para los pobres consumidores, evitando así que el arroz siga subiendo de precio.

El Sr. VERA. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. SANDIKO. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. VERA. Su Señoría convendrá conmigo en que en la cuestión del ganado y en la del arroz la Legislatura ha puesto esas limitaciones de poder recurrir al ganado extranjero o arroz extranjero, por lo mismo que dentro de Filipinas, o sea con arreglo al principio de nacionalización no podemos obtener el remedio adecuado. Pero en la cuestión del cabotaje, ¿no cree Su Señoría que el remedio se puede encontrar en el capital filipino y que no tiene paridad el caso del ganado y el del arroz extranjero con el caso del cabotaje?

El Sr. SANDIKO. Hay paridad.

El Sr. VERA. No la veo.

El Sr. SANDIKO. Hay una salvaguardia cuando los intereses de la comunidad salen perjudicados, y en lo que atañe al cabotaje, quiero decir que debe haber una excepción, que es cuando los intereses generales pueden quedar perjudicados.

El Sr. VERA. En el caso del interés general perjudicado, en el caso del ganado y del arroz, el remedio tiene que venir necesariamente de fuera, pero en el caso del cabotaje, en el caso de haber perjuicio para el público, ¿no cree Su Señoría que dentro de la misma nación, podemos encontrar el remedio adecuado sin necesidad de recurrir al extranjero?

El Sr. SANDIKO. Precisamente se dan oportunidades y medios a las compañías navieras del país, solamente en último término, es decir, cuando sea manifiesta la incapacidad de las compañías nacionales, es cuando se utilizará este remedio.

El Sr. VERA. ¿Quiere decir Su Señoría que en el bill que hoy está bajo la consideración del Senado, se permite al naviero extranjero reponer sus unidades, pero que si hay algún naviero filipino que quiera, en lugar del naviero extranjero cambiar sus unidades, el naviero filipino tendrá la preferencia?

El Sr. SANDIKO. Eso es lo que se demostró ayer.

El Sr. VERA. Pero, ¿es ésa la convicción de Su Señoría?

El Sr. SANDIKO. Ésa es mi convicción.

El Sr. VERA. ¿No cree Su Señoría que es una irrisión el aprobar este proyecto de ley que aparentemente faculta al naviero extranjero a poder reponer sus barcos, cuando es como un arma mortífera para ese mismo naviero extranjero, por lo mismo que se da preferencia al naviero filipino? ¿No cree Su Señoría que más vale no aprobar esta ley por lo mismo que es una burla para el naviero extranjero?

El Sr. SANDIKO. No he terminado aún con mi peroración y me extraña que el Caballero por el Sexto Distrito (Sr. Vera) deduzca de lo que acabo de decir que mi pretensión es permitir a las compañías extranjeras a reponer sus barcos. No he dicho todavía nada hasta ahora.

El Sr. VERA. Es que a una pregunta mía el Caballero por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko) dijo que era su convicción que, con arreglo al proyecto, cuando un naviero extranjero solicita la reposición de sus unidades, un naviero filipino puede hacerlo en su lugar.

El Sr. SANDIKO. Dije eso porque eso es lo que he oído durante los ruegos parlamentarios que he formulado.

(*Prosiguiendo.*) Como acabo de decir, hemos otorgado a los productores de palay la protección que hemos concedido a los ganaderos, pero esa protección no ha llegado hasta el extremo de que continuáramos otorgándola aunque los intereses generales del pueblo filipino sufran a consecuencia de ese proteccionismo.

Señor Presidente: bastante se ha demostrado que el servicio de cabotaje es un poco defectuoso, no solamente por los desastres que han ocurrido aquí en Filipinas, como el de que han sido víctimas el vapor *Negros*, y el *Maria Luisa*, sino porque el Comité nombrado por el Gobernador General y presidido por Mr. Norton, después de haber practicado una investigación acerca de las condiciones de nuestro servicio de cabotaje ha dicho en su "report" que el servicio de cabotaje de Filipinas es defectuoso, porque no es eficiente, ni económico ni seguro.

Señor Presidente: yo no me atengo solamente al citado informe; yo también busco otros motivos, otras razones de donde sacar mi conclusión. Yo

creo que ese "report" encierra algo de verdad, por la circunstancia de que el comercio de Filipinas en estos últimos años se ha desarrollado mucho. Nuestra exportación actual asciende a más de 400,000,000. Consecuentemente, nuestros productos agrícolas e industriales han aumentado considerablemente de volumen.

Tengo aquí datos estadísticos en que se demuestra que desde 1917 hasta 1926 han aumentado nuestros productos agrícolas e industriales en más de un 50 por ciento; en 1917 el valor de los productos trasportados a puertos extranjeros ascendió a ₱191,280,000 y pico; en el año 1926 ascendió a la fabulosa suma de ₱273,678,000 y pico. Y, señor Presidente, no es esto solamente lo que me convence de que por ese aumento de producción agrícola e industrial necesitamos de más medios de transporte. Si fuéramos a comparar el tonelaje que se ha aumentado hasta esta fecha con el aumento de nuestra producción, hallaríamos que no hay proporción entre uno y otro. También me convence de que se ha aumentado el volumen del cargamento por los datos que he recogido en la oficina del Administrador de Rentas Internas. En dicha oficina existen datos demostrativos de que, a petición misma de las compañías navieras, se ha tenido que hacer uso de los vapores de altura para transportar millones de pies cuadrados de madera y barriles de cemento y fardos de abacá y hasta algunas maquinarias. También me convence de que el número de pasajeros ha aumentado mucho. Esto se ve fácilmente, porque vamos notando que el interés, de nuestro pueblo por la instrucción se ha acrecentado mucho, que el número de nuestros estudiantes se ha multiplicado de una manera asombrosa y muchos de estos estudiantes y no solamente los estudiantes de facultad, sino hasta los de sexto grado, tienen un afán muy grande de continuar sus estudios aquí en Manila. Naturalmente que esos estudiantes que viven en las grandes islas de nuestro Archipiélago donde no tienen más medio de trasportación que el marítimo, tienen que embarcarse en esos buques. Y además de estas razones, en la oficina del Administrador de Aduanas existen datos de que estas mismas compañías filipinas han estado solicitando varias veces permisos especiales para recibir en sus buques un número de pasajeros mayor que el autorizado.

Ahora bien, parece que hemos dado oportunidad a nuestras compañías navieras para que aumenten el tonelaje de sus buques a fin de que pudieran cubrir las necesidades del país; pero parece que hasta ahora, a pesar de las promesas que han hecho esas compañías, hasta ahora, repito, no se ha visto una mejora bastante notable. Además, la misma circunstancia de que estos buques no son modernos, sino viejos, demuestra que no solamente necesitan reparación continua . . .

EL SR. RODRÍGUEZ FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. SANDIKO

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Querría contestarme a unas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. SANDIKO. Con mil amores, señor Presidente.

EL PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Décimo Distrito.

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Puede decirme Su Señoría si está en contra o en favor del proyecto?

El Sr. SANDIKO. Ya lo sabrá Su Señoría cuando termine mi discurso.

El Sr. RODRÍGUEZ. Hago esta pregunta para plantear una cuestión de orden ya que, de acuerdo con las prácticas parlamentarias, los turnos deben ser alternos, uno en favor, otro en contra, y así sucesivamente.

El Sr. SANDIKO. Estoy hablando en favor del proyecto.

El Sr. RODRÍGUEZ. Muchas gracias.

EL SR. SANDIKO PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. SANDIKO. Como venía diciendo, por el hecho de que esos buques son viejos, no solamente necesitan reparación, sino también ser reconstruidos, en vista de que no reúnen condiciones para la carga y descarga, y por esta circunstancia el costo del flete y del pasaje se hace más caro. Esos buques no tienen la capacidad necesaria para llevar tantos pasajeros y tanta carga como la que suelen llevar, a veces mediante servicios especiales. En la investigación del desastre del *Negros* se ha probado que este buque tenía más pasajeros y no tenía, por tanto, los botes-salvavidas y almadías suficientes para el número de pasajeros que llevaba a su bordo.

Señor Presidente: si las condiciones del servicio de nuestro cabotaje no son satisfactorias, ¿por qué no buscar un remedio para mejorarlas? No puedo comprender un proteccionismo que solamente protege a dos o tres y perjudique a toda la comunidad. Y, además, señor Presidente, yo quisiera ver un proteccionismo que proteja a todos. Yo quisiera ver aquí en Filipinas un proteccionismo como el que se está en América. Con el alza de las tarifas de América, no solamente se benefician los industriales y los comerciantes, sino también los obreros, porque en ningún país del mundo el salario del obrero ha subido tanto como en América. En cambio, la protección que otorgamos a las compañías navieras en Filipinas solamente cede en beneficio de dichas compañías. Los que cooperan, los dependientes de esas compañías, parece que no se aprovechan de semejante protección. Según tengo entendido, en la audiencia pública un filipino ha dicho que el sueldo que recibe el personal de esas compañías marítimas es menor que el sueldo que dan las compañías extranjeras y, además, si verdaderamente estamos convencidos de este proteccionismo, esas compañías no solamente deben adoptar ese proteccionismo en materias de sueldos . . .

EL SR. ALEGRE FORMULA UN RUEGO PARLAMENTARIO

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

EL PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. SANDIKO. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿No cree el distinguido Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko) que ese proteccionismo debe ser recíproco?

El Sr. SANDIKO. Sí, señor.

(Prosiguiendo.) Acabo de leer ayer que uno de los agentes de esa casa naviera es un chino, el chino Echaus, y acabo de saber también que los agentes

de estas compañías marítimas filipinas en Zamboanga, en Cebú y en otros puertos, son chinos. ¿Dónde está el proteccionismo?

EL SR. VERA FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. SANDIKO. Sí, señor.

El Sr. VERA. No he oído todas las partes de su discurso, pero yo pregunto: ¿consta de una manera positiva a Su Señoría que los dueños de esos barcos son chinos?

El Sr. SANDIKO. Me refiero a los agentes que son chinos, a los consignatarios.

El Sr. VERA. Sentado por Su Señoría el hecho de que los consignatarios de algunas casas navieras filipinas son chinos, ¿quiere decir con eso Su Señoría que se viola el espíritu de nacionalización que informa las leyes vigentes?

El Sr. SANDIKO. El proteccionismo, porque el principio del proteccionismo es proteger.

El Sr. VERA. ¿Es el espíritu de proteccionismo, de nacionalización, el que informa la ley vigente sobre cabotaje?

El Sr. SANDIKO. Sí, señor.

El Sr. VERA. ¿Qué espíritu informa la ley vigente, el de proteccionismo o el de nacionalización?

El Sr. SANDIKO. Ambas cosas en cuanto a las compañías filipinas, y en cuanto a esas compañías que han sido autorizadas y que por derecho se consideran nacionales, no tengo nada que ver, no he tomado parte en la enmienda de la ley.

El Sr. VERA. En ese caso, Su Señoría afirma que siendo el proteccionismo uno de los principios que informa la ley actual de cabotaje, el hecho de que una casa naviera filipina tenga por consignatario a un chino, de acuerdo con la teoría de Su Señoría, ¿ese naviero viola el espíritu de la ley?

El Sr. SANDIKO. Creo que sí no viola la ley, viola su espíritu porque él reclama el principio del proteccionismo para sí, pero no aplica ese mismo principio cuando se trata de otro.

El Sr. VERA. ¿El que viola el espíritu de la ley, infringe esa ley?

El Sr. SANDIKO. No la viola.

El Sr. ALEGRE. ¿La viola o no la viola?

El Sr. SANDIKO. No la viola. Nuestras casas navieras, que reclaman el proteccionismo, son las mismas que lo violan cuando les toca aplicar dicho principio.

(Prosiguiendo.) Siento tener que poner término a mi discurso. Acabo de venir de una enfermedad larga y me aconsejan mis compañeros que me siente. Pero antes de terminar quisiera decir que bastante oportunidad hemos dado a las compañías navieras. En vista de estos desastres que han ocurrido, creo que debemos adoptar alguna medida. Creo, sin embargo, que no debemos llevar nuestro proteccionismo hasta el extremo de sacrificar las vidas e intereses de nuestros compatriotas. Queremos dar toda clase de oportunidades a las compañías filipinas.

Yo entiendo que el espíritu del bill del Senador por el Primer Distrito (Sr. Quirino) es dar, en primer lugar, oportunidad a estas compañías filipinas.

Y como estas compañías no han sabido aprovechar esta oportunidad, de ahí que se busque un medio para obligarles a mejorar el servicio de cabotaje en Filipinas. Recuerdo haber oído ayer, que en caso de que una compañía extranjera solicitase permiso para adquirir barcos, esa solicitud se tendría que comunicar a las compañías filipinas, y sólo en el caso de que éstas no puedan adquirir esos barcos, es cuando se concederá ese permiso a las compañías extranjeras.

Señor Presidente: como anuncié, mi proteccionismo no llega al punto de tolerar que el resto del pueblo filipino quede perjudicado por efecto de dicho proteccionismo.

He dicho.

DISCURSO EN PRO DEL SR. VILLANUEVA

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente, lamento en el alma que el mundo no haya llegado aún al ápice de su perfección, de modo que los hombres pensasen de una misma manera y se dirigieran unánimes hacia un mismo fin, porque únicamente así podría evitarme el triste pesar de tener en estos momentos que disentir de la opinión de mis colegas que no son partidarios de este proyecto de ley. Cediendo a los impulsos de mis profundas y arraigadas convicciones, me levanto ahora para consumir un turno en favor de este proyecto de ley, en la honrada creencia de que, al obrar así, sirvo los mejores intereses de mi país.

Tenemos delante de nosotros una cosa que no es nueva, ni extraña. No es cosa nueva, puesto que estas convulsiones que hoy sufre la Legislatura, ya las sufrió el año 1923 sacudida por una fuerte corriente de opinión pública que demandaba barcos nuevos y un servicio mejor en nuestro cabotaje interinsular, y ya en aquella época el mismo Administrador de Aduanas había estado recomendando la aprobación de una enmienda haciendo más liberal nuestra actual Ley de Cabotaje. Entonces el malogrado Senador Arroyo y yo íbamos a luchar por introducir una enmienda en dicha ley, pero se nos llamó la atención de que haríamos mal en enmendar la Ley de Cabotaje porque perjudicaríamos a los navieros filipinos. Invocaron nuestro patriotismo; hirieron las fibras más sensibles de nuestro corazón, y nosotros como filipinos nos sentimos en el deber de proteger lo que es del filipino, lo que es nuestro, poniéndonos del lado de los navieros filipinos y convirtiéndonos en instrumentos inconscientes de un patriotismo mal entendido, y cedimos, al fin, a las conveniencias de un proteccionismo egoísta en beneficio solamente de ciertas casas navieras filipinas, olvidándonos del público, que era el que tenía mejor derecho a nuestra protección como legisladores, nada más, repito, que por proteger a lo que es nuestro, traicionamos nuestras propias conciencias e incurrimos en la debilidad lamentable de subordinar los intereses de los más a los intereses de los menos.

Fuí, señor Presidente, entonces, un buen filipino porque está misma cuestión que es objeto hoy, de

nuestras deliberaciones, la resolví bajo los impulsos del corazón, inclinándome a favorecer a ciertas casas navieras filipinas, pero fui un mal legislador porque esta cuestión la debía haber juzgado con la cabeza bajo los dictados de mi propia conciencia, subordinando los intereses de los menos a los sagrados intereses del público.

Pero si todo ocurrió de esta manera fué porque ciertos navieros filipinos hicieron la solemne promesa de que mejorarían el servicio de cabotaje y adquirirían nuevos barcos; pero cuando hoy pienso que durante estos cinco últimos años transcurridos nada han hecho, lamento con dolor los desengaños recibidos por promesas que no han sido cumplidas. Dormí tranquilo en la confianza de que una pequesísima parte de las ganancias obtenidas por los navieros nacionales habría de destinarse al mejoramiento de los barcos para acallar el clamor público, pero esto no se hizo; los hermanos se olvidaron de los hermanos; a los navieros filipinos les importaba poco el público que contribuía con sus sacrificios al engrandecimiento de los negocios de aquéllos. Lo único que hicieron durante estos últimos años fué traer un barco, que hoy se llama el *Panay*, un barco que entonces navegaba por el estrecho situado entre Irlanda e Inglaterra trasportando ganados de un sitio a otro, y se trajo a nuestro país acondicionándolo para pasaje; pero aún cuando los actuales armadores tuvieron verdadera voluntad de acondicionar debidamente dicho barco, con todo, no responde éste a las demandas del público.

El Sr. VERA. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. VILLANUEVA. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. VERA. No conozco el barco *Panay*, pero Su Señoría, como es del Sur, habrá viajado varias veces en ese barco.

El Sr. VILLANUEVA. Sí, señor; varias veces.

El Sr. VERA. ¿Y dice Su Señoría que ese barco no ofrece bastante comodidad?

El Sr. VILLANUEVA. No ofrece la comodidad que requiere aquel que paga religiosamente su dinero en forma de pasaje; y es sensible ver a los que viajan en tercera no solamente en este barco, sino en todos los barcos tanto de filipinos como de extranjeros. ¡Cuántas veces, señor Presidente, se nos cayó el alma a los pies al ver a un pasajero acostado en el suelo al lado de un cerdo o una vaca, o una pasajera colocada entre jaulas de gallos y gallinas!

El Sr. VERA. Yo quisiera se me conteste sólo a esta cuestión ya que se ha hablado aquí del pasaje de tercera. El hecho de que haya un mal servicio en lo que concierne el pasaje de tercera en todo Filipinas, ¿es razón bastante para los que favorecen este proyecto de ley para vulnerar el principio de nacionalización en que está inspirada la ley vigente?

El Sr. VILLANUEVA. Esos son detalles que demuestran un conjunto; quiero decir que nuestros barcos de cabotaje no reúnen las condiciones que deberían

reunir, porque son demasiado vetustos. El mal de que adolecen estos barcos es un mal que sólo pueda corregirse liberalizando un poco la Ley de Cabotaje, o lo que es lo mismo, permitiendo que los navieros no nacionales cambien sus unidades por otras nuevas y de mayor tonelaje para comodidad y seguridad del público. Con esto tampoco se vulnerará el principio de nacionalismo, porque solamente se permite la sustitución de unidades, de modo que por cada barco viejo se traiga uno nuevo.

El Sr. VERA. ¿No cree el distinguido Caballero por el Octavo Distrito (Sr. Villanueva) que sin desnacionalizar el negocio de cabotaje en Filipinas se puede mejorar el servicio del pasaje de tercera aprobando una ley en el sentido de obligar a los navieros filipinos a mejorar ese servicio?

El Sr. VILLANUEVA. El mal no se corrige eligiendo un servicio mejor, porque el defecto está en las malas condiciones de esos barcos que son demasiado anticuados.

(*Prosiguiendo.*) Quiero advertir que como filipino nunca fui, no soy, ni seré jamás partidario de que se ponga en manos extranjeras las actividades que están al alcance de manos propias, no; pero allí donde el esfuerzo nacional es insuficiente cabe perfectamente aceptar la mano amiga que se tiene en un gesto de buena voluntad. Señor Presidente; la ley del amor es y debe ser la regla de conducta en el trato entre los pueblos que viven a la sombra de la moderna civilización. Las naciones que han llegado a la meta de su grandeza nacional, cuando se hallaban en los albores de su existencia, no se han desarrollado solamente por sus propios recursos, sino que han tenido que aceptar la cooperación que países amigos les brindaron. Nuestro pueblo tiene que hacer lo mismo; no podemos apartarnos de ese sendero que las leyes inmutables del progreso humano han trazado a los demás.

El Sr. RODRÍGUEZ. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

Sr. VILLANUEVA. Con mucho gusto.

EL SR. RODRÍGUEZ DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿No es verdad que en la última audiencia celebrada por el Comité de Navegación, las compañías navieras filipinas habían manifestado que ellas están haciendo esfuerzos para subsanar todos esos defectos que se señalan por los que patrocinan la enmienda?

Sr. VILLANUEVA. Sí, es verdad, pero parece que esos esfuerzos nunca los han puesto en práctica.

(*Prosiguiendo.*) Dije antes de ahora que esta cuestión tampoco es cosa extraña porque el mal estar que sufre el público en general es el corolario natural del desequilibrio entre el progreso adquirido por nuestro país durante estos últimos años y el creciente volumen de nuestro comercio comparados con el estancamiento del progreso de nuestro servicio marítimo interinsular.

Por las estadísticas oficiales se demuestra que la exportación de los cuatro principales productos del

país en el año 1917, fué de 570,453 toneladas, y que en 1926 ascendió a 977,773 toneladas, habiendo habido en el transcurso de dichos años, un aumento de 407,230 toneladas en la exportación, como se demuestra en la tabla siguiente:

Exportación

Artículos	1917		1926		Diferencias	
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Abaco.....	169,435	154,042		15,393		
Azúcar.....	295,908	411,231			206,323	
Copra.....	163,000	372,000			209,000	
Tabaco.....	32,200	40,500			8,300	
Sumas.....	570,543	977,773		15,393	422,654	15,393
Aumento bruto exportación						407,230

Las cifras que tengo delante en relación con los aumentos en la exportación e importación son halagueñas en sumo grado; tan es así que el Archipiélago Filipino puede vanagloriarse de ser un país progresivo; pero, desgraciadamente, en cuanto a su tonelaje interinsular o de cabotaje no le cabe a Filipinas otro título que el de país estacionario.

Con respecto al tonelaje de buques dedicados al tráfico de cabotaje en los años 1917 y 1926, puedo decir que, de los datos oficiales obtenidos, resulta lo siguiente:

	Vapores	Buques de vela y de motor	Totales
1917—Toneladas netas.....	28,871	37,003	65,874
1926—Toneladas netas.....	32,132	35,316	67,448
1926—Mayor tonelaje.....	3,261		
1926—Menor tonelaje.....		1,687	
Aumento tonelaje neto año.....		1,926	1,574

Es de conocimiento general que las Islas Filipinas han hecho magníficos progresos hacia el mejoramiento de la transportación terrestre en todos los lugares y puntos del Archipiélago durante las dos últimas décadas. Es motivo de legítimo orgullo para el pueblo filipino el hecho de que se hayan construido miles de kilómetros de carreteras de primera clase, puentes de cemento y de acero tendidos sobre ríos y riberas, y vías ferroviarias extendidas hasta importantes regiones agrícolas. Desafortunadamente, sin embargo, este mismo progreso no puede decirse que se haya efectuado en nuestra transportación interinsular, a pesar de los accidentes geográficos que separan esas miles de islas desperdigadas entre el Pacífico y el Mar de China. La transportación interinsular ha quedado de hecho estacionaria desde la ocupación americana, en perjuicio del progreso general del país. La solución de nuestras dificultades en el tráfico de cabotaje, será, sin duda alguna, un triunfo del estadismo de primera magnitud.

El clamor público, por lo menos durante los últimos cinco años, ha sido que el servicio de transportación interinsular, especialmente la de pasajeros, es inadecuado y deficiente. Justificado, como parece, este clamor, el remedio debe buscarse y aplicarse inmediatamente. La Ley No. 2761 y las leyes

aprobadas subsiguientemente por la Legislatura, emendando el artículo 1172 del Código Administrativo de 1917, deben ser reformadas en el sentido de autorizar a las compañías no nacionales y corporaciones que se dedican actualmente al tráfico de cabotaje para reemplazar el tonelaje de los barcos de su propiedad en o antes del 23 de febrero de 1918, fecha en que entró en vigor la Ley No. 2761. Creo sinceramente que ésta es la única solución del problema referente a la mejor transportación marítima en las Islas Filipinas.

Es imperioso hacer una breve aclaración de las condiciones de los barcos de cabotaje, que están ahora en servicio activo, para explicar nuestro fundamento al recomendar la aprobación del presente proyecto de ley. El efecto capital de la mayor parte de los barcos interinsulares consiste en el hecho de que los mismos son demasiado antiguos como se puede ver en la lista que tengo delante.

Edad de los principales barcos del cabotaje de las Islas Filipinas

Número de Lloyd's Register		Construido en	Edad actual
31 125	Ortigu Hermanos.....	1874	53
30 045	Nel Macleod.....	1875	52
18 586	Churrera.....	1878	49
30 813	Ntra. Sra. del Alba.....	1878	49
27 480	Komulus (boy Leyte).....	1879	48
28 080	Maguillans.....	1880	47
36 377	Sorsogon.....	1880	47
38 826	Sernanes.....	1880	47
34 609	Sernanes.....	1881	46
20 285	Do Hermanos.....	1882	45
15 782	Belgika (boy Bohol).....	1882	45
14 485	Albay.....	1883	44
21 419	Bukhali.....	1884	43
38 286	Visayas.....	1884	43
25 874	Islas Filipinas.....	1886	41
25 521	Montañas.....	1888	38
30 614	Ntra. Sra. de Beqonia.....	1889	38
25 635	G. Point.....	1889	38
30 616	Ntra. Sra. del Carmen.....	1890	38
23 368	H. S. Everett.....	1890	37
38 312	Visayas.....	1890	37
19 168	Compañía de Filipinas.....	1890	37
39 272	Yuhua Santua.....	1892	35
31 087	San Nicolas.....	1895	32
15 186	Antipolo.....	1895	32
25 050	Isidoro Fera.....	1895	32
18 103	Cebu.....	1900	27
28 881	Masban.....	1900	27
29 192	Migod.....	1902	25
31 809	Perla.....	1903	24
33 962	Sarnal.....	1904	23
27 942	Luzon.....	1905	22
37 046	Tom Yok.....	1906	21
31 467	Langhina.....	1911	16
31 469	Panay.....	1912	15

Al igual que todas las cosas antiguas, muchos de estos barcos necesitan frecuentes reparaciones todos los años, de ahí que el costo de la operación, conservación y mantenimiento esté lejos de resultar económico. Un nuevo barco no necesita de reparaciones importantes durante los primeros cinco años de su existencia. Sólo después de este tiempo es cuando se advierten los primeros indicios de desgaste y rotura por los cuales se hacen necesarias las reparaciones, aumentando gradualmente estas necesidades de preservación, a medida que el barco envejece. Esto demuestra que el costo de la operación de un barco nuevo o de uno que lo es relativamente, es mucho más económico que el de la operación de uno que es antiguo. Se puede decir, además, que muchos de los barcos interisulares que están en actual operación han sido adquiridos y puestos en servicio bajo tales condiciones que las necesidades de reparación ya eran frecuentes.

Fuera de los barcos pequeños (ferry-boats) y con excepción de algunos pocos barcos, ninguno de los que están dedicados al negocio activo de llevar pasajeros y cargamento en el tráfico interinsular, ha sido construido para afrontar las condiciones del servicio local. Pudieron haber sido adecuados para afrontar las exigencias de su tiempo y del servicio para el cual han sido originalmente designados, pero están ahora a distancia enorme de las exigencias de aquella época, dejando de ser adaptables a las condiciones locales. La mayor parte, si no todos, fueron construidos como barcos de carga y no fueron destinados jamás para llevar pasajeros y rendir un servicio de pasajeros altamente satisfactorio que en la actualidad debe esperarse de ellos. A su llegada, aquí, fueron reconstruidos y alterados, pero el resultado de estas reconstrucciones y alteraciones no es entera y adecuadamente satisfactorio, de acuerdo con los tipos o normas actuales, y la naturaleza del trabajo obtenido no ha sido de lo mejor desde el punto de vista estético. En la preparación de tales alteraciones, el sentido estético, la conveniencia y la comodidad de los pasajeros han sido, en muchos casos, sino en todos, sacrificados por economía y por el afán de obtener ganancias.

A pesar del pequeño espacio para cada pasajero requerido por las regulaciones sanitarias, los camarotes aparecen hacinados. El arreglo de los mismos, sus condiciones, particularmente en lo que respecta a los retretes, ventilación, baño, lavaderos, etc., son tales que el estado de frescura y "comfort" que debe haber dentro de un camarote a fin de que los pasajeros puedan cómodamente viajar en ellos, no existe en su totalidad y la estancia dentro de uno de éstos, especialmente para el que no está habituado a viajar por mar, es más bien un sueño que un placer. Muy pocos barcos cuentan con baños de ducha. Los pasajeros se bañan ordinariamente usando los receptáculos ordinarios o latas de petróleo.

Muchos barcos interinsulares no son adecuados ni están equipados con aparatos modernos, con los cuales los cargamentos puedan ser removidos más económicamente y con mayor prontitud y seguridad. Las facilidades en el manejo del cargamento a bordo de los barcos ya están en desuso y significan pérdida de tiempo. Siendo el tiempo el primer factor en cuanto a la operación económica de los barcos, esta deficiencia puede considerarse como uno de los fundamentos del alto costo de operación.

Como ya se ha dicho, muy pocos de los barcos interinsulares fueron originalmente destinados a rendir la naturaleza del servicio local sobre cargamento, que es peculiar en sí mismo, pero diferente del de otros países. A pesar de esto, todos están dedicados hoy a llevar toda clase de cargamento. En las bodegas para vacunos, por ejemplo, muchos de los que están dedicados a llevarlos no están del todo acondicionados a hacerlo adecuada y propiamente con sujeción a los reglamentos de la Aduana. Hay algunas líneas interinsulares donde el "bagoong", el pescado salado y otros cargamentos que despiden olor desagradable, constituyen la carga principal. Sin embargo, ninguno de los barcos que funcionan en dichas líneas está acondicionado para

llevar tales cargamentos sin alguna inconveniencia de parte de los pasajeros a bordo.

Parece ser que la creencia general en el negocio de los barcos de cabotaje, hoy día, es que las cubiertas de los barcos son para cargamentos y como tales, estas cubiertas son muy importantes. Esta creencia no es solamente errónea sino también peligrosa, particularmente para el tráfico interinsular donde todos los barcos pueden, con la licencia necesaria llevar pasajeros y cargamento.

El cargamento en las cubiertas ofrece peligro a la estabilidad del barco, ocupan más espacio que el que deben tener los pasajeros, es objeto de grandes y serias inconveniencias para éstos, particularmente los cargamentos que despiden olor desagradable y en el caso de explosivos y cargamentos inflamables y animales causa de peligro y de insalubridad.

Resumiendo nuestro arduo estudio de las condiciones de los barcos actualmente dedicados a la navegación de cabotaje, el que tiene el honor de dirigir la palabra ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Que nuestros barcos interinsulares son anticuados, y, por consiguientes, no provistos de portadores modernos y necesarios para la carga y descarga expedita, y de ahí el servicio ineficiente y el gasto grande en su operación.

2. Que dichos barcos son muy antiguos y lentos y necesitan grandes sumas de dinero anualmente para su conservación y mantenimiento, y de ahí la excesiva tarifa de flete y pasaje.

3. Que estos barcos no reúnen las condiciones necesarias para transportar pasajeros cómoda y convenientemente.

4. Que el tonelaje total de los citados barcos interinsulares en servicio activo es absolutamente insuficiente para poder atender a las necesidades marítimas del país en su estado actual de progreso, desde el punto de vista comercial o social.

5. Los datos que tengo delante demuestran que durante los últimos doce meses inmediatamente anteriores a este informe, se han expedido permisos especiales a barcos extranjeros para llevar cargamento de cabotaje desde un puerto a otro de las Islas Filipinas, siguiendo las recomendaciones hechas por la Asociación de Navieros de Filipinas, en vista de la incapacidad de los barcos de cabotaje para transportar tales cargamentos.

6. Que, excepto en muy raros casos, casi todos los barcos de cabotaje salen del puerto de Manila o llegan al mismo con un número excesivo de cargamento y pasajeros, habiendo la Oficina de Aduanas impuesto penas administrativas en algunas ocasiones a los agentes o capitanes de tales barcos por infringir los reglamentos de dicha Oficina, y a veces las salidas de barcos han sido impedidas a fin de descargarse los cargamentos en exceso.

7. Se ha averiguado también que casi todos los barcos filipinos dedicados al tráfico interinsular utilizan para cargamentos sus cubiertas, que deben ser reservadas para pasajeros solamente.

Las condiciones del tráfico interinsular arriba apuntadas son simplemente deplorables, y reclaman un remedio urgente a fin de no obstaculizar el desenvolvimiento comercial y social de las Islas. Nuestro gobierno debe atenderse a la política de tener

y mantener un servicio de transportación interinsular altamente eficiente para estar a la altura del progreso comercial y agrícola del país y también para llevar a cabo prontamente la unificación sólida del pueblo filipino, haciendo que los lugares más atrasados tengan contacto con el resto del Archipiélago. Semejantes propósitos no pueden realizarse en vista del fletamento y tarifa de pasajes que actualmente prevalecen y de la ausencia de comodidad y facilidades adecuadas en los viajes interinsulares.

Todos los datos mencionados por mí ante este Senado están tomados de documentos oficiales de la oficina del Administrador de Aduanas de este país.

Frente a semejante estado deplorable, derivado de las restricciones de la vigente ley de cabotaje, se presentan estos hechos también aportados en la audiencia:

1.° Los navieros extranjeros se ofrecen a cooperar en el remedio del mal.

2.° Sólo piden que se les autorice a cambiar sus viejos barcos por otros nuevos y que puedan gozar del mismo tonelaje que tenían antes de la guerra.

3.° Contrar sinceramente el compromiso de no entablar competencia con los navieros filipinos en las líneas por estos cubiertas, y si de procurar mayor seguridad para la carga y pasaje y mejor servicio de transportación marítima interinsular.

Señor Presidente, se ha invocado el patriotismo y el proteccionismo como palabras mágicas con que se quiere atraer las simpatías de esta Cámara a favor de ciertos intereses de navieros filipinos, y esto estaría bien en tanto en cuanto no perjudique al público que en este caso está integrado por el mismo pueblo filipino, pues yo entiendo, señor Presidente, que el verdadero patriotismo descansa primordialmente en la subordinación de los intereses de los menos a los más; no puede haber patriotismo verdadero mientras los opositores del presente proyecto de ley no sepan subordinar sus teorías al interés supremo del pueblo, pues no se concibe el patriotismo verdadero sin la aureola divina del sacrificio.

Se nos ha hablado aquí de proteccionismo en el sentido de proteger a ciertos intereses de determinados navieros filipinos, pero los que aducen semejante argumento llegan demasiado tarde porque este proteccionismo ya lo he practicado el año 1923 poniéndome al lado de los navieros filipinos, como lo están haciendo ahora los proteccionistas, pero más tarde comprendí que había cometido un grave error, el más grave que cometí en este mundo, porque mientras se favorecía a ciertas casas navieras filipinas, se perjudicaba, por otro lado, al pueblo, a ese pueblo que aquí estamos representando.

El Senador por Cebú (Sr. Rodríguez) nos ha dicho en su elocuente discurso que prefiere comer "sinigang" en un buque con tal que éste sea de un filipino. Esto lo pueden decir serenamente, y aún con la sonrisa en los labios, aquellos que no han perdido seres queridos en los desastres marítimos ocurridos durante estos últimos años, pero yo lo considero como una profanación del dolor ajeno, del dolor que están sufriendo hasta ahora aquellos que han perdido pedazos de su alma en barcos filipinos hundidos en las profundidades de nuestros mares.

Señor Presidente, el rumor lejano de las olas llega hasta nosotros, trayendo a nuestra memoria el triste recuerdo de tantas vidas inmoladas por el excesivo patriotismo de los hombres, pérdidas de seres queridos por los que ni siquiera los suyos tienen hoy el consuelo de depositar una flor sobre sus restos que yacen en el seno de las turbulentas aguas de nuestros mares confundidos entre sus algas, porque el abismo, cruel como es, se niega a que rindan este tributo el cariño y el dolor de los que, con el alma lacerada, halláanse confundidos con ese inmenso público que clama por la aprobación de la enmienda a la Ley de Cabotaje.

Se puede comer "sinigang", señor Presidente, "tinapa" y "bagooing", en los barcos filipinos cuando éstos ofrecen todas las seguridades a los pasajeros, pero es un crimen insinuar que se coman estas comidas filipinas en los barcos que, por lo mismo que ya son muy viejos y muy pequeños, no ofrecen ninguna seguridad al público. Al mencionar los barcos de navieros filipinos, quiero incluir los barcos de navieros extranjeros, pero estos últimos se excusan diciendo que ellos estarían dispuestos en cualquier momento a cambiar sus barcos viejos por otros nuevos y de mayor tonelaje. Los navieros extranjeros confiesan sinceramente que sus barcos son tan anticuados que no ofrecen, ni pueden ofrecer seguridad al pasaje, y muchas veces les preocupa el hecho de que por ser tan pequeños sus barcos no pueden aguantar los embates de las tormentas, pero que ellos no pueden hacer nada porque la ley es tan rigurosa que no les permite hacer estos cambios. Y nuestros navieros filipinos, que pudieron haber hecho esto desde hace tiempo, no lo han hecho, sin embargo, y por eso la Legislatura no tiene más remedio ahora que tomar una acción sobre este asunto, ya que ella es y será responsable moralmente de las pérdidas de vidas que ocurran o puedan ocurrir con motivo de accidentes o siniestros en nuestros mares interinsulares.

Y si por desgracia esta enmienda a la Ley de Cabotaje que tenemos bajo nuestra consideración sucumbiese, que los "records" de este Senado respondan después ante el pueblo para que éste sepa quiénes fueron los responsables.

LOS SEÑORES VERA Y QUIRINO FORMULAN PREGUNTAS AL SR. VILLANUEVA

El Sr. VERA. ¿Quiere decir con eso Su Señoría que el hundimiento de esos buques que dieron lugar a la muerte de muchas personas y que pertenecían a casas navieras filipinas se debió a las malas condiciones de los buques y no a otras causas?

El Sr. VILLANUEVA. Sí, señor, se debió a sus malas condiciones, y denuncio hoy ante este Senado el mal estado de los buques filipinos y extranjeros.

El Sr. VERA. ¿No cree Su Señoría que esos casos de naufragio suelen ser, en su generalidad, casos fortuitos, casos que ocurren en todas partes, tanto en las naciones donde hay una legislación estrictamente nacionalista, como en aquellas naciones donde existen leyes de esta índole?

El Sr. VILLANUEVA. Si en otros países ocurren estos percances marítimos, ello no quiere decir que deba ocurrir otro tanto en nuestros mares. De ahí

el deber sagrado de los legisladores de disminuir en todo lo posible tantas desgracias marítimas, ya que no sea posible suprimirlas totalmente.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que en casi todos esos hundimientos donde han perecido tantas personas, el motivo principal era que había exceso de cargamento, exceso de pasajeros, y que este exceso se debió a que los navieros no tenían suficiente tonelaje y tuvieron que pedir permiso especial para poder llevar mayor carga y pasaje que el permitido?

El Sr. VILLANUEVA. Esas son circunstancias que han contribuido a que esos accidentes marítimos tuvieran lugar en nuestro país.

El Sr. VERA. Concretándonos al caso principal invocado por los que favorecen el proyecto, el caso del *Negros*, ¿no es verdad que después de las investigaciones el comité dijo que el defecto estaba en la estiva y al error de algunos oficiales?

El Sr. VILLANUEVA. La desgracia obedeció a muchas circunstancias.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que oficialmente se ha declarado que si el vapor *Negros* se hundió fué por el exceso de pasaje y cargamento que llevaba, porque no había hueco en el buque y no había otro buque?

El Sr. VILLANUEVA. Sí, señor.

El Sr. VERA. Y ¿no es verdad que el hecho de que hubiese habido cargamento en la cubierta del buque se debió a la mala estiva, porque, pudiendo ponerse los plátanos, baules y otros cargamentos de poca monta en las bodegas, se pusieron en las barandillas y botes?

El Sr. VILLANUEVA. No es verdad.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que si el vapor *Negros* perdió su estabilidad era porque tenía exceso de carga y de pasaje y todo tenía que ponerse en la cubierta?

El Sr. VILLANUEVA. Sí, señor, y eso denuncia que falta tonelaje en nuestros mares. Señor Presidente, nosotros los que vivimos en el Sur, en las islas Visayas, nosotros que enviamos a nuestros hijos a esta capital para que en ella hagan sus estudios, nosotros por nuestro propio interés y por el interés del público en general, demandamos de la Legislatura Filipina que ponga un remedio a la actual situación, pues creo llegado el momento de que concentremos nuestros esfuerzos en corregir un mal de tan lamentables consecuencias a fin de dar mayores seguridades al público que viaja en los barcos de nuestro servicio marítimo interinsular.

Señor Presidente, si es proteccionismo y nacionalismo proteger los intereses de ciertas casas navieras filipinas, también es nacionalismo y patriotismo conservar la vida de miles de estudiantes, de esos seres que habrán de ser los afanzadores de nuestro porvenir, y tienen bajo todos conceptos derecho perfectísimo a exigir de nosotros mayores seguridades en sus viajes, de modo que cuando ellos vengán a Manila o retornen a sus pueblos, cuenten siquiera con alguna esperanza de poder llegar sanos y salvos, a las playas de sus pueblos de origen.

Quiero invocar el altruismo de los hombres que viven en el centro de Luzón, de los hombres que no tienen necesidad de hacerse a la mar, porque tienen a mano los flamantes coches de la línea fe-

rroviaria; queremos invocar su patriotismo en favor de aquellos que, por azares de la vida o por una necesidad absoluta no pueden prescindir de hacer esos viajes atravesando las turbulentas aguas que separan las islas Visayas del resto del Archipiélago. Encastillarnos en un proteccionismo absoluto, olvidándonos del público, sería, repito, atentatorio al patriotismo que consiste primordialmente en subordinar los intereses de los menos a los intereses de los más. Si nuestros navieros filipinos desean ser patriotas, quisiéramos que lo fuesen en este sentido, siquiera en esta ocasión.

Se ha dicho, señor Presidente, que se debe dar oportunidad a los navieros filipinos. Y yo pregunto: ¿cuándo la han perdido ellos? Nunca, siempre han dispuesto de esa oportunidad para adquirir nuevos barcos y mejor así el servicio de cabotaje.

Señor Presidente, a los que están contra la enmienda de la Ley de Cabotaje no les concedo un patriotismo mayor que el mío; ellos no pueden decir que son más filipinos que yo, porque todo cuanto han hecho por nuestro país, también lo he hecho yo. Quiero decir de un modo solemne que cuando haya necesidad de ir a la vanguardia en defensa de los intereses filipinos, no me quedaré atrás, seré uno de los primeros en dar ese paso, pero cuando los intereses de esos filipinos están en abierta pugna con los intereses del pueblo, permitidme que os diga que ante todo y por encima de todo está el pueblo.

Se ha sometido por segunda vez a la consideración de la Legislatura el mismo proyecto que se presentó hace cinco años por recomendación de la Oficina de Aduanas, y si esta oficina está creada en virtud de una ley, tenemos que conceder peso suficiente a sus recomendaciones, por lo mismo que están de perfecto acuerdo con el bienestar público.

EL SR. ALEGRE FORMULA UNA PREGUNTA PARLAMENTARIA

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Está dispuesto a contestarlo el orador?

El Sr. VILLANUEVA. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Está enterado el orador de la protesta de los hacenderos de Negros que pagaron pasaje de primera en el vapor *Cebú* y que al llegar a Manila protestaron por no tener acomodación para dormir?

El Sr. VILLANUEVA. No es extraño; eso está ocurriendo casi siempre, no es cosa nueva.

EL SR. OSÍAS FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. VILLANUEVA. Sí, señor.

El Sr. OSÍAS. ¿No es verdad que una gran parte de los productos de nuestro país se llevan en barcos extranjeros desde los puertos libres?

El Sr. VILLANUEVA. No es verdad. Quiero demostrar a Su Señoría datos que comprueban que de la carga que se exporta directamente al exterior y de la carga que nuestros barcos interinsulares transportan de un puerto a otro . . .

El Sr. OSÍAS. Iba a pedir que nos proporcionara el orador datos estadísticos acerca de la carga que se lleva en barcos extranjeros desde puertos libres.

El Sr. VILLANUEVA. Tenemos aquí, por de pronto, señor Presidente, que de 970,000 toneladas se transportan al exterior 115,000 que vienen de los puertos libres de Filipinas.

Aquí se ha dicho que los armadores monopolizan todo el espacio de sus barcos para su propia carga. Si queremos ser justos para con nosotros mismos, debemos serlo también para con los demás. Los siguientes datos demuestran la falta de exactitud de lo que se ha dicho con respecto a este particular. He aquí una demostración de la verdad de todo cuanto afirmo:

Resumen del número de bultos de carga del Gobierno, particulares y de la Tabacalera, transportados por los vapores de la Compañía General de Tabacos de Filipinas en la línea del Norte de Luzón.

AÑO DE 1924		Bultos
Gobierno y particulares		709,592
Tabacalera		98,799
Diferencia a favor del Gobierno y particulares		610,793
AÑO DE 1925		
Gobierno y particulares		1,018,658
Tabacalera		209,660
Diferencia a favor del Gobierno y particulares		808,998
AÑO DE 1926		
Gobierno y particulares		731,095
Tabacalera		163,004
Diferencia a favor del Gobierno y particulares		568,091

NOTA.—El promedio del tráfico de carga del Gobierno y particulares durante los años 1924, 1925 y 1926 ha sido de 81.06 por ciento y el de la Tabacalera en el mismo periodo de tiempo es de 18.94 por ciento.

Quiero terminar, porque creo que no necesito aducir más argumentos sobre esta cuestión, puesto que estoy convencido de que esta Cámara está ansiosa, como lo estoy yo, de defender los intereses generales de nuestro país, y quiero terminar invocando la cooperación de los hombres que afortunadamente tienen a su disposición el ferrocarril, y, por consiguiente, se ahorran el peligro de ahogarse, y pedimos que ellos se sumen a nosotros en esta cuestión, en la seguridad de que los esfuerzos que ellos desplieguen en este sentido redundarán en beneficio del público.

Por todas estas consideraciones, presento la cuestión previa.

El Sr. SALAZAR. Señor Presidente: pido que se suspenda la discusión de este proyecto hasta esta tarde.

El Sr. VERA. Registro un turno en contra que he consumido esta tarde.

El Sr. VILLANUEVA. Eso dependerá de si el Senado lo consiente.

El Sr. SUMULONG. Yo tengo, señor Presidente, algunas enmiendas que voy a leer para que se transcriban y se repartan entre los senadores, a fin de discutir las esta tarde.

El PRESIDENTE INTERINO. La Mesa desea saber si se ha presentado la moción de proposición indefinida o no.

El Sr. VERA. No, lo que he hecho es registrar un turno en contra del proyecto.

El Sr. VILLANUEVA. He presentado la cuestión previa. Creo que podemos convenir en que tanto esta moción de cuestión previa como el turno en contra que ha solicitado el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Vera), se resuelvan esta tarde.

El Sr. OSÍAS. Propongo que se deje sobre la mesa la moción de cuestión previa.

El Sr. VILLANUEVA. La cuestión previa quiere decir, según los reglamentos, cortar todo debate sobre el asunto sin perjuicio de considerarse las enmiendas.

El Sr. OSÍAS. Creo que antes de votarse la cuestión previa debe votarse la moción de que se deje sobre la mesa la cuestión previa.

El Sr. VILLANUEVA. Propongo que las tres cuestiones presentadas se dejen para esta tarde.

El PRESIDENTE INTERINO. Si no hay ninguna objeción, así se ordena. *(No hubo objeción.)*

SESIÓN EJECUTIVA

El Sr. VILLANUEVA. Propongo que se suspenda la sesión para dar lugar a una sesión ejecutiva.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Hay alguna objeción? *(Silencio.)* La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

Se suspende la sesión para dar lugar a la sesión ejecutiva.

Eran las 11.54 a. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN PÚBLICA DEL SENADO

Se reanuda la sesión pública del Senado a las 12.05 p. m.

El PRESIDENTE INTERINO. Se declara reanudada la sesión pública del Senado.

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Primer Distrito.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

El Sr. QUIRINO. Propongo que se suspenda la sesión hasta esta tarde a las cinco.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Hay alguna objeción a la moción? *(Silencio.)* La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

Se suspende la sesión hasta esta tarde a las cinco de la misma.

Eran las 12.07 p. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión a las 5 p. m.

El PRESIDENTE INTERINO. Se declara reanudada la sesión.

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Primer Distrito.

El Sr. QUIRINO. En ausencia del Presidente del Senado y del Senador Osmeña, miembros del Comité por parte del Senado para investigar los asuntos de Mindanao y Sulu, y estando el informante presente como único miembro de este Comité, se permite pre-

sentar el siguiente informe de dicho Comité. Me parece que no tengo necesidad de informar a la Cámara sobre los hechos. Voy a limitarme a leer las recomendaciones que no son más que cinco:

RECOMENDACIONES

Continuación de las Colonias.

1. La obra de colonización de Mindanao y Sulú debe continuar, destinándose fondos para el establecimiento de más colonias agrícolas. Está demostrado de modo concluyente que los filipinos cristianos y los mahometanos pueden convivir en perfecta armonía en remotas regiones agrícolas. Estas colonias, han contribuido también a aminorar la densidad de población en ciertas secciones de Luzón y Visayas y a aumentar la producción de artículos de primera necesidad en Filipinas, particularmente el palay y el maíz.

Apertura de Caminos.

2. Deben votarse fondos para la construcción de más carreteras en Mindanao y Sulú, siguiendo el plan formulado por la Oficina de Obras Públicas. De suma importancia es el camino interprovincial de Misamis-Zamboanga, ruta seguida por la ola migratoria de mayor volumen hacia Zamboanga y Cotabato, y el de Joló-Tanduy Bato en la isla de Joló. También es necesario destinar fondos para la terminación de la carretera interprovincial de Lanao-Cotabato y de Cotabato-Davao.

Mayor Participación en el Gobierno.

3. A los nativos no cristianos de Mindanao y Sulú se les debe conceder una participación cada vez mayor en el manejo de sus asuntos. La política ya adoptada en el sentido de que a los nativos no cristianos de Mindanao y Sulú se les da la preferencia en la selección de empleados para el servicio Insular, provincial o municipal, destinados a aquella región, es buena y debe mantenerse.

Junta Técnica de Desarrollo.

4. A fin de poder preparar un programa de desarrollo económico, progresivo y sistemático, sería recomendable la organización de una junta técnica compuesta de personas de experiencia en los negocios, en agricultura y en ingeniería para hacer las investigaciones necesarias y formular las consiguientes recomendaciones a la Legislatura.

Visita Periódica.

5. El viaje del Comité legislativo a Mindanao y Sulú ha sido muy útil. Una inspección de tiempo en tiempo por un comité de la Legislatura sería necesaria para la perfecta realización de la política nacional en aquellas regiones. Asimismo, sería recomendable una visita periódica por parte de los filipinos mahometanos a los puntos más interesantes de Luzón y Visayas para una compenetración más estrecha y efectiva entre mahometanos y cristianos.

Ahora, señor Presidente, pido que se lea el Proyecto de Resolución No. 68 del Senado que obra en poder del Clerk de Actas.

EL PRESIDENTE INTERINO. Léase el proyecto de resolución.

EL CLERK DE ACTAS:

RESOLUCIÓN CONFIRMANDO COMO DE INTERÉS PÚBLICO LOS VIAJES DE INVESTIGACIÓN E INSPECCIÓN REALIZADOS POR EL PRESIDENTE Y MIEMBROS DEL SENADO EN PROVINCIAS DURANTE EL INTERREGNO DEL SEGUNDO Y TERCER PERÍODO DE SESIONES DE LA SEPTIMA LEGISLATURA FILIPINA Y AUTORIZANDO EL PAGO DE LOS GASTOS INCURRIDOS POR DICHS VIAJES.

Se *resuelve*, Confirmar, como por la presente se confina como de interés público, el reciente viaje de investigación e inspección a las regiones de Mindanao y Sulú hecho por el Presidente y Miembros del Senado, así como del personal subalterno que les hayan acompañado en dicho viaje;

Se *resuelve*, además, Confirmar, asimismo, como por la presente se confirma, como de interés público los demás viajes de inspección e investigación hechos por el Presidente del

Senado que él certifique como oficiales durante el período comprendido entre el cierre del Segundo Período de Sesiones y apertura del Tercer Período de Sesiones de la Séptima Legislatura.

Se *resuelve*, *Anualmente*, Autorizar, como por la presente se autoriza, el pago de los gastos de viaje incurridos por dicho viaje de investigación e inspección hecho por el Presidente y Miembros del Senado, así como del personal subalterno que les haya acompañado en dicho viaje.

El Sr. SUMULONG. Pido que se suspenda la consideración de esa resolución para más tarde.

EL PRESIDENTE INTERINO. Si no hay ninguna objeción, así se ordena. *(No hubo objeción.)*

CONTINUACIÓN DE LA CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 534 DEL SENADO

EL PRESIDENTE INTERINO. Está en orden el proyecto de Ley No. 534 del Senado.

Tiene la palabra el Senador por el Onceno Distrito (Sr. Galicano), a quien corresponde el turno.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. GALICANO

El Sr. GALICANO. Señor Presidente: me levanto a oponerme al proyecto de ley que ocupa ahora la atención de la Cámara; pero al hacerlo me doy cuenta de que mi posición en este momento es un tanto difícil y embarazosa. Puede decirse que ya no queda casi nada que decir sobre este particular, pero, sacando fuerzas de flaquezas, voy a recorrer el campo de los argumentos a ver si encuentro algo más que decir que justifique al menos mi voto antes de emitirlo para decidir el proyecto.

Me opongo al proyecto que se discute hoy, porque creo que, a pesar de los argumentos aducidos por sus patrocinadores, no se ha demostrado de una manera evidente la verdadera necesidad de emendar la ley vigente sobre cabotaje. Se ha demostrado sí la necesidad de mejorar el servicio de nuestro cabotaje: en eso todos estamos conformes, sobre todo nosotros los que vivimos allá en Mindanao y tenemos necesidad del servicio de nuestros buques de cabotaje para trasladarnos de una provincia a otra, y aun de un municipio a otro. Somos los primeros en reconocer y aceptar que toda medida encaminada a mejorar el servicio, es buena, así como somos los primeros en condenar los buques viejos que no ofrecen seguridad; pero también somos los primeros, cuando en la medida va envuelto el interés nacional, en rechazar toda medida que para nosotros, sea un peligro o constituya una amenaza a la nación.

Parodiando al orador de esta mañana, digo que sería renunciar a los ideales que he sustentado, sería indigno de llamarme veterano de la revolución, de dos revoluciones, y merecedor del reproche y de la condenación de la posteridad, si, dando las espaldas a mis principios, prefiriere el interés personal, el interés individual, el interés lucrativo de ciertas entidades al interés de la nación.

EL SR. VILLANUEVA FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. GALICANO

El Sr. VILLANUEVA. ¿Podría contestarme a unas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. GALICANO. Sí, señor, con mucho gusto.

EL PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Octavo Distrito.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Tendría la bondad Su Señoría de aclarar esa alusión al orador de esta mañana, de puntualizar esa alusión?

El Sr. GALICANO. Al expresarme de esta manera no he tenido más intención que significar mi convicción en este momento, a saber, que la enmienda que se trata de introducir significa para nosotros un peligro a la política de nacionalización que hemos sustentado desde un principio; porque aunque soy demócrata, no he dejado de sentir el nacionalismo en mi corazón. Para mí significa esta enmienda una defecación de principios. Si nacionalismo consiste en velar por el interés nacional y en luchar por la vida de la patria, yo digo que es defecación de principios e ir en contra de su interés el aprobar el presente proyecto.

Entrando de lleno en la discusión, del mismo, digo que la enmienda que se trata de introducir mediante el presente proyecto de ley debe ser rechazada, porque la ley vigente es justa como lo afirman hasta los mismos que se agitan por la enmienda, y que, por tanto, no hay motivo alguno para la aprobación del proyecto.

¿Es o no un éxito la ley vigente? Creo que la contestación debe ser afirmativa, y para ello basta examinar la marcha o el progreso que con ella ha alcanzado el cabotaje nacional. Antes de dictarse la ley vigente en el año 1918, se afirmaba que entonces el promedio de tonelaje era inferior al de hoy. Si al través de nueve años de constante labor de los navieros filipinos hemos llegado a un tiempo en que ese tonelaje sube al 74 por ciento, esto es una prueba evidente de que la ley constituye un éxito, que la ley vigente puede ser considerada como un monumento de la capacidad legislativa del pueblo filipino.

Por lo tanto, toda tentativa de destruirla, significa renuncia a ese triunfo obtenido. ¿Acaso no se ha alegado por los enemigos de nuestra independencia que antes que la independencia política debemos atender a nuestra independencia económica? Si con esta ley se ha obtenido una prueba que desmiente la afirmación imperialista, no hay razón para volverse atrás, antes al contrario, debemos fomentar esa política y llegar a la meta de nuestras aspiraciones.

Señor Presidente: digo que no existe verdadera necesidad de que se apruebe el presente proyecto. Es verdad que los buques de cabotaje, sobre todo en la línea de Mindanao a Cebu, son buques que adolecen de defectos; es verdad que no prestan un servicio satisfactorio; es verdad que quebrantan o infringen los reglamentos de la Aduana, llenando de cargamento hasta su cubierta. Pero digo que esto no es culpa precisamente de los navieros, es culpa de los funcionarios llamados a corregir tales infracciones.

EL SR. ALEGRE FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. GALICANO

El Sr. ALEGRE. ¿Me permitirá algunas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. GALICANO. Sí, señor, con mucho gusto.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Sexto Distrito.

El Sr. ALEGRE. ¿Cree Su Señoría que los navieros filipinos necesitan tener un policía cada uno para que cumplan con sus obligaciones? ¿No pueden cumplir con sus obligaciones sin necesidad de inspectores?

El Sr. GALICANO. No tienen necesidad de ello, porque no son los llamados a hacer cumplir los reglamentos; pero el Administrador de Aduanas es el llamado a velar por que sus subalternos y funcionarios cumplan debidamente con su deber.

EL SR. MABANAG FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. GALICANO

El Sr. MABANAG. ¿Querría contestarme a unas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. GALICANO. Con mucho gusto, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Segundo Distrito.

El Sr. MABANAG. El hecho de que los navieros se ven obligados a infringir los reglamentos de la Aduana llenando de más carga sus barcos, ¿no indica que realmente falta tonelaje?

El Sr. GALICANO. Señor Presidente, puede que falte tonelaje, pero de mis observaciones he deducido la conclusión de que todavía hay que dudar de si realmente falta tonelaje. Si los barcos chinos infringen los reglamentos sobre cargas abarrotando de cargamento el barco hasta la cubierta, no es porque no haya otros barcos para cargar, o sobre cargamento, sino que el monopolio que los comerciantes chinos ejercen en todos los pueblos de la provincia, hace que cuando llegan sus barcos, se llenen de cargamento.

El Sr. MABANAG. Si Su Señoría admite que el servicio de los barcos en la línea de Mindanao es insatisfactorio, ¿no cree Su Señoría que ese estado de cosas se debe remediar?

El Sr. GALICANO. He dicho que en todo esto estamos conformes: que es necesario buscar un remedio, es necesario que vengan barcos nuevos y se mejore el servicio de cabotaje.

El Sr. MABANAG. ¿De modo que Su Señoría admite que hay necesidad de adoptar medidas para compeler a los navieros a que traigan nuevos barcos a fin de que el servicio sea más satisfactorio?

El Sr. GALICANO. He dicho desde un principio que existe la necesidad de mejorar los barcos, pero no que exista la necesidad de enmendar la ley, porque, según tengo entendido por lo que he leído en los periódicos y comprendido de las actuaciones practicadas ante el Comité Conjunto de la Legislatura, los navieros filipinos están dispuestos a mejorar sus barcos.

EL SR. ALEGRE FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. GALICANO. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Puede informarme el orador qué navieros filipinos son los que pueden mejorar sus barcos?

El Sr. GALICANO. Al menos, el naviero que ha hecho semejante declaración, si no mienten los periódicos que he leído, parece que es un naviero a quien conoce Su Señoría.

El Sr. ALEGRE. ¿Se ha enterado Su Señoría de que hace seis años hizo la misma promesa ese naviero?

El Sr. GALICANO. No estoy enterado de ese detalle. (*Prosiguiendo.*) He dicho que hay necesidad de mejorar los barcos de cabotaje, sobre todo, en la línea de Mindanao. He dicho que el estado deficiente de esos barcos, los malos servicios y el mal trato que algunas veces se dispensa al pasaje, son cosas para las cuales existe remedio. No puede tampoco culpárse de ello a los navieros, porque éstos no van con los barcos. De todos estos defectos son culpables, a mi juicio, los funcionarios llamados por la ley a velar por el cumplimiento de los reglamentos. Ahí están, investigúese si no existen inspectores de barcos o agentes secretos de Aduana quienes, a pesar del pequeño sueldo que perciben, al cabo de seis u ocho meses, levantan una casa que vale veinte mil pesos, compran automóviles flamantes, organizan "picnics" por todos lados, y aun me dicen ahora que hasta juegan al "bacarat." De eso no estoy enterado, pero sí, me desconuela ver que ciertos funcionarios llamados a velar por el cumplimiento de los reglamentos tienen amistades estrechas con las casas navieras chinas.

EL SR. OSÍAS FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. GALICANO. Sí, señor.

El Sr. OSÍAS. ¿Sabe Su Señoría que el Sr. Heras, un naviero filipino, está ultimando, según los periódicos, las transacciones para adquirir un nuevo barco en Hongkong?

El Sr. GALICANO. Recuerdo haber leído el otro día en los periódicos una noticia parecida.

El Sr. OSÍAS. ¿No es verdad también que una casa naviera filipina, la Casa Madrigal, acaba de adquirir un nuevo barco que se llama *Bukiri* de 12 mil toneladas?

El Sr. GALICANO. También he leído eso.

El Sr. OSÍAS. ¿No son estas pruebas convincentes de que los navieros filipinos están haciendo todo lo posible para mejorar el servicio de cabotaje y aumentar el número de buques para el servicio de navegación interinsular?

El Sr. GALICANO. Señor Presidente, precisamente yo insisto en que no hay necesidad de cambiar la ley en vista de la buena disposición de ánimo de los navieros filipinos de mejorar el servicio de cabotaje.

(*Prosiguiendo.*) Los patrocinadores del proyecto alegan que hay necesidad de permitir a las casas extranjeras, sobre todo a las casas hispano-filipinas, que lo hagan, porque indudablemente se mejoraría el servicio. Yo digo que, si eso fuera verdad, sin cambiar los barcos de esas casas extranjeras, podrían hacerlo ahora muy bien; pero es sensible decir que en los barcos de la Tabacalera, sobre todo el *Lal-Loc*, en cuyo incendio el que tiene el honor de dirigir la palabra a esta Cámara, estaba presente y fue, por ende, una de las víctimas de la catástrofe, he visto con mis propios ojos, aun antes de tan desgraciado accidente, que el trato, sobre todo el dispensado a los de tercera, no era satisfactorio. He visto cómo se daba al pasaje de tercera clase la co-

mida sobre una plancha de hojalata. Esto es tan cierto que aun conservo el recuerdo de las veces que lo he presenciado. Desde entonces, desde que ocurrió el accidente del *Lal-loc* he dejado de tomar pasaje en ese barco. Es más, no es cierto que, permitiendo a las casas navieras extranjeras renovar sus barcos, quede por tal motivo modificado el trato, porque en el incendio del *Lal-loc* me he convencido una vez más de que no se trata bien al pasajero, sobre todo a los morenos. Cuando llegó el momento fatal, cuando a las dos de aquella tarde se declaró el incendio, todo el mundo se hallaba en el agua, el mar estaba sembrado de cabezas humanas. Entonces el capitán del barco desenfundó su revólver, embarcóse en una lancha y desde allí, revólver en mano, no permitió a nadie, fuera de ciertas personas escogidas, subir a la lancha para salvarse. He visto con mis propios ojos cómo se impidió la subida a una mujer, a un chino y a otro más.

El Sr. ALEGRE. Para algunas preguntas al orador, Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. GALICANO. Con mucho gusto.

EL SR. ALEGRE DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. Es muy seria esta cuestión. El orador, como abogado y defensor de los intereses del pueblo, ¿no ha formulado acusación alguna ante el Ministerio Público contra esta conducta tan inhumana del capitán del *Lal-Loc*?

El Sr. GALICANO. Precisamente, a pesar de hallarme tan enfermo que no podía casi andar, me fui a Cebú para comparecer ante el comité investigador. Allí declaré todo lo que estoy diciendo ahora, y si el comité no ha hecho nada ni recomendó a quien correspondía el procesamiento de los culpables, la culpa no es mía.

El Sr. ALEGRE. Pero el orador, como abogado, ¿no sabe que puede perseguirse criminalmente a ese capitán y que tal acción debe ejercitarse ante los tribunales de justicia y no ante un comité?

El Sr. GALICANO. He sido llamado como testigo principal, pero tengo el sentimiento de manifestar aquí que ante ese comité investigador no ha desfilarlo ningún otro testigo en pro que el que hoy está en el uso de la palabra. Bajo estas circunstancias, ¿podía yo, como abogado, ir a pedir justicia a los tribunales cuando no existía más que un solo testimonio?

El Sr. ALEGRE. En este caso, ¿no cree el orador que sería más conveniente haber pronunciado el consiguiente discurso ante un tribunal de justicia, que tiene facultades para castigar a un capitán por conducta inhumana, y no aquí en el Senado, ya que, después de todo, no podemos hacer nada por haber transcurrido ya tanto tiempo?

El Sr. GALICANO. Al referirme a ese caso, lo hago como mi argumento principal para concluir que, eliminando los barcos de las compañías extranjeras, se mejoraría el servicio.

El Sr. VILLANUEVA. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. GALICANO. Con mucho gusto.

EL SR. VILLANUEVA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. VILLANUEVA. Cuando ese caso ocurrió, cuando el capitán estaba cometiendo las arbitrariedades de que ha hablado Su Señoría, ¿había filipinos que presenciaban tal acto?

El Sr. GALICANO. ¿Filipinos? Casi es superflua la pregunta. El barco estaba lleno de pasajeros porque tenía permiso especial. Entonces venían maestras y maestros para las clases de verano en Cagayán.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Su Señoría era una de los pasajeros?

El Sr. GALICANO. Sí, señor.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Y con Su Señoría iban varios?

El Sr. GALICANO. Sí, señor.

El Sr. VILLANUEVA. Sin embargo, aquel capitán se impuso y se le permitió que se impusiera.

El Sr. GALICANO. En aquellos momentos yo lamenté no tener un revólver en la mano, porque, de otro modo, antes que a otra persona le hubiera descerrajado un tiro al capitán.

El Sr. QUIRINO. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. GALICANO. Con mucho gusto.

EL SR. QUIRINO DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. Parece que Su Señoría se refiere al incendio del *Lal-loc*.

El Sr. GALICANO. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. En aquel lamentable incidente, ¿no es verdad que muchos pasajeros murieron porque no les fué posible escaparse del barco por falta de escaleras, puertas y otros puntos de escape?

El Sr. GALICANO. Saltando al agua.

El Sr. QUIRINO. Y a pesar de que el barco estaba cerca de la playa, muy pocos pasajeros se salvaron, porque no podían pasar por las puertas y demás pasillos.

El Sr. GALICANO. No es ésa la razón por que no podían escaparse. El motivo por que varios han muerto, es el siguiente: cuando todo el pasaje estaba en el mar, los botes estaban sin tripulación. El primero que saltó al agua, fué el maquinista y luego los tripulantes. Nadie mandaba los botes y todos estaban esperando a los tripulantes para que manejaran los botes; sin embargo, dos o tres de los oficiales se situaron en la proa mirando como si miraran unos fuegos de artificios, sin hacer caso de los botes que estaban esperando a los tripulantes para que los manejaran.

El Sr. QUIRINO. Esas personas a quienes se refiere Su Señoría merecen castigo. Pero mi pregunta es, ¿no es verdad que en la investigación que se practicó a raíz de aquel lamentable accidente, el comité investigador encontró que la razón por que muchos pasajeros perecieron quemados casi a bordo, era porque no podían salir del barco por falta de puertas, escaleras y otros sitios de escape?

El Sr. GALICANO. El comité no podía hacer otras deducciones que las que se derivaban de las decla-

raciones de los testigos. He dicho a Su Señoría que han desfilado testigos en pro, pero lo que a mi me extraño fué que antes de que se procediese a la investigación, se publicara en los periódicos un "statement" del Administrador de Aduanas, Sr. Aldanese, diciendo que el capitán había cumplido con su deber.

El Sr. QUIRINO. ¿Cuántos formaron el comité investigador?

El Sr. GALICANO. No me acuerdo.

El Sr. QUIRINO. Pero todos eran funcionarios públicos, ¿no es verdad?

El Sr. GALICANO. Funcionarios, no lo sé; eran marinos. Los que formaban el tribunal eran un inspector de barcos y capitanes de barcos.

El Sr. QUIRINO. Quiero refrescar su memoria, porque he leído el informe y sé que los que componían el comité investigador eran filipinos, y el comité llegó a la conclusión de que la razón por la cual dichos pasajeros perecieron, era porque no había en el barco escaleras y otros sitios de escape.

El Sr. GALICANO. Si ésa es la conclusión del comité, será una conclusión resultante de los testimonios, y sobre esos testimonios hay mucho que hablar.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que se intentó presentar una acción criminal contra los oficiales del barco, pero que la fiscalía desistió de hacerlo por falta de pruebas?

El Sr. GALICANO. No estoy enterado de eso, pero sé que en el pueblo de Iligan hubo agitación para ver si se podía elevar a los tribunales el caso.

El Sr. QUIRINO. Ahora lo que quiero saber es si es verdad que, como resultado de esa investigación, el motivo por que se quemaron muchas personas fué por falta de puertas y pasillos. El defecto estaba en el barco porque no estaba bien construido, porque no ofrecía estas facilidades de escape en caso de siniestro.

El Sr. GALICANO. No es exacto. En primer lugar, no hubo nadie que se quemara en el buque, porque el fuego se localizó arriba y duró una hora así estacionado antes de que se propagara a todo el buque, porque éste era de hierro.

El Sr. ALEGRE. ¿No es verdad que Su Señoría, que dice haber estado en aquel suceso, fué uno de los primeros en saltar al agua?

El Sr. GALICANO. Me causa risa esa pregunta, porque preguntado del mismo modo por el gobernador de allá, si no era verdad que yo desde el primer momento, ya me aturdi, también me sonreí y le dije que todavía no había conocido el momento en que me aturdié, porque estaba acostumbrado a verme en casos en que mi vida corría grave riesgo. En aquel momento, al notar que el buque era de hierro y que el fuego se estacionaba en la tolda, me despojé de la americana, me quité los pantalones, quedándome solamente con la ropa interior, y amaré ciertas tablas, porque no encontré otra manera de ayudarlor que pedían socorro, y gracias a aquellas tablas, se salvaron muchos. Y sólo bajé del barco cuando ya no quedaban en él más que tres o cuatro personas y ya era de noche; tanto que, al descender del buque, tuve que tantear con la tabla hasta dónde llegaba el agua, y al notar que no era muy profunda me decidí a coger un bote que estaba cerca esperando a los naufragos.

Dejemos este caso tan desagradable que me recuerda hechos tristes al presenciar la muerte de tantas criaturas, y voy a mencionar otro caso que revela de una manera evidente que aun cambiando los barcos de la Compañía Tabacalera, no sé si se cambiaría el trato. En una ocasión en que el Fiscal Díaz estaba ya ocupando un camarote fué notificado de que debía salir de allí, porque venía uno a relevarle, y todo porque el Fiscal Díaz es de los nuestros.

LOS SEÑORES QUIRINO Y VILLANUEVA FORMULAN
VARIAS PREGUNTAS AL SR. GALICANO

El Sr. QUIRINO. ¿Quiere decir Su Señoría que el Fiscal Díaz fué desalojado del sitio a que tenía derecho por el solo hecho de ser filipino?

El Sr. GALICANO. ¿No significa desalojar el hacerle salir?

El Sr. QUIRINO. Y cuando fué objeto de esa humillación, ¿ya era fiscal el Sr. Díaz?

El Sr. GALICANO. Fiscal de Misamis, y juró no volver a tomar pasaje en aquel buque.

El Sr. QUIRINO. ¿Y el Fiscal Díaz permitió que le desalojaran del sitio a que tenía derecho?

El Sr. GALICANO. Consintió, porque él no mandaba el buque.

El Sr. QUIRINO. Y el Fiscal Díaz, ¿qué hizo después?

El Sr. GALICANO. Hizo el propósito de no embarcar más en aquel vapor.

El Sr. QUIRINO. Y ¿cree Su Señoría que eso constituye un defecto de la compañía o del Fiscal Díaz que no supo defender su dignidad?

El Sr. GALICANO. Hay circunstancias en que no es prudente para nadie hacer prevalecer su derecho cuando cree que no cuenta con la fuerza necesaria para hacerlo prevalecer.

El Sr. VILLANUEVA. Y ¿se presentó alguna queja ante la Comisión de Servicios Públicos como consecuencia del abuso cometido?

El Sr. GALICANO. No estoy enterado de ello.

El Sr. VILLANUEVA. Su Señoría, como abogado, debe, según supongo, saber que para esos abusos está la Comisión de Servicios Públicos, —¿no es verdad?

El Sr. GALICANO. Creo que sí.

El Sr. VILLANUEVA. ¿No es verdad que si hay abusos es porque hay personas que los consenten?

El Sr. GALICANO. Eso se pregunta a un niño de la escuela.

El Sr. QUIRINO. Cuando el capitán del vapor en que se embarcó el Fiscal Díaz cometió ese abuso que nos ha referido Su Señoría, ¿sabe Su Señoría si lo realizó por orden de la compañía o si luego ésta se enteró de tal hecho?

El Sr. GALICANO. Esa pregunta presupone que yo estaba presente cuando llegó el vapor a Cebú.

El Sr. QUIRINO. Pero ¿lo ha sabido o no?

El Sr. GALICANO. No lo sé.

El Sr. QUIRINO. ¿Entonces Su Señoría cree que aquel capitán se portó muy mal por ser español?

El Sr. GALICANO. Para suavizar la frase diré que se portó descortésmente.

El Sr. QUIRINO. ¿No cree Su Señoría que, según los reglamentos de Aduanas, ningún buque de cabotaje puede ser comandado por extranjeros, sino por filipinos?

El Sr. GALICANO. Creo que sí.

El Sr. QUIRINO. ¿De modo que el capitán de aquel buque, aunque fuera blanco, era filipino?

El Sr. GALICANO. Tan poco enterado estaba que ni siquiera llegué a conocer su nombre.

El Sr. QUIRINO. Muchas gracias.

EL SR. GALICANO PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. GALICANO. Señor Presidente: no quiero ser demasiado prolijo, porque sé que todavía hay otros que han solicitado turno; pero antes voy a insistir en que la ley vigente sobre cabotaje no debe ser enmendada, porque si real y verdaderamente esperamos vivir vida propia e independiente, yo considero el servicio de cabotaje como una de las fuentes principales de riqueza de toda nación o como una de las columnas que deben sostener el edificio de nuestra propia nacionalidad. Si levantáramos la prohibición contenida en la ley, entonces, tarde o temprano, la flota mercante filipina tendría que desaparecer. Digo esto, porque en la lucha o competencia que se habría de entablar sucumbiría el filipino, porque en toda lucha generalmente sucumbe el más débil. Las compañías navieras extranjeras, una de ellas, la más poderosa de cuantas existen en Filipinas, o sea la Compañía Tabacalera, cuentan con acaparadores de productos del país en todos los municipios, no solamente de la provincia de Misamis y de la isla de Mindanao, sino también en casi todas las provincias del Archipiélago. Si antes de ahora los barcos de la Compañía Tabacalera han rehusado aceptar cargamentos de los productores, como lo ha manifestado el Caballero por el Primer Distrito (Sr. de los Reyes), en la lucha tendría que sucumbir entonces, tarde o temprano, la flota filipina. Por eso digo que la enmienda constituye un peligro para el interés nacional. Digo interés nacional, porque el servicio de cabotaje constituye una de las fuentes principales de riqueza de una nación.

Yo digo que en la lucha sucumbiría la flota filipina, porque, aún después de dictada la ley en 1918, antes del accidente del vapor *La-Loc*, había observado que la compañía, o sea, sus agentes compradores que iban a bordo de los barcos habían distribuido cantidades entre todos los chinos a fin de preparar cargamentos para el vapor. Esto obedecía a que inmediatamente después del caso del vapor *La-Loc* se notó que varios desistían de cargar, y en vista de eso, se distribuyeron cantidades para preparar cargamentos. Además, no es verdad que porque la Compañía Tabacalera ha prodigado millones, lo hiciera así en favor de los productores solamente por amor al bien de éstos. Hace tiempo estuve en contacto con la agencia de la Tabacalera en Barill, entonces dirigida por el Sr. Rocamora, y durante aquellos años llegué a saber que la Compañía Tabacalera no prestaba dinero a los productores de tabaco. Yo digo esto para salir al encuentro del que dijo que la Tabacalera había derramado millones en beneficio de los productores filipinos.

Señor Presidente, voy a repetir lo que ya dije, a saber, que no hay necesidad de cambiar la ley. Todos los defectos que se han alegado aquí acerca del servicio de cabotaje son remediables sin que sea preciso enmendar la ley.

Por tanto, insisto en que no se debe enmendar la ley, y por ese motivo pido que se rechace el proyecto.

MOCIÓN VERA DE POSICIÓN

El Sr. VERA. Señor Presidente, voy a presentar la moción de que se posponga indefinidamente este proyecto de ley.

El Sr. VILLANUEVA. Nos oponemos a la moción.

El Sr. VERA. Voy a razonar mi moción, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede hacerlo Su Señoría.

EL SR. VERA RAZONA SU MOCIÓN DE POSICIÓN

El Sr. VERA. Señor Presidente, en este gran pannel de opiniones donde se templan los fuertes aceros de la palabra y del ingenio, y adonde, por imperativos del deber, nos conduce nuestra cotidiana labor parlamentaria, voy a echar mi cuarto a espadas, como suele decirse, para dar expresión a lo que pienso y siento sobre una cuestión tan trascendental como éste del cabotaje.

Confieso paladinamente que hasta hace algunos días no tenía formada mi propia opinión sobre esta materia, aunque eso sí debo decir y manifestar que el sentimiento nacionalista llamaba con fuertes alabonazos a las puertas de mi corazón. Pero, por lo mismo que se trata de un asunto que no debe decirse tan sólo bajo los impulsos del corazón, sino también por la convicción de que la razón lleva al ánimo de uno, y también porque se trata de una cuestión tan trascendental, como dije antes, que repele toda actitud ambigua o equívoca, voy a escuchar y analizar las pruebas aportadas por ambas partes.

He escuchado con atención los argumentos aducidos, favorables y adversos; he leído los "records" de las audiencias públicas celebradas por los dos Comités de Navegación de ambas Cámaras; he estudiado la ley actual y he analizado con mis cortos alcances el bill propuesto, objeto hoy de nuestra consideración, hasta tal punto que hoy, en este momento, apoyado en mi propia conciencia, contemplo satisfecho mis puntos de vista, mis personales convicciones que, felizmente para mí, están fuera del alcance de las salpicaduras de la intriga y de la maledicencia. Esa convicción es la que me ha impelido a presentar esta moción de posposición indefinida.

Señor Presidente: me opongo a este proyecto de ley por muchas y varias razones que pueden resumirse en una sola. Esta razón que conceptúo primordial y que ya se adujo aquí por los que han combatido la medida propuesta, no es más que el principio de nacionalización que ha sido ya consagrado y materializado por la Legislatura, sobre todo en aquel período memorable de la Cuarta Legislatura en que ésta, libre de las cortapisas de una administración adversa a un avance rápido de nuestra autonomía, logró que se revelaran con hechos tangibles el genio y el estadismo de nuestros caudillos nacionales. Recuerdo perfectamente,—porque tuve el honor de pertenecer, aunque como el más humilde miembro, a aquella Cuarta Legislatura a que me he referido antes,—que en aquella Legislatura se reorganizó nuestro Gobierno, en su estructura administrativa, dentro de las restricciones constitucionales puestas en la Ley Jones, restricciones que

de ninguna manera podemos violar, pero dentro de lo que pueden permitir esas restricciones, nuestro Gobierno, como ya dije, fué reorganizado. La Legislatura Filipina, siempre previsora y aleccionada por la experiencia de otras naciones, aparte de otras medidas a cual más sabia y beneficiosa, implantó en el país la política de nacionalizar ciertas empresas industriales y comerciales, ahora comprándolas con el dinero del pueblo o bien colocándolas bajo la influencia preponderante del capital filipino. El comercio de cabotaje, naturalmente, no podía hurtarse al ojo avizor de la Legislatura, así es que, por la Ley No. 2912 primero y por la Ley No. 3084 después, leyes que están concretadas en el artículo 1172 de la Ley 2711, se proclamó que este ramo de nuestras actividades económicas debía residir exclusivamente en manos filipinas, si bien respetando dentro de un reducido espacio los intereses extranjeros en consideración a los lazos irrompibles anudados en un pasado histórico.

Señor Presidente: basándome en esta política de nacionalización establecida por la Legislatura, me opongo tenazmente a este proyecto de ley objeto de nuestro estudio.

La política de nacionalización arranca de varias fuentes: una de ellas, la soberanía misma que se confunde con la autoridad ejercida dentro de los lineeros territoriales de una nación soberana que implica la facultad innata por parte de un Estado de buscar y otorgar a sus ciudadanos todo el bien posible que permitan las circunstancias; otra fuente de esta política de nacionalización es la defensa legítima que ejercen todas las naciones en las luchas económicas en que se ven todas ellas envueltas en su afán de desenvolver hasta su grado máximo todas sus fuentes de riqueza nacional. Esta política de nacionalización corresponde por derecho natural a cada Estado, como es derecho natural de todo hombre defenderse en los casos en que lucha por su existencia, y es preciso por consiguiente, velar por que se mantenga en toda plenitud e integridad. Este principio, que ha sido adoptado por las naciones más grandes del mundo, con mayor razón debe ser aceptado y observado por las naciones débiles, jóvenes y pobres como Filipinas. Y lo necesitan éstas por la sencilla razón de que son los países que más han menester de sus propios esfuerzos y de un mayor desenvolvimiento, de tal manera que tienen que reconcentrar en sus propios recursos toda su atención, no permitiendo que elementos extraños compitan con los elementos de dentro. También necesitan de este principio esas naciones débiles, jóvenes y pobres, porque, como ya dije, son las que más necesitan de la mutua protección, a fin de no quedar absorbidas por el capital extranjero, sobre todo, si ese capital procede de una nación poderosa y rica, que tiene, por lo general, su capital sabia y fuertemente organizado. También necesitan de este principio, señor Presidente, las naciones pobres, débiles y jóvenes por otra razón que voy a puntualizar después de responder a la interpelación que parece quiere formular mi distinguido amigo, el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Mabanag).

El Sr. MABANAG. Yo estoy conforme con su principio nacionalista, pero quisiera saber si Su Señoría,

una vez convencido de que la aplicación de ese principio cedía en perjuicio del público, no permitiría ninguna relajación de ese principio.

El Sr. VERA. No puedo aceptar que la aplicación de este principio redunde en perjuicio del público, y digo esto, porque si bien es verdad que pueden surgir ocasiones y hechos esporádicos que acaso se juzgan perjudiciales al público, también es verdad que contamos con una Legislatura Filipina que vela por el bienestar público y mediante sabias enmiendas puede corregir los defectos de que pudiera adolecer ese servicio nacionalizado, que, como toda institución humana, no puede ser completo ni perfecto.

El Sr. MABANAG. ¿De manera que, según Su Señoría, aunque se sacrificara a la mayor parte de los filipinos, se debe salvar a toda costa ese principio?

El Sr. VERA. Digo que seríamos demasiado necios los filipinos si no pudiésemos poner coto y remedio a los males, cuando se sabe que todas las naciones que han aceptado este principio han podido remediar los males que han surgido de la aplicación del mismo; y si ellas lo han podido hacer, ¿por qué nosotros los filipinos no habíamos de poder hacer lo propio mediante una nueva y adecuada legislación?

El Sr. MABANAG. Y ¿qué remedio aplicaría Su Señoría a ese estado de cosas?

El Sr. VERA. Más tarde se lo diré, en el curso de mi peroración, para no alterar el orden de mi razonamiento.

El Sr. MABANAG. Esperaré, pues.

EL SR. VERA PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. VERA. Señor Presidente: como ya dije, con mayor razón las naciones jóvenes, pobres y débiles necesitan adoptar este principio de nacionalización, por las razones que ya he expuesto y por esta otra, a saber, que inculcando, aunque mediante legislación, en la mente del pueblo la idea de nacionalización, educamos a ese pueblo para que tenga conciencia nacional y también para disciplinar la voluntad de sus habitantes y tener unidad nacional. Jamás llegaremos a producir los héroes que otras naciones han producido y que son su gloria y prez, si no echamos mano de todos los medios para educar y formar no solamente el carácter del individuo filipino, sino el de toda la nación filipina. Y una de las circunstancias o medios que contribuirían a esa labor nacional es el mantenimiento de este principio de nacionalización incrustado por la Legislatura, no solamente en la ley de cabotaje, sino también en otras medidas legislativas referentes a otros organismos y actividades del Gobierno Insular.

Ahora, señor Presidente, se propone la enmienda de la ley vigente sobre cabotaje que no permite que el capital extranjero pueda tomar parte en él, con excepción de esa reducida porción del capital extranjero que autoriza la ley actual por respeto a un pasado histórico. Y yo pregunto: ¿es la intención de la Legislatura volverse atrás o claudicar? ¿Es la intención de los que favorecen este proyecto de ley renunciar al derecho de soberanía que asiste a todo pueblo, por dependiente que sea, como lo es Filipinas en relación con los Estados Unidos? ¿Será, por ventura, el deseo de los que favorecen esta medida que vulnera tal principio renunciar al derecho

de propia conservación y de propia defensa que asiste al pueblo filipino? ¿Será quizás el deseo de todos estos caballeros o de los autores de esta medida el que nosotros los filipinos no nos unamos ya en nuestras empresas, ni que, en estrecho tacto de codos, podamos mutuamente ayudarnos en la pobreza en que estamos sumidos? ¿Será, por ventura, que ellos creen que ya somos capaces para cualquier empresa, individualmente hablando, sin la ayuda del vecino, del nacional, del compañero, del filipino? ¿Será que no queremos ya la unidad nacional? Que habien francamente los que quieren a toda costa, invocando sentimentalismos, que este principio llevado a nuestros leyes sea violado.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. VERA

El Sr. QUIRINO. ¿Me permitiría algunas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. VERA. Con mucho gusto, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Primer Distrito.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que cuando se aprobó el Código Administrativo de 1916, o sea la Ley No. 2657, no había ninguna disposición en el Código Administrativo en el sentido de nacionalizar algunos buques pertenecientes a los extranjeros entonces?

El Sr. VERA. Creo que tiene razón Su Señoría, pero lo cierto es que en el año 1918 se aprobó la ley. . .

El Sr. QUIRINO. No. 2761, correspondiente a la Cuarta Legislatura, en la que Su Señoría, como miembro de la Legislatura, tomó parte, y fué cuando esa disposición nacionalizando estos buques se insertó en el Código Administrativo; de modo que fué en el tiempo de Su Señoría cuando se nacionalizaron estos barcos. . .

El Sr. VERA. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. Entonces esa política data del tiempo en que Su Señoría era miembro de la Cuarta Legislatura.

El Sr. VERA. Sí, señor, pero no porque haya pertenecido a la Cuarta Legislatura como uno de sus más insignificantes miembros, no por eso, he defendido, este principio, sino por mi convicción de que si queremos avanzar en nuestra vida económica como en nuestra vida política o en las conquistas de mayor autonomía o de un gobierno completamente independiente, debemos reconcentrar nuestra mirada, nuestra atención y nuestros esfuerzos en estos principios que dan vigor a un pueblo.

Se trata de ampliar, digámoslo así, la excepción otorgada por la ley a favor de ese grupo de extranjeros a quienes se les permite operar barcos en Filipinas bajo la bandera filipina y bajo la ficción legal de que son filipinos. Se puede decir que es una excepción la otorgada y que ahora se trata de ampliar. Yo digo que no puedo dar mi consentimiento ni mi voto a una política así que conceptúo y conceptualizo siempre como una política desastrosa. ¡Ay de nosotros, señor Presidente, si permitimos que se abra una gran brecha en esa política al ampliar esa excepción! Será el comienzo del fin. Yo me horrorizo al pensar en las consecuencias fatales que se derivarían de una política así, de una política de laxitud,

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. Ésa 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 ésa 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?

EL SR. HONTIVEROS FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. VERA

El Sr. HONTIVEROS. ¿Quería contestarme a unas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. VERA. Sí, señor, con mucho gusto.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Séptimo Distrito.

El Sr. HONTIVEROS. ¿De que modo podríamos compeler a una casa naviera filipina para comprar, contra su voluntad, barcos nuevos cuando cree que no debe tenerlos?

El Sr. VERA. Hay muchos medios, pero uno de éstos es el proyecto que se está discutiendo en la Cámara de Representantes, y que creo se conoce como Bill Briones.

El Sr. HONTIVEROS. Muchas gracias.

EL SR. VELOSO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. VERA

El Sr. VELOSO. ¿Me permitiría unas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. VERA. Con mucho gusto, señor Presidente. El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Noveno Distrito.

El Sr. VELOSO. Su Señoría ha hablado de que se pueden mejorar las condiciones de los barcos actualmente sin necesidad de enmendar la ley, ¿no es verdad?

El Sr. VERA. Sí, señor.

El Sr. VELOSO. ¿Podría decirnos Su Señoría cómo?

El Sr. VERA. Por medio de la Comisión de Servicios Públicos y la Oficina de Aduanas. Estas oficinas pueden exigir el cumplimiento estricto de las leyes existentes y aun dictar reglamentos.

El Sr. VELOSO. Y ¿qué me dice Su Señoría de los buques viejos que están en peligro de hundirse, por no reunir las debidas condiciones?

El Sr. VERA. ¿No sabe Su Señoría que la Aduana puede compeler a los navieros a retirar de la navegación o a enviar al varadero los buques que no estén en condiciones para el servicio de cabotaje?

El Sr. VELOSO. Eso en relación con los buques que todavía son susceptibles de reparación.

El Sr. VERA. Y en relación con los que ya no se pueden reparar, la Aduana puede ordenar que se sean retirados del servicio si constituyen peligro para el público.

El Sr. VELOSO. En relación con los buques que aún se pueden arreglar, ¿cómo se podría mejorar el servicio?

El Sr. VERA. Hay muchos medios. Para la seguridad del pasaje haciendo que el casco del buque sea renovado, cambiando las planchas que ya estén en malas condiciones o aumentando los refuerzos que sean necesarios, y en cuanto a la comodidad de dicho pasaje, agrandando el puente, por ejemplo, y construyendo más camarotes.

El Sr. VELOSO. Esos no son más que paliativos.

El Sr. VERA. Que de todos modos mejorarían el servicio, y el público no demanda otra clase de mejoras.

El Sr. VELOSO. Muchas gracias.

EL SR. VERA PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. VERA. En todas las veces que han ocurrido percances marítimos, se alega que los buques viejos del servicio de cabotaje de Filipinas hacen imperativo el cambio de la ley actual y el barrenamiento del principio por cuya firme observancia abogo.

Señor Presidente: Ante todo, vuelvo a repetir que no comulgo con la afirmación de que con barcos viejos tanto el flete como el pasaje son más caros, de la misma manera que no comulgo con la afirmación de que con barcos nuevos se abaratarían los fletes y los pasajes; pero no quiero discutir esto, porque alargaría demasiado mi discurso y me he comprometido a no consumir más de una hora o una hora y media. Pero yo digo otra vez, ajustando este argumento de ellos al terreno donde estoy discutiendo la cuestión, que aun admitido el hecho de que los barcos de cabotaje en Filipinas sean viejos, esto no es razón suficiente para barrenar el principio consagrado por la Legislatura, por lo mismo que en virtud de una medida legislativa o de un actuación ejecutiva se puede también compeler, directa o indirectamente, a los navieros filipinos a que cambien sus buques viejos con otros nuevos. Por eso digo que no hay necesidad de aprobar esta medida ni ninguna otra que tienda a barrenar el principio por mí defendido. Se ha invocado también el mal acondicionamiento del pasaje de tercera en todos los buques de cabotaje de Filipinas, tanto en barcos mercantes de propiedad nacional como en los barcos mercantes de la propiedad de extranjeros; pero digo otra vez que esta razón tampoco justifica la violación de semejante principio. ¿Por qué? Sencillamente, porque el hecho de que haya mal acondicionamiento del pasaje de tercera en Filipinas no es razón para barrenar ese principio, porque ese defecto en el acomodamiento de los pasajeros de tercera se puede subsanar mediante otra ley, como, en efecto, lo hemos remediado ya hace tres o cuatro días al aprobar el Proyecto de Ley Quirino, No. 519 del Senado, que exige de las casas navieras un mejoramiento de servicio en lo que respecta al pasaje. Con ese Proyecto de Ley Quirino aprobado el lunes, nadie ya de los que favorecen esta medida debe invocar la razón del mal acomodamiento del pasaje de tercera.

Se ha dicho también que necesitamos de un buen servicio. Puedo contestar a este argumento con muchos datos; pero, como digo, no quiero extenderme demasiado, porque de todos modos estas cuestiones ya han sido abordadas por los que me han precedido en el uso de la palabra y han adoptado la misma actitud que yo; pero quiero decir, respecto a esto, que si el público demanda un buen servicio, no hay necesidad de barrenar el principio de nacionalización; basta que aprobemos una ley que, respetando ese principio de nacionalización, obligue a todos los navieros a mejorar el servicio.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

El PRESIDENTE INTERINO. Se suspende la sesión por algunos minutos.

Eran las 7.03 p. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión a las 7.16 p. m.

El PRESIDENTE INTERINO. Queda reanudada la sesión.

EL SR. VERA PROSIGUE SU DISCURSO EN PRO DE SU MOCIÓN

El Sr. VERA. Señor Presidente, estaba en aquella parte de mi argumentación en la que trataba de demostrar que los argumentados Aquiles, los de más fuerza y los más fundamentales aducidos por los que abogan por este proyecto, pueden, en mi concepto y en el de los que lo combaten, ser objeto de una actuación destinta por parte de la Legislatura, para acudir en remedio de dichos males. Como ya dije, no quiero entrar en detalles por lo mismo que sería acumular pruebas idénticas a las ya aportadas por los que conmigo combaten toda tentativa de vulnerar el principio de nacionalización. Por ejemplo, esto de la insuficiencia de tonelaje se ha probado de una manera acabada que eso no es verdad, y como no quiero repetir esas pruebas, solamente voy a pedir que la transcripción de las declaraciones de los testigos que comparecieron y declararon ante el Comité Conjunto de Navegación de ambas Cámaras en las audiencias que se celebraron, así como los documentos aportados como pruebas en dichas audiencias, sea aceptada como parte integrante del Diario de Sesiones en la discusión de este asunto ante este alto Cuerpo.

Tampoco puedo admitir que con la reposición de unidades y el cambio de barcos viejos por otros nuevos se abaratarán los fletes y los pasajes. También hay un cúmulo de pruebas sobre este particular que demuestran de una manera palpable que esto no puede ocurrir, por lo mismo que si bien es verdad que se invierte un promedio de \$32,000 en la reparación de cada barco o de una unidad, también es cierto que el importe del capital invertido en la compra de nuevo barco, lo que se paga por primas de seguro y por otros gastos que trae consigo la compra de un nuevo buque, sobre todo, si es más grande que el viejo, gastos que deben ser recuperados dentro de un período razonable, tienen que ser mediante un recargo, una elevación en la tarifa de fletes y pasajes. Pero, como ya he dicho, me remito a los documentos aportados en las audiencias públicas, que desearía formen parte de los "records" en la discusión de este bill.

Se ha hecho hincapié también en el hundimiento del *Negros*, y a una interpelación mía se quiso discutir que no se debió a la estiva defectuosa del barco este accidente marítimo que todo el pueblo lamenta y deplora. Ahora bien, con el fin de demostrar que no he hablado a humo de pajas, voy a leer esta conclusión a que ha llegado el Comité que investigó el accidente. Dice así:

That due to the negligence of the captain and chief officer, she was improperly loaded and carried an excessive number of passengers improperly accommodated;

That the above conditions of the ill-fated vessel rendered her unstable and, therefore, unseaworthy, and caused her to capsize and sink;

That negligence on the part of the captain, chief officer and engineers contributed to the unnecessary heavy toll of life . . .

Con esto he probado también que mi interpelación hecha, no sé si hoy o ayer, en la que afirmaba de una manera indirecta esta verdad, tenía sólido fundamento. Ciertamente es injusto atribuir a las malas condiciones de los barcos, los muchos accidentes y naufragios ocurridos en los mares del país. Vuelvo a repetir que de existir esos males, éstos los podemos remediar de otra manera y no en la forma propuesta en este proyecto de ley. A este propósito quiero añadir que estos desgraciados sucesos se deben a la negligencia, a la laxitud y a la lenidad con que se aplican los reglamentos de Aduanas sobre este particular. Yo estoy seguro de que si las autoridades o agencias del Gobierno encargadas de velar por el buen servicio de cabotaje mediante los reglamentos que por ley pueden dictar, desplegasen más celo en el cumplimiento estricto de las leyes y los reglamentos promulgados de acuerdo con esas leyes, y si se colocaran al frente de cada puerto creado en la ley de presupuestos hombres competentes que puedan ejecutar debida y eficazmente el cometido que se les confía, no tendríamos tantos motivos de queja como los que hoy son voceados por los que favorecen esta medida. A este propósito, y a modo de botón de muestra, voy a leer este pequeño memorándum que he sacado de los archivos del Gobierno. Dice lo siguiente:

El Jefe de la División de Cascos y de Calderas de la Aduana es un simple maquinista y no tiene títulos para demostrar que es un experto en cuestiones navales. Este señor una vez declaró ante el Juez Nepomuceno como un técnico, pero el juez tuvo que descartar sus declaraciones al saber que no es ningún experto. Este señor se llama Mr. William Baxter y es un mestizo inglés que no habla inglés. Además, hay otra cosa, este señor, siendo jefe de la ciudad división, no es el que redacta las comunicaciones oficiales de su sección, pues no sabe hacerlas. Las comunicaciones firmadas por él son siempre preparadas, si no por el Capitán del Puerto, por el agente de la Aduana.

Estos detalles que apunto son el resultado de las investigaciones personales que he hecho. Personalmente no le conozco a dicho sujeto ni tengo ninguna animadversión contra él. Solamente trato de demostrar que si exigiéramos al Administrador de Aduanas que coloque al frente de cada división hombres expertos y debidamente calificados, tal vez no ocurrirían muchos de esos accidentes.

El Sr. ALEGRE. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. VERA. Con mucho gusto.

EL SR. ALEGRE DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. ¿Qué nacionalidad tiene ese señor?

El Sr. VERA. Aunque debiera ser filipino, dicen que es un mestizo inglés.

El Sr. ALEGRE. Entonces debe de ser por accidente.

El Sr. VERA. Es posible.

(*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 enarbole 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 hecho a 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 operarlos, 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

aprovecharse de esta oportunidad, entonces debemos aceptar de corazón a los extranjeros que quieren mejorar este servicio. Estos son los principios fundamentales en que descansa la enmienda a la enmienda que he tenido el honor de presentar. Esta enmienda a la enmienda dispone, en primer término, que si el Gobernador General, después de aprobada esta medida, encontrara que alguno o algunos barcos no reúnen las condiciones necesarias para rendir un servicio seguro, eficiente y adecuado de transporte para el pasaje y la carga, deberá declararlo así, mediante una proclama, y ordenará que se introduzcan las mejoras necesarias en esos barcos; y en caso necesario puede ordenar la retirada de esos barcos del servicio de cabotaje para ser sustituidos por otros nuevos que reúnen las condiciones que especifique el Gobernador General en su proclama.

En segundo término, esta enmienda dispone que dentro del plazo de treinta días desde la expedición de la proclama, cualquier persona, corporación o compañía comprendida en los párrafos segundo y tercero del artículo 1172 del Código Administrativo, tal como ha sido enmendado, podrá presentar solicitud para introducir las mejoras que ha ordenado el Gobernador General, o poner nuevos barcos que se requieran en dicha proclama. Las personas mencionadas en los dos párrafos a que se refiere el artículo son las casas navieras filipinas y las casas navieras hispano-filipinas que ahora operan barcos de cabotaje en el país; pero si se presentaren dos o más solicitudes para introducir esas mejoras o esos nuevos barcos, entonces se dará preferencia a las compañías, corporaciones o personas nacionales. Y de entre éstas a aquella o aquellas que estén prestando actualmente servicio en la línea en que se trata de introducir la mejora o los nuevos barcos. Tales compañías, al presentar su solicitud, prestarán al mismo tiempo una fianza de 25 a 50 mil pesos para responder de que ellos introducirán la mejora solicitada dentro del plazo de un año y medio, a lo sumo por cada nuevo barco que se trate de introducir. Dispone también esta enmienda que las casas no filipinas solamente podrán solicitar la reposición o renovación de sus barcos en las líneas donde ellas operan. De manera que esta medida, a la par que conserva el espíritu nacionalista y proteccionista que informa el bill original presentado en esta Cámara o sea el Bill Quirino, da oportunidad a los extranjeros para reponer sus barcos cuando los filipinos no puedan o no quieran aprovecharse de la preferencia que se les otorga por esta medida. Pero yo creo que esta medida, si bien está inspirada en el mismo espíritu que el bill original presentado por el Senador por el Primer Distrito (Sr. Quirino), es más efectiva. El bill original Quirino adolece, a mi manera de ver, del defecto capital de hacer potestativo, para las casas navieras hispano-filipinas, el introducir mejoras, si quieren solicitar la reposición de sus barcos dentro del plazo mencionado en dicho bill; de manera que si ellos no quieren aprovecharse de esta oportunidad, no se introducirán las mejoras que se trata de conseguir mediante este bill. Esto, señor Presidente, no tiene razón de ser. Si reconocemos que hay imperiosa

necesidad de introducir mejoras en el servicio de cabotaje, puesto que el actual es deficiente, debemos adoptar entonces una medida efectiva, haciendo obligatoria la introducción de esas mejoras y no haciéndolas depender de la libérrima voluntad de determinadas casas a quienes se trata de autorizar para que repongan sus barcos. En esto se diferencia mi enmienda del proyecto original, puesto que esta enmienda hace obligatoria la introducción de las mejoras desde el momento que el Gobernador General encuentre que alguno a algunos buques no reúnen las debidas condiciones para rendir un servicio eficiente y seguro. He puesto adrede esta facultad en manos del Gobernador General para evitar toda posible sospecha de que hay algún propósito oculto en la introducción de esas mejoras, puesto que es bien sabido que el actual Gobernador General se ha declarado abiertamente partidario de que se introduzcan lo más prontamente posible las mejoras necesarias en el servicio de transporte de estas Islas; de modo que de aprobarse esta medida, estoy segurísimo de que el Gobernador General inmediatamente declarará en qué líneas existe mal servicio, qué buques son ya viejos y cuáles necesitan ser sustituidos.

Otra diferencia fundamental entre esta medida que he tenido el honor de presentar y el proyecto Quirino, como también la enmienda del ilustre Senador por el Cuarto Distrito (Sr. Sumulong), consiste en que estas dos últimas medidas, o sean el Proyecto Quirino y la enmienda Sumulong, favorecen abiertamente a determinadas casas extranjeras para que puedan reponer sus buques. Esta es la idea fundamental que se destaca en ambas proposiciones, en que no se da oportunidad alguna a los nacionales para que rindan el mismo servicio. Creo que esto no es equitativo. El pueblo filipino tiene derecho a exigir que se rinda un servicio eficiente y seguro de trasportación marítima, pero si ese mismo servicio pueden prestarlo los nacionales, no debemos impedirles que rindan ese servicio. Se ha dicho aquí que en los últimos nueve años han tenido bastante oportunidad esas casas navieras filipinas para introducir las mejoras si hubiesen querido aprovecharse de los beneficios que les otorga la presente ley. Pero a esto replico que ese negocio es un negocio demasiado grande, no es un negocio de pacotilla que se pueda mejorar en cualquier período de tiempo. Necesitan de tiempo para desarrollarse,—esto no se puede negar,—y sería ciego el que niegue que en esos nueve años se han introducido algunas mejoras en el servicio de cabotaje de estas Islas en lo que se refiere a la parte correspondiente a los filipinos. Y si ellos no han podido prestar mejor servicio aún, debemos exigirselo, pero al mismo tiempo debemos darles oportunidad para que puedan introducir esas mejoras. Entiendo que debemos darles esta última oportunidad, y si todavía ellos no quieren aprovecharse de ella, entonces, sólo entonces, deberemos brindar esa oportunidad que ellos no han querido aprovechar, a las casas extranjeras.

Esa es precisamente una de las diferencias capitales entre mi enmienda y las dos proposiciones que trato de sustituir. Propongo esto para que no se

nos pueda culpar de que no se les ha dado toda la oportunidad necesaria para que rindan el servicio que el público requiere.

Se ha hablado aquí de los brillantes y grandes servicios de esas casas hispano-philipinas a favor del pueblo filipino. No seré yo quien discuta esos servicios, porque es verdad que han rendido esos servicios.

EL SR. OSÍAS FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. MABANAG

El Sr. OSÍAS. ¿Me permitiría algunas preguntas el orador, señor Presidente?
El Sr. MABANAG. Con mucho gusto, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Segundo Distrito.

El Sr. OSÍAS. La enmienda que propone Su Señoría está perfectamente de acuerdo con el espíritu proteccionista y nacionalista de nuestras leyes de cabotaje?

El Sr. MABANAG. Sí, señor, pero sin sacrificar el interés público, porque a la par que se les da oportunidad a los nacionales para mejorar el servicio de cabotaje y apoderarse de las líneas hoy ocupadas por extranjeros, también se les da oportunidad a estos extranjeros para que mejoren ese servicio si los nuestros no quieren aprovecharse de tal oportunidad.

El Sr. OSÍAS. La enmienda presentada por Su Señoría ¿da cierta preferencia, en el mejoramiento de los buques del servicio de cabotaje, a los nacionales?

El Sr. MABANAG. Sí, señor, en igualdad de circunstancias.

El Sr. OSÍAS. Entonces ¿puede asegurarnos Su Señoría que tanto en la letra como en el espíritu de esta enmienda presentada no se viola el principio de nacionalización?

El Sr. MABANAG. Puedo asegurar a Su Señoría eso; pero daré por resultado la violación de ese principio de nacionalización si los filipinos no quieren aprovecharse de esta última oportunidad que les concede esta enmienda para mejorar el servicio, porque no debemos consentir que prometan mejoras que luego no hayan de cumplir. Si ellos no quieren aprovecharse de esta oportunidad, no podrán culpar de ello a nadie, ni de que se de esa oportunidad a las casas extranjeras.

El Sr. OSÍAS. Muchas gracias.

EL SR. MABANAG PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. MABANAG. Como iba diciendo, señor Presidente, no he de ser quien discuta esos grandes servicios que han prestado las casas extranjeras; pero no se puede negar que la preponderancia de algunas de esas casas en el comercio de nuestro país está redundando ya en gran perjuicio de muchos productores. No he de referirme a otros productores a quienes no conozco, sino solamente a los productores de tabaco que abundan en mi distrito, ni tampoco quiero referirme a otros distritos.

La Compañía Tabacalera, al principio, dispensaba buen trato a los productores de tabaco en mi región, daba hasta semillas y fomentaba la siembra del tabaco, y cuando había competencia en la compra de

tabaco, ofrecía buenos precios por semejante producto; pero cuando consiguió eliminar del mercado a los que con ella competían, se produjo un bajón terrible en el precio y ese precio bajo es lo que denuncian constantemente los productores de tabaco de La Unión y Pangasinán.

EL SR. ALEGRE FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. MABANAG

El Sr. ALEGRE. ¿Querría contestarme a unas preguntas el orador, señor Presidente?

El Sr. MABANAG. Sí, señor, con mucho gusto.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Sexto Distrito.

El Sr. ALEGRE. ¿Sabe Su Señoría que el tabaco filipino no tiene precio en los Estados Unidos ni en ningún mercado del mundo? ¿Conoce el Senador ese hecho?

El Sr. MABANAG. No lo sé. Anteriormente cuando había compradores, era bastante caro el tabaco; pero cuando fueron eliminados los competidores, porque la Compañía Tabacalera tenía bastante capital, vino el bajón terrible del precio y los productores están ahora a punto de abandonar la producción del tabaco.

El Sr. ALEGRE. No tengo interés en defender a nadie, pero quiero saber si está impuesto Su Señoría del hecho de que durante la guerra el tabaco tenía un buen precio. En cambio, durante hace cinco años el tabaco filipino no tiene más mercado que el español, y hoy día el tabaco filipino no tiene precio alguno, no tiene mercado ni en Oriente, ni en Alemania ni en Estados Unidos. El comerciante filipino, Sr. Aguinaldo, que acaba de llegar, ha estado dando publicidad a este hecho de que el tabaco filipino no puede venderse.

El Sr. MABANAG. Puede ser cierto eso, pero sé de un hecho que contribuye a la baja del precio. Según mis informes fidedignos, porque me lo han dicho personas que han tenido relaciones con la Compañía Tabacalera, ésta da un precio determinado a sus agentes y les deja en libertad de ofrecer el precio que quieran con tal que esté dentro del límite fijado por la Compañía, autorizándoles a quedarse con lo que puedan ahorrar; de modo que, eliminada la competencia, los agentes pueden ofrecer el precio más bajo posible para quedarse con todo lo que puedan guardar del precio que ofrece la Compañía. Es un sistema que favorece a los agentes, pero perjudica al productor.

EL SR. OSÍAS FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. OSÍAS. Para algunas preguntas al orador, Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si así lo desea.

El Sr. MABANAG. Con mucho gusto.

El Sr. OSÍAS. ¿No es verdad que aún antes de la guerra el precio del tabaco en La Unión y en Pangasinán era tal que había aliciente para los productores?

El Sr. MABANAG. Es verdad, como que La Unión, a pesar de ser una provincia pequeña y pobre, era relativamente próspera por el tabaco que producía, porque el precio era bastante elevado.

El Sr. OSÍAS. ¿No es verdad que en aquellos tiempos anteriores a la guerra no había tampoco más mercado para el tabaco filipino en el extranjero, comparado con el mercado que tenemos hoy?

El Sr. MABANAG. Eso es verdad; tenemos más mercado ahora.

El Sr. OSÍAS. ¿Y no es verdad que, de hecho, el control de la compra y venta del tabaco está en manos de la Compañía en esas dos provincias?

El Sr. MABANAG. Sí, señor; hasta esos pobres que negocian en tabaco en pequeña escala van siendo eliminados poco a poco, porque la Compañía hasta tiene ese negocio.

El Sr. OSÍAS. ¿No es verdad también que Su Señoría conoce a varios productores que están en visperas de abandonar el cultivo del tabaco?

El Sr. MABANAG. Es verdad, así me lo han dicho varios.

EL SR. SANDIKO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. MABANAG. Sí, señor.

El Sr. SANDIKO. Quisiera saber de dónde sacan esos expendedores de tabaco, como Lim Tuico, Lim Yengco y otros el tabaco La Unión y el tabaco Pangasinán, lo mismo que las otras grandes fábricas de tabacos y cigarrillos que tienen tabaco La Unión y tabaco Pangasinán. ¿De dónde procede ese tabaco?

El Sr. MABANAG. De allí, pero esos compran muy poco.

El Sr. SANDIKO. He oído que se ha eliminado a todos los acaparadores chinos; pero, ¿de dónde vienen esos tabacos de La Unión y Pangasinán?

El Sr. MABANAG. Compran de allí, pero en muy pequeña escala.

(Prosiguiendo.) Con respecto a la enmienda presentada por el Senador por el Cuarto Distrito (Sr. Sumulong), es verdad que contiene una disposición que, al parecer, permite la licitación para mejorar el servicio de cabotaje; pero parece que, en la práctica, si se aprobara esta medida, el resultado sería que la competencia, o sea, esa licitación solamente podría tener lugar con respecto a líneas hoy ocupadas por filipinos, porque con respecto a las líneas ocupadas por las casas hispano-filipinas, ya se dispone especialmente en el bill que pueden reponer su tonelaje; así es que yo abrigo dudas bastante serias en cuanto a la conveniencia de esa medida, porque no da preferencia a los navieros filipinos cuando éstos se comprometan a prestar el mismo servicio de los extranjeros.

Se ha hablado también aquí señor Presidente, de la falta de tonelaje. El Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre) ha afirmado que hacen falta unas veinticinco mil toneladas para poder llenar debidamente las demandas de este servicio; pero, analizando tanto el Bill Quirino como la enmienda Sumulong, éstos tampoco resuelven esta dificultad, puesto que ni el Bill Quirino ni la enmienda Sumulong aumentan el tonelaje de los barcos. Si acaso lo aumentan, será un aumento insignificante. Si

realmente hace falta tonelaje en el país, entonces deberíamos adoptar una medida más radical, obligando a que se aumente el tonelaje. Por eso, la medida propuesta por mí, en caso de ser aprobada, dará lugar al aumento de tonelaje que satisfará las demandas de pasaje y transporte en nuestro país.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. SUMULONG

Sr. SUMULONG. Señor Presidente: debo confesar que cuando comencé a estudiar este asunto de la navegación interinsular, mis primeros impulsos me inclinaban a favor de las ideas tan eleccionista expuestas aquí por los que nos hablan de proteccionismo y nacionalismo. Es un sentimiento muy natural e instintivo en nosotros, sobre todo tratándose de una cuestión tan importante para un Archipiélago compuesto de islas en que el transporte, las comunicaciones y el comercio interinsular son parte esencial o deben formar parte esencial de ese programa de desarrollo económico y de unidad y solidaridad nacionales. Pero aplicando a este asunto un criterio judicial, digámoslo así, estudiando un poquito la historia de nuestro comercio de cabotaje durante los últimos diez años, considerando los hechos, no desde el punto de vista de tal o cual compañía sino desde el punto de vista del público en general, del interés colectivo, a mí me parece ineludible la conclusión de que debemos adoptar una medida radical, pronta y urgentemente para modificar esta situación que todos reconocen que no es satisfactoria, que todos reconocen que necesita de un remedio que no debe demorarse por mucho tiempo. Todos estamos de acuerdo que los barcos operados por las compañías filipinas, españolas y chinas, si no son barcos viejos, son barcos que nunca se construyeron para el servicio de cabotaje de Filipinas. Los que no son viejos, son inestables porque se han introducido en ellos mejoras solamente con el objeto de habilitarlos para nuestro servicio de cabotaje, porque esos barcos habían sido utilizados durante diez o quince años en otros países, en otra clase de servicios. Con muchísima razón el Senador por el Primer Distrito (Sr. Quirino) ha llamado la atención hacia la ley que la Legislatura Filipina aprobó el año 1923. ¿Qué es lo que hizo la Legislatura Filipina en virtud de aquella ley? Por medio de aquella ley se declaró que ciertos vapores de algunas compañías españolas debían considerarse como de propiedad nacional, barcos nacionales, en una palabra. Pero la ley estaba redactada en tal forma que permitía a las compañías nacionales filipinas cambiar o mejorar sus servicios, pero no permitía a los barcos españoles ninguna modificación, ninguna mejora. Podrían hacer mejoras y reparaciones, pero no cambiar sus barcos, de manera que desde aquel año o sea hace nueve años en que han gozado las compañías filipinas del proteccionismo del gobierno filipino, se les ha permitido desde entonces y no se les prohíbe, tampoco ahora por las leyes que vamos a aprobar, ya se apruebe el bill presentado por el Senador Quirino, ya se admitan las enmiendas que he presentado, no se les prohíbe, repito, que cambien sus barcos por otros nuevos. ¿Dónde está, pues, el discrimen? Se les ha dado esa oportunidad y continuaron con ese privilegio hasta hoy, porque nosotros no podemos privarles del derecho de

cambiar sus barcos, porque no solamente tienen derecho a ello, sino que eso lo necesita y reclama el interés colectivo.

El Sr. VERA. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. SUMULONG. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS
PARLAMENTARIAS

El Sr. VERA. ¿No es verdad que, según el artículo 2 que hoy se trata de reformar, ha sido la intención de la Legislatura eliminar poco a poco, con las restricciones impuestas, la participación de las casas navieras españolas en el comercio de cabotaje en el país, y que, aprobándose el Bill Quirino o las enmiendas que Su Señoría ha presentado, violaríamos la política trazada por la Legislatura?

El Sr. SUMULONG. No lo entiendo así; lo que pensaba la Legislatura Filipina, a mi juicio, cuando aprobó la ley, es lo siguiente: conceder a los armadores filipinos un privilegio que no es pequeño, porque si de ese privilegio se hubiesen aprovechado, estarían dominando la navegación interinsular. Si no tienen ese predominio es por culpa suya. No lo pueden achacar a nadie ni a nada, como no sea a su negligencia o a su falta de espíritu progresivo.

El Sr. VERA. ¿No es verdad que los navieros filipinos tienen predominio en el servicio de cabotaje, esto es, que tienen el 75 por ciento?

El Sr. SUMULONG. Lo que tienen es monopolio, que es una cosa muy distinta.

El Sr. VERA. Pero ¿no es verdad que las casas que Su Señoría llama españolas participan en ese negocio?

El Sr. SUMULONG. No en la misma medida, porque se ha interpretado siempre la ley en el sentido de que esas compañías españolas no pueden mejorar, no pueden cambiar sus barcos y de hecho no han cambiado sus barcos. De manera que tenían esa desventaja respecto de las compañías navieras filipinas.

El Sr. VERA. El hecho de que la Legislatura no permita a las casas navieras españolas aumentar el tonelaje de sus barcos, ¿no significa que es el deseo de la Legislatura ir eliminando a las casas españolas?

El Sr. SUMULONG. La consecuencia de eso no será nacionalizar el servicio sino perjudicar más al público, impidiendo que esos barcos viejos puedan ser renovados; ése sería el efecto. ¿Hay aquí algún senador que quiera levantar la mano y decir que está en favor de ese proteccionismo injusto—que no es proteccionismo—contra las compañías españolas, sino un proteccionismo contra el público, un proteccionismo que ningún hombre sensato debe considerar ni tiene derecho a sostener? ¿Qué es lo que hemos descubierto después de darles esa ventaja a los navieros filipinos? Hemos descubierto el hecho de que no hay más que una sola compañía naviera filipina que merezca realmente el nombre de tal, como ha dicho muy bien el Comité nombrado por el Gobernador General para investigar este asunto. Porque la Casa Madrigal hace el negocio de China a Filipinas y de Filipinas a Australia, y tenemos, por consiguiente, que la Casa Fernández y herma-

nos es la única que tiene el monopolio del servicio naviero en Filipinas. ¿Qué es lo que hemos encontrado en esta situación? Hemos encontrado que la falta de competencia trae perjuicios al público, y si nosotros tuviéramos aquí dos, tres o cuatro compañías filipinas, compitiendo entre sí, en vez de una que ocupa sola el campo del negocio, no tendríamos necesidad de discutir estas leyes, porque la misma competencia obligaría a esas casas a mejorar el servicio, suprimiendo esos barcos viejos que son un peligro para la seguridad del público.

El Sr. ALEGRE. Para un ruego al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. SUMULONG. Con mucho gusto.

EL SR. ALEGRE DIRIGE UN RUEGO PARLAMENTARIO

El Sr. ALEGRE. No estoy de todo conforme con las teorías del orador, y desearía saber del mismo si no se podría tener en cuenta aquí el hecho de que esta casa naviera sostiene un periódico que defiende los intereses del país y que estos caballeros siempre están dispuestos a firmar un cheque cuando es necesario para los gastos que sabe muy bien Su Señoría tenemos que hacer para nuestras campañas en América. ¿No cree Su Señoría que merecen alguna consideración o recompensa estos servicios eminentes por parte de la Legislatura?

El Sr. SUMULONG. Si Su Señoría no se ofendiera y mis amigos de la Mayoría no lo tomaran a mal, diría, sin ánimo de zaherir a nadie, que una de las cosas por que esas compañías filipinas no han querido renovar sus barcos es porque tenían confianza en que siempre se les favorecería a todo trance con razón o sin razón.

Contestando al otro Senador del Sexto Distrito (Sr. Vera), diré que no niego el patriotismo de esas casas navieras ni el patriotismo de nadie. Lo que tratamos de defender es el interés público, y lo que quiero demostrar es que, en realidad ni la Legislatura ni esa casa única naviera tienen la culpa de que se haya creado esta situación. A quien se le da un monopolio se aprovecha de ese monopolio y saca todas las ventajas y beneficios que de esa situación puede obtener. Pero nosotros ¿qué es lo que tratamos de hacer al permitir que esas casas españolas puedan renovar sus buques? Lo único que queremos es permitir que haya competencia, y como no podemos armar a otra compañía filipina para que entable competencia, no tenemos más remedio que reconocer en esas casas españolas el derecho de renovar sus barcos para que se entable esa competencia. Y no queremos que se nos reconozca como un favor lo que hacemos, no por ellas, sino por el país, por el bien colectivo, por las necesidades de nuestro pueblo.

El Sr. VERA. Con arreglo a las enmiendas propuestas por Su Señoría ¿se permitiría a una casa española que ponga buques nuevos en las líneas que están operadas por casas navieras filipinas, a fin de que se produzca esa competencia de que viene hablando Su Señoría?

El Sr. SUMULONG. Las enmiendas presentadas por mí no hacen referencia a ninguna línea determinada. Lo único que hacen es permitir que esas casas españolas renueven sus buques viejos, estén en donde estén y compitan con quien tengan que competir.

El Sr. VERA. Teniendo rutas determinadas los buques de las casas españolas y operando éstas esos buques en líneas donde no hay competencia, ¿cómo podría lograr Su Señoría que exista tal competencia si, después de todo, las enmiendas por Su Señoría presentadas así como el proyecto de ley Quirino tienen por único objeto la sustitución de esos buques viejos por otros nuevos?

El Sr. SUMULONG. Sí, señor, nosotros no podemos obligar a nadie a que entable competencia, si no quiere. Lo que la Legislatura puede hacer simplemente es, hablando en términos deportivos, dejar el campo libre para que todos puedan jugar en igualdad de circunstancias, eso es lo que queremos hacer. Si hay alguna compañía filipina que quiera hacer la competencia en esas líneas que, según el Caballero por el Sexto Distrito (Sr. Vera), están monopolizadas por esas compañías españolas, es muy dueña de hacerlo; no tenemos ninguna ley que les prohíba entablar esa competencia. Si hay circunstancias locales que no permiten esa competencia, no podemos remediarlo por medio de leyes. Lo que podemos hacer es aconsejar a nuestros paisanos que entablen la competencia en el negocio a que esas compañías españolas están dedicadas, pero no podemos hacerlo, no podemos remediarlo por medio de un decreto legislativo. Desgraciadamente, queremos en este país remediar muchas cosas que no pueden remediarse por medio de leyes.

Ahora bien, como yo decía, sobre la cuestión del patriotismo se ha dicho aquí con muchísimo razón,—y lo que voy a decir en realidad, no es más que una repetición,—que nosotros todos debemos ser partidarios del patriotismo, y yo añado de un patriotismo juicioso y razonable. No todos los patriotismos son justificados. No hay ningún país absolutamente proteccionista ni un país absolutamente libre cambista. Los Estados Unidos, todos nosotros sabemos, es un país eminentemente proteccionista, porque el costo de su producción es más elevado que el de otros países; sin embargo, vemos como abre las puertas a nuestro azúcar y a nuestro abacá, por ejemplo porque son productos que ellos necesitan, a pesar del rígido proteccionismo de ese país.

Señor Presidente: nuestra objeción a los barcos actuales no se limita a los operados por las compañías filipinas: se refiere a todos los buques de nuestro cabotaje, a casi todos ellos; porque, como he dicho, casi todos esos barcos, cuando no son viejos, tienen el defecto de no haber sido construidos para el servicio marítimo interinsular de Filipinas.

Señor Presidente: se ha dicho aquí que somos hostiles al espíritu de nacionalismo filipino. No se ha hecho la imputación en esas mismas palabras, pero se nos ha dicho claramente que somos antinacionalistas. Y yo digo que esa acusación carece en absoluto de fundamento. En un país como éste en que las carreteras tienen que ser complementadas por el transporte interinsular, es de necesidad absoluta el que la navegación interinsular, no solamente sea eficiente, sino suficiente para responder a las demandas del público, para que de esa manera la comunicación entre los filipinos de las diferentes regiones sea un hecho; para que el intercambio de productos sea más activo entre isla e isla: en una palabra, para que la riqueza nacional sea fomentada por una excelente comunicación entre las islas.

Éste es para mí el verdadero nacionalismo. El otro nacionalismo de que se nos ha hablado es moneda falsa.

El Sr. VERA. Esa eficiencia y suficiencia en los medios de transporte de Filipinas tanto marítimos como terrestres, ¿no se podrían lograr sin abandonar la política de nacionalismo y proteccionismo?

El Sr. SUMULONG. Hemos hecho el experimento durante los últimos nueve años y hemos sufrido un desengaño.

El Sr. VERA. Con respecto a esos nueve años de experimento que ha mencionado Su Señoría, ¿ha tenido Su Señoría en cuenta ciertos hechos relacionados con los navieros filipinos, a saber, que hace solamente tres años se han normalizado los precios de los barcos y que, por otro lado, ha estado pendiente sobre ellos, como una espada de Damocles, la enmienda de la ley de cabotaje por parte de la Legislatura?

Sr. SUMULONG. Suponiendo que sea verdad que por algún tiempo, poco después de la guerra, el precio de los barcos no permitía la adquisición de muchos barcos por parte de esas compañías navieras filipinas, ¿qué es lo que han hecho, sin embargo, durante esos últimos años y después de las promesas a que ha aludido aquí el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre), promesas de las cuales no tengo conocimiento, hechas por personas que pueden hablar en nombre de esas compañías?

Señor Presidente, siento tener que decir que no puedo aceptar la enmienda a la enmienda. Como ya he dicho, esas enmiendas del Senador por el Segundo Distrito (Sr. Mabanag) hubieran tenido su razón de ser en 1918, pero después del desengaño que hemos recibido, creo que no es justo sacrificar más el interés público a ese llamado proteccionismo, a esa alegada nacionalización que tanto dinero y tantos desengaños nos ha causado ya.

No podemos, señor Presidente, admitir más dilaciones. No se trata sólo de estrechar la unidad nacional, de hacer más efectiva esa unión entre nuestras islas; no se trata solamente de la comodidad de los pasajeros; no se trata solamente de proporcionar carga al comercio; se trata de la vida misma del ciudadano filipino. ¿Cómo podemos admitir dilaciones y medios que han de prolongar innecesariamente la adopción de una política nueva que reconocemos es necesaria?

Yo he propuesto en mis enmiendas que inmediatamente se autorice a las compañías españolas a renovar sus barcos por una razón muy sencilla. Si les diésemos opción aún a los filipinos por dos años, por cuatro años para impedir que esas compañías españolas puedan renovar sus barcos, ¿qué es lo que en realidad haríamos? En primer lugar, impedir que esas compañías, que están dispuestas a traer barcos nuevos, sigan poniendo en peligro la vida de nuestros conciudadanos, continuando con el uso de esos barcos, impidiendo que el comercio tenga bastante espacio para sus mercancías, haciendo muy difícil, si no muy peligroso, el viajar en esos barcos. Lo que realmente estamos haciendo es decir a las compañías filipinas: "Habeis faltado una vez, seguiremos permitiéndonos que impidiáis la reforma, la enmienda." Vamos a suponer que esas compañías españolas quieran renovar tres o seis barcos de los

que actualmente operan. El efecto de la enmienda, en cuanto estos barcos comiencen a navegar, es que habría que poner otros seis barcos nuevos de compañías filipinas porque de otro modo no podría sostener la competencia con estas seis embarcaciones nuevas de las compañías españolas. De tal manera que tendremos, en vez de seis, doce barcos. Pero si les damos la opción de impedir que esas compañías renueven barcos por dos o cuatro años, prolongaremos por dos o cuatro años más esta situación y seguiremos poniendo en peligro la vida de los ciudadanos. Como podrá aplicarse la enmienda de mi distinguido amigo el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Mabanag) si se declara que un barco necesita ser sustituido? El Gobierno proclama que hay necesidad de mejorar o de sustituir ese barco. Se dan dos años para que compañías filipinas puedan traer barcos en sustitución de esos barcos condenados. Es verdad que se les exige una fianza bastante; pero vamos a suponer que después de dos años cumplen estas compañías filipinas y traen un barco nuevo; no tenemos más que un barco nuevo. A tenor de mis enmiendas, si permitimos que una compañía española traiga un barco nuevo, automáticamente la compañía filipina traerá otro para establecer la necesaria competencia y la necesaria igualdad entre esas dos compañías, porque ninguno o muy pocos quieren tomar pasaje en barcos viejos mal acondicionados. Vamos a suponer que bajo la enmienda Mabanag una compañía filipina que tiene opción a traer barcos nuevos, falta a su compromiso. Entonces es cuando todavía se ha de permitir que transcurran dos años para traer un sólo barco. Hemos perdido cuatro años para obtener un barco. Eso será el efecto de esa enmienda. Yo digo que eso restablece la misma situación que precisamente consideramos poco satisfactoria, porque esa situación que se trata de crear con esta enmienda, es la misma que existe hoy, porque hoy todas las preferencias se las damos a las compañías filipinas. Desde que se aprobó la ley del año 1918 hasta la última enmienda del año 1923, hemos negado a estas compañías españolas el derecho de renovar sus barcos, en nuestro deseo de proteger a las compañías filipinas; pero, como ya dije, resultaba que no protegíamos a estas compañías contra las compañías españolas, sino que, en realidad, protegíamos a esas compañías filipinas contra el público en general.

Ahora quisiera ocuparme de otros puntos que han sido objeto de comentarios por parte del Senador por el Segundo Distrito (Sr. Mabanag). Es verdad que, además de permitir a estas compañías españolas que renueven sus barcos dentro de un periodo señalado de tiempo, se dispone también que los barcos poseídos por compañías filipinas, puedan ser reemplazados por orden del Secretario de Hacienda, cuando esos barcos no sean satisfactorios ni ofrezcan las seguridades y la comodidad necesarias para el pasaje y la carga. Pero yo quiero decir que, con arreglo a mis enmiendas, solamente pueden competir, solamente pueden entrar en la licitación compañías filipinas, como habrá podido notarlas el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Mabanag). No podrán entrar en esa licitación las compañías españolas, las compañías chinas u otras compañías extranjeras. Se ha creído necesario introducir esa disposición porque al mismo tiempo que estamos

dando lugar a que se renueven los barcos de los extranjeros, debemos dar lugar también a una renovación de los barcos de los filipinos. Y ya que hemos dejado a su iniciativa por más de nueve años la renovación de esos barcos, es justo que ahora tomemos medidas coercitivas para obligarles a hacer lo que voluntariamente no han querido hacer.

Con estas explicaciones, yo pido al Senador por el Segundo Distrito (Sr. Mabanag) que retire su enmienda a mis enmiendas, y si él no quisiera retirarla,—a lo cual tiene perfectísimo derecho,—yo pediría al Senado que rechazara esa enmienda.

El Sr. MABANAG. Para algunas preguntas al orador, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede contestar el orador, si lo desea.

El Sr. SUMULONG. Con mucho gusto.

EL SR. MABANAG DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. MABANAG. ¿Qué es lo que quiere decir Su Señoría con esto de la competencia?

El Sr. SUMULONG. Que no entren en esa licitación las compañías extranjeras sino las filipinas.

El Sr. MABANAG. ¿Por qué no se establece igual licitación para los barcos españoles?

El Sr. SUMULONG. Podemos, si se quiere, consignar esa obligación.

El Sr. MABANAG. Pues eso es lo que establece mi enmienda.

El Sr. SUMULONG. Pero esas compañías han pedido permiso muchas veces y por eso no hemos creído necesario establecer ninguna medida de coerción.

El Sr. MABANAG. ¿No cree Su Señoría que sería mejor reformar un poco esa enmienda para hacer que puedan entrar los filipinos en la licitación de la renovación de esos barcos de casas españolas?

El Sr. SUMULONG. No sería justo, sencillamente porque hemos declarado que esos barcos son de propiedad nacional, de manera que esos navieros están en la misma situación, de acuerdo con la ley vigente, que los navieros filipinos, y si nosotros permitimos que entren en la licitación compañías filipinas, podría darse el caso de que fueran privadas de la propiedad y eso podría dar origen a desagradables incidentes entre nuestro Gobierno y el Gobierno Español.

El Sr. MABANAG. Pero Su Señoría recordará que por una disposición de esa enmienda, el Gobernador General o el Secretario de Hacienda, previa investigación, puede declarar inservibles ciertos barcos. Supóngase que, haciendo uso de esa facultad, el Secretario de Hacienda declarase inservibles ciertos barcos de compañías españolas. ¿No cree Su Señoría que sería justo que permitiéramos que entren en la licitación las compañías filipinas?

El Sr. SUMULONG. Yo creo que tendría derecho el Secretario de Hacienda a hacer eso, y precisamente esa disposición es el complemento del artículo primero, porque el artículo primero de mis enmiendas solamente permite a las compañías españolas la renovación de sus buques. Vamos a suponer que pase un tiempo y no renuevan sus barcos, entonces esa otra disposición obliga tanto a las compañías filipinas como a las españolas a renovar sus barcos, no voluntariamente sino por orden del Gobierno. De

manera que se trata de una medida complementaria que se necesita introducir en previsión de que esas compañías españolas no hagan uso del privilegio que se les concede por el artículo primero. Pero hay que tener en cuenta que en la licitación no se permite intervenir a las compañías españolas sino a las filipinas; de manera que si ellos dejan de hacer uso de ese privilegio por el tiempo permitido por la ley, que es de treinta días, entonces entrará en vigor el nuevo artículo, y como ellos no hayan querido hacer uso de esa opción o privilegio, el resultado será que si se declara un barco español inservible, entrarán en la licitación solamente filipinos.

El Sr. MABANAG. De manera que la enmienda de Su Señoría establece una preferencia a la inversa de la que propongo yo, porque da preferencia a los españoles para renovar sus barcos dentro de dos años solamente y permite la competencia si al cabo de dos años ellos no se han aprovechado de esta preferencia que se les da en virtud del artículo primero.

El Sr. SUMULONG. No, señor, y voy a explicarme. La ley permite que estas casas españolas, treinta días después de la aprobación del proyecto, soliciten permiso para la renovación de sus barcos. Vamos a suponer que pasen los treinta días y ninguno solicita el permiso; entonces hace falta poner en vigor el otro artículo, entonces ellos no podrán renovar sus barcos ni tomar parte en la licitación para traer barcos nuevos, porque en esa licitación solamente entrarán las compañías filipinas. De manera que ésa es una nueva oportunidad que damos a los navieros filipinos, oportunidad que ciertamente no lo merecen muchos de ellos.

El Sr. MABANAG. ¿Y qué inconveniente hay en que en ese plazo de treinta días entren las casas navieras filipinas, ya que ese primer artículo parte del principio de que los actuales barcos de las casas españolas ya son inservibles y necesitan ser sustituidos?

El Sr. SUMULONG. Tenemos que obrar sobre probabilidades que nos suministran los hechos conocidos. Lo que sabemos es que ellos no han sabido renovar sus propios barcos, ¿cómo vamos a esperar que los renueven los barcos españoles? Debemos dejar a los españoles que puedan renovarlos, y si no lo hacen dentro de ese plazo, las compañías filipinas podrán tomar parte en esa licitación.

El Sr. MABANAG. Pero, según Su Señoría, a las casas filipinas que no han querido aprovecharse de la oportunidad de mejorar su servicio, se les permite de todos modos entrar en la licitación después de los treinta días.

El Sr. SUMULONG. Es que debemos dar primeramente esa opción a los españoles, porque tienen derecho a ello, toda vez que hemos declarado que esos barcos son barcos de propiedad nacional y, además, nunca les hemos dado oportunidad de renovar sus barcos, porque ésta oportunidad solamente la hemos dado a los filipinos. ¿No cree Su Señoría que es mucha diferencia dar nueve años a los filipinos y treinta días a los españoles? Creo que en eso nadie podrá advertir el más ligero discrimen.

El Sr. MABANAG. ¿Pero no admite Su Señoría que esa oportunidad, dada por la ley, de poder operar, es un reconocimiento de cierto derecho adquirido para poder continuar operando esos mismos barcos?

El Sr. SUMULONG. Es un derecho reconocido en la ley actual.

El Sr. MABANAG. Es la consagración del derecho adquirido.

El Sr. SUMULONG. No, señor. El efecto de la política que se ha estado preconizando aquí toda esta tarde, si nosotros permitimos que los barcos españoles, a pesar de ser viejos y a pesar de haber sufrido muchísimas reparaciones, puedan ser de nuevo reparados, es que continuarán en el servicio, del cual solamente se retirarán cuando se hundan con todo su pasaje y todo su cargamento.

El Sr. MABANAG. Eso sí no se aprueba mi enmienda, pero si es aprobada, el Gobernador General tendrá la facultad de poder retirar dichos barcos del servicio, cuando así lo cree conveniente.

El Sr. SUMULONG. Lo que proponemos es una medida de justicia; les damos treinta días de oportunidad para renovar sus barcos, mientras que a los nuestros les hemos dado nueve años para renovar los suyos.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Qué dice el Comité?

El Sr. QUIRINO. El Comité se opone a la enmienda, y voy a razonar la oposición.

El PRESIDENTE INTERINO. Tiene la palabra el Senador por el Primer Distrito.

DISCURSO DEL SR. QUIRINO CONTRA LA ENMIENDA A LA ENMIENDA

El Sr. QUIRINO. Aunque el Caballero por el Cuarto Distrito (Sr. Sumulong) ha demostrado hábilmente lo ilógico de la enmienda a la enmienda, creo que es deber del Comité expresar su sentir con respecto a dicha enmienda a la enmienda. Considero que esta enmienda a la enmienda establece un sistema tardío, arbitrario y anticonstitucional: tardío, porque no fija el plazo dentro del cual puede expedir su proclama el Gobernador General; tampoco establece un plazo fijo dentro del cual un barco puede ser declarado inservible.

El Sr. MABANAG. La enmienda a la enmienda señala un plazo.

El Sr. QUIRINO. Señala un plazo razonable, y un plazo razonable es un plazo elástico.

El Sr. MABANAG. Señala un año y no mayor de un año y medio.

El Sr. QUIRINO. De modo que si la compañía lo pide, el Gobernador General, ejerciendo su discreción bajo las disposiciones de este proyecto, puede ir alargando el plazo; arbitrario, porque pone en manos del Gobernador General la facultad discrecional de determinar cuáles son las líneas y los barcos que necesitan ser operados y explotados.

Es peligroso poner en manos del Gobernador General esa facultad, porque ni el Gobernador General es filipino ni es imposible que el Gobernador General pueda dirigirse contra algunos navieros filipinos, pobres dueños de barcos, diciéndoles, por ejemplo: "Esos cinco barcos que se están operando por ustedes son todos inservibles"; y como en este proyecto no se establece ninguna obligación para que la compañía que quiera pueda poner barcos en su lugar, ni las compañías navieras filipinas ni las extranjeras podrían reponer esos barcos, una vez declarados inservibles.

Es anticonstitucional, porque ponemos en manos del Gobernador General una facultad para obligar a los navieros a sustituir sus barcos, cuando estos barcos tienen un certificado de conveniencia pública. Se ha visto que no hay ningún barco viejo en el país. Nuestros barcos pueden durar hasta 70 años. Esa facultad discrecional podría inclusive ejercerse en el sentido de obligar a un naviero a poner un barco en una línea determinada, lo cual equivaldría a coartar la libertad del dueño, la libertad individual.

Una vez concedido un certificado de conveniencia pública, el Gobernador General no debe tener derecho a ejercer esa facultad en el sentido ya indicado, porque vendría a constituir un contrato celebrado entre el Estado y un individuo particular.

Es peligroso, como ya he dicho, porque con este proyecto podría darse el caso de que el mismo Gobernador General declarase que ciertos barcos son inservibles en ciertas líneas. Supongamos que la acción del Gobernador General afecte a una compañía pobre; aunque realmente sus barcos fuesen viejos y tuviese deseos de reponerlos y la compañía naviera filipina no pueda hacerlo, y tampoco la compañía naviera extranjera, porque se lo prohíbe el proyecto, estaríamos retirando entonces barcos innecesariamente que podrían utilizarse por espacio de 50 ó 60 años más. Y, en último término, resultaría contraproducente, porque no tendríamos ni barcos nuevos ni barcos viejos. La enmienda propuesta no tiene ninguna ventaja sobre el proyecto original presentado por mí, porque éste reserva el 75 por ciento del hueco de los barcos nuevos comprados por un extranjero, mientras que en la enmienda no se impone dicha obligación. Si aprobáramos la enmienda, la Compañía Tabacalera que tiene en sus manos el control del transporte marítimo del Norte de Luzón, continuaría con esa práctica de reservarse para sí todo el hueco de sus buques siempre que lo necesite, y no habríamos podido remediar las necesidades sentidas en el Norte de Luzón en lo que se refiere a la trasportación marítima. En cambio, si se aprobara el proyecto original, que obliga a reservar el 75 por ciento de los huecos para uso del público, habríamos dado oportunidad a los productores de aquella región que no tengan relación con la Tabacalera, a traer sus productos a Manila y entrar en competencia con la misma Compañía Tabacalera y con otros compañías más.

Por estas razones, sostengo que la enmienda al proyecto original no remedia lo que nosotros tratamos de remediar.

EL SR. MABANAG REPLICA AL SR. QUIRINO

El Sr. MABANAG. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. MABANAG. Se ha dicho que la enmienda a la enmienda que he presentado es dilatoria. No veo cómo puede sostenerse esto cuando precisamente se trata de colocar en manos del Gobernador General la renovación de los buques inservibles, porque es bien sabido que el Gobernador General está muy interesado en la renovación de esos barcos inservibles. Además, no es verdad lo que se ha dicho aquí a saber, que se deja a la discreción del Gobernador General el fijar el plazo para la renovación; porque en el artículo 2 se fija el término de

un año como plazo mínimo y el de un año y medio como plazo máximo por cada barco nuevo que se trate de introducir en las islas. También se dice que la facultad que se trata de conferir al Gobernador General es arbitraria y peligrosa. Esta enmienda se basa en el hecho de que existen en el cabotaje de estas Islas vapores que son más bien атаудes indecentes que vapores de pasaje. Si esto es así, constituye un ejercicio debido del poder de policía el permitir al Gobernador General que ordene la retirada de ciertos barcos, porque, por encima de toda Constitución, está el poder del Estado de velar por la seguridad pública. Y si ésa es la facultad que se trata de conceder al Gobernador General, entonces esta enmienda no puede ser anticonstitucional, porque la Constitución reconoce el poder de policía como poder inherente a todo Estado, que puede ejercitarlo el poder ejecutivo o el legislativo.

LOS SEÑORES QUIRINO Y SUMULONG FORMULAN VARIAS PREGUNTAS AL SR. MABANAG

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que, bajo nuestras leyes existentes, el Administrador de Aduanas tiene la facultad de declarar que un barco es inservible cuando las circunstancias así lo justifican y, sin embargo, no se ha podido hacer eso, porque, siempre que se ha querido hacerlo, los dueños lo reparan sin pérdida de tiempo?

El Sr. MABANAG. Eso demuestra únicamente que el Administrador de Aduanas no ha sabido cumplir con su deber.

El Sr. QUIRINO. Si el Administrador de Aduanas no cumple con su deber, ¿por qué no se hace que el Gobernador General obligue a ese Administrador de Aduanas que cumpla con su deber?

El Sr. SUMULONG. ¿No es verdad que muchos de estos buques operados por las compañías filipinas y también los operados por las compañías españolas, por el hecho de no haber sido construidos expresamente para el servicio de cabotaje filipino, han tenido que sufrir modificaciones que les han privado de su estabilidad? ¿Y no cree Su Señoría que eso justifica la necesidad, no de una mejora, no de una reparación, sino de un cambio de los buques antiguos con otros nuevos?

El Sr. MABANAG. A eso tiende precisamente mi enmienda, al otorgar al Gobernador General la facultad de ordenar la retirada del servicio de los buques peligrosos.

El Sr. SUMULONG. ¿No es verdad que en su enmienda a la enmienda también se permite hacer ciertas mejoras?

El Sr. MABANAG. Eso es solamente en el caso de que se pueda mejorar un buque sin necesidad de cambiarlo; pero se dice en el primer artículo que si hay necesidad de sustituir y declarar fuera del servicio de cabotaje un vapor, puede hacerlo así el Gobernador General.

El Sr. SUMULONG. ¿No es verdad que, de acuerdo con su enmienda, se puede traer solamente un buque nuevo cada año o cada y medio?

El Sr. MABANAG. Eso es para los barcos nuevos que se tratan de introducir . . .

El Sr. SUMULONG. Y ¿no es verdad que la enmienda de Su Señoría, si entrara en vigor, podría aumentar, en último análisis, el monopolio que tra-

tamos precisamente de suprimir? Permítame Su Señoría que explique esto. Vamos a suponer que en la línea de aquí a Cebú algún barco de alguna compañía española sea declarado inservible por el Gobernador General. Como estas compañías filipinas tienen preferencia en la licitación, puede suceder que por espacio de cuatro o seis años consigan esas compañías filipinas desplazar completamente de esas líneas a esas compañías españolas, trayendo barcos nuevos suyos para sustituir a los barcos de las compañías españolas, en cuyo caso, después de los cuatro o cinco años, no habría más competencia, y entonces el monopolio se habría acrecentado extraordinariamente.

El Sr. MABANAG. Puede dar lugar a eso la enmienda, pero debemos interpretar y aplicar esta ley teniendo en cuenta nuestras otras leyes. Debemos recordar que tenemos la Comisión de Servicios Públicos que regula las tarifas, los precios y el servicio que deben rendir ciertas empresas públicas, de tal manera que si aplicaran debidamente la ley los funcionarios llamados a aplicarla, no podría haber un monopolio perjudicial.

El Sr. SUMULONG. Si puede ocurrir ese proceso eliminación que yo he mencionado, ¿no es verdad que, en último término, quedarán eliminadas las compañías españolas y tendremos el monopolio de una sola compañía?

El Sr. MABANAG. No de una, sino de compañías españolas, porque existe también monopolio aún bajo las leyes actuales. La Compañía Tabacalera tiene monopolizada la línea del Norte. Allí nadie podría competir, porque ninguna compañía filipina podría operar allí.

El Sr. SUMULONG. ¿No es verdad que ese monopolio de que, según Su Señoría, goza la Compañía Tabacalera no es un monopolio autorizado por la ley, sino autorizado por las circunstancias peculiares de la localidad? Eso no se puede remediar; en cambio, el monopolio que estamos dando a esa única compañía filipina que existe, se puede remediar por medio de una ley.

El Sr. MABANAG. Tampoco se remedia.

(*Prosiguiendo.*) Se ha dicho aquí que al Gobernador General puede ocurrírsele declarar inservibles barcos de compañías pobres. Eso es suponer que el Gobernador General ha de obrar arbitrariamente, cuando en realidad, debemos presumir que el Gobernador General, al obrar, tendrá sola-

mente en cuenta el interés público y declarará inservibles aquellos barcos que realmente sean unos ataudes flotantes, ya pertenezcan a compañías ricas o a compañías pobres, y si el Gobernador General alguna vez pensase declarar inservibles barcos pertenecientes a una casa pobre, aunque realmente no fueran inservibles, creo que tendríamos medios para impedir que se ejecutara un acto tan arbitrario e ilegal. Se ha hablado también aquí de que mi enmienda no dispone que los barcos reserven el 75 por ciento de su capacidad para el servicio público; pero yo digo que no hay necesidad de establecer eso en mi enmienda, porque el objeto de ésta es regular el servicio de los barcos dedicados al cabotaje, como porteadores públicos, y cuando se habla de porteadores públicos, quiere decir que toda la capacidad del buque debe dejarse a disposición del público. Si determinada casa utiliza sus barcos o la mayor parte de la capacidad de éstos para su uso exclusivo, yo creo que la Comisión de Servicios Públicos no le concederá el certificado de conveniencia pública. Así es que no he creído conveniente insertar esa disposición, porque no conduce a nada.

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente, pido que se vote la enmienda Mabanag.

LA ENMIENDA MABANAG ES RECHAZADA

El PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con la enmienda, digan *sí*. (*Varios Senadores: Sí.*) Los que no lo estén, digan *no*. (*Varios Senadores: No.*)

El Sr. MABANAG. Señor Presidente, pedimos división de votos.

El PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con la enmienda, se servirán levantar la mano. (*Ocho Senadores levantan la mano.*) Los que no lo estén, sírvanse hacer lo propio. (*Diez levantan la mano.*) Por ocho votos afirmativos contra diez negativos queda rechazada la enmienda.

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente, pido que se levante la sesión hasta el lunes, a las diez de la mañana.

El PRESIDENTE INTERINO. Si no hay objeción, se levanta la sesión hasta el lunes, a las diez de la mañana. (*No hubo objeción.*)

Eran las 10.45 a. m.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

VIERNES, 4 DE NOVIEMBRE DE 1927

Se abre la sesión a las 11.12 a. m., bajo la presidencia del Hon. Manuel Roxas.

El PRESIDENTE. Léase la lista de los Representantes.

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, pido que se dispense la lectura de la lista.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Se dispensa la lectura de la lista. Hay *quorum*.

APROBACIÓN DEL ACTA

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, pido asimismo que se dispense la lectura del acta y que la misma se de por aprobada.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

PROYECTOS DE LEY EN PRIMERA LECTURA

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

PROYECTOS DE LEY DE CARÁCTER PÚBLICO

By Representative Alas (H. No. 3401, 7th P. L.), entitled:

An Act authorizing and directing the Secretary of War to cancel and destroy certain bonds of the Philippine Government issued under the provisions of Acts Numbered Thirty hundred and thirteen and Thirty hundred and fifty-eight.

The SPEAKER. To the Committee on Appropriations.

Del Representante Mendoza (C. R. No. 3402, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que destina la suma de dos millones de pesos para ser invertidos en la compra de palay, y autoriza al Tesorero Insular a hacer la inversión necesaria.

El PRESIDENTE. Al Comité de Presupuestos.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3403, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Diladla, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3404, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Balubad, municipio de Porac, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3405, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Calsadang-bayu, municipio de Porac, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3406, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Dolores, municipio de Porac, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3407, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Mabalcal, municipio de Porac, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3408, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Babo-pañgulo, municipio de Porac, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3409, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de San Agustin, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3410, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la cantidad de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Becuran, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3411, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de San Basilio, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3412, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la cantidad de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de San Isidro, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3413, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de San Juan, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3414, 7.^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Santa Mónica, municipio de Santa Rita, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3455, 7.ª L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Santo Cristo, municipio de Guagua, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.
Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3456, 7.ª L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de San Pedro, municipio de Guagua, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.
Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3457, 7.ª L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Santo Niño, municipio de Guagua, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.
Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3458, 7.ª L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Bancal, municipio de Guagua, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.
Del Representante Valdés Liongson (C. R. No. 3459, 7.ª L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de veinticinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de San Pablo, municipio de Guagua, provincia de Pampanga.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.
By Representatives Hilado, Briones, Confesor, Dizon, Lacson, Biteng, Villanueva (E. C.), San Agustín, Ybiernas, Siapno, Soriano, Altavas, Ealdama, Rodríguez, Carranceja, Arancillo, Festin, and Veloso (H. No. 3460, 7th P. L.), entitled:

An Act amending section one thousand three hundred and sixteen of the Insurance Law.

The SPEAKER. To the Committee on Banking and Corporations.

DESPACHO DE LOS ASUNTOS QUE ESTÁN SOBRE LA MESA DEL SPEAKER

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

MENSAJES DEL SENADO

MANILA, noviembre 2, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de esa Honorable Cámara que el Senado ha convalidado con el informe del Comité de Conferencia sobre los votos en discordia de las dos Cámaras acerca de las enmiendas de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley del Senado No. 397, titulado:

"Ley que crea las provincias de Misamis Oriental y Misamis Occidental y establece los límites de las mismas."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

El PRESIDENTE. Al Archivo.

MANILA, noviembre 2, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de esa Honorable Cámara que el Senado, el 1.º de noviembre de 1927, aprobó con enmienda en la que se solicita el concurso

de la Cámara de Representantes, el Proyecto de Ley de la Cámara de Representantes No. 1784, titulado:

"An Act to provide for marine examination and for other purposes."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

The SPEAKER. To the Committee on Navigation.

MANILA, noviembre 3, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de esa Honorable Cámara que el Senado aprobó el 3 de noviembre de 1927 el siguiente Proyecto de Ley No. 233 del mismo, en que se solicita el concurso de la Cámara de Representantes.

"An Act to convert the municipal districts of Sudipen, Santol, San Gabriel, and Pugo of La Union into regular municipalities and for other purposes."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

The SPEAKER. To the Committee on Provincial and Municipal Governments.

MANILA, noviembre 3, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de esa Honorable Cámara que el Senado, el 3 de noviembre de 1927, aprobó con enmiendas, en las que se solicita el concurso de la Cámara de Representantes, el Proyecto de Ley de la Cámara de Representantes No. 2912, titulado:

"Ley concediendo a la 'Electra Castellana' sociedad incorporada, un privilegio para instalar, explotar y mantener en el municipio de La Castellana, de la provincia de Negros Occidental, Islas Filipinas, un sistema de alumbrado, calefacción y potencia eléctricos."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

El PRESIDENTE. Al Comité de Ferrocarriles y Franquicias.

INFORMES DE COMITÉS

Informe del Comité de Servicio Civil (I. C. R. No. 619, 7.ª L. F.), sobre los Proyectos de Ley No. 137 del Senado y No. 3176 de la Cámara, recomendando que sea aprobado con enmiendas el S. No. 137, titulado:

"An Act to provide for the retirement and pensioning of the officers and employees of the Philippine Civil Service, and for other purposes."

Ponente: Representante

The SPEAKER. To the Committee of the Whole Calendar.

Informe del Comité de Presupuestos (I. C. R. No. 620, 7.ª L. F.), sobre los Proyectos de Ley Nos. 1771, 1866, 1965, 2229, 2972, 3143, 3155, 3162 y 3345 de la Cámara, recomendando que sean refundidos en el C. R. No. 3400, titulado:

"Ley que reforma de nuevo el artículo cuatrocientos ochenta y siete de la Ley Número Dos mil setecientos once, conocida por Código Administrativo, tal como está enmendado por la Ley Número Tres mil doscientos treinta y ocho."

Ponente: Representante Briones.

El PRESIDENTE. Al Calendario de la Cámara.

Informe del Comité de Presupuestos (I. C. R. No. 621, 7.ª L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 3321 de la Cámara, titulado:

"An Act to provide for the issue of bonds of the Government of the Philippine Islands in the sum of another two million one hundred and seventy-five thousand dollars, the proceeds of the sale of which are to be used for the con-

struction of works and improvements in the port of Iloilo, Province of Iloilo,

recomendando que sea aprobado sin enmienda.

Ponente: Representante Confesor.

The SPEAKER. To the House Calendar.

Informe del Comité de Policía (I. C. R. No. 622, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 3379 de la Cámara, titulado:

"An Act to establish rules for the appointment of the members of the medical division of the Philippine Constabulary and to provide for automatic promotion for the same," recomendando que sea aprobado sin enmienda.

Ponente: Representante Sison.

The SPEAKER. To the House Calendar.

Informe del Comité Judicial (I. C. R. No. 623, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 3222 de la Cámara, titulado:

"An Act to amend section one hundred and fifty-four of the Administrative Code, as amended, and section three of Act Numbered Twenty-nine hundred and forty-one, as amended, and for other purposes," recomendando que sea aprobado sin enmienda.

Ponente: Representante Kapunan.

The SPEAKER. To the House Calendar.

Informe del Comité de Servicio Civil (I. C. R. No. 624, 7.º L. F.), sobre los Proyectos de Ley Nos. 1781 y 1727 de la Cámara, recomendando que sea aprobado sin enmienda el C. R. No. 1727, titulado:

"Ley disponiendo que los maestros que actualmente se hallan en el servicio del Gobierno de Filipinas después de cierto número de años de continuo y satisfactorio servicio serán considerados como empleados clasificados y para otros fines."

Ponente: Representante Carranceja.

El PRESIDENTE. Al Calendario de la Cámara.

Sr. GUINTO. Señor Presidente, el Comité de Gobierno Interior ha presentado un informe, que pido se lea.

El PRESIDENTE. Léase el informe.

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

INFORME DEL COMITÉ DE GOBIERNO INTERIOR SOBRE LA INVESTIGACIÓN DE CIERTAS ACUSACIONES CONTRA LOS MIEMBROS DE LA LEGISLATURA ATRIBUIDAS AL COLECTOR DE ADUANAS SR. ALDANESE

SEÑOR PRESIDENTE:

Vuestro Comité de Gobierno Interior tiene el honor de informar a la Cámara que, en cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución No. 64 de la Cámara, ha practicado una minuciosa y detenida investigación sobre las manifestaciones que se publicaron en el *Times* y el *Tribune* en los días 31 de octubre y 1 de noviembre de 1927, respectivamente, que afectaban al decoro y a la dignidad de los miembros de la Legislatura, habiendo requerido la comparecencia ante el Comité del Colector de Aduanas, Sr. Vicente Aldanese, así como también de los directores de los dos citados periódicos, y como resultado de dicha investigación desea hacer constar que si bien el *reporter* del *Times*, en sus declaraciones ante el Comité, afirmó que lo publicado en el *Times* era la impresión recogida por él en una conversación confidencial que había tenido con el Colector de Aduanas, Sr. Aldanese, éste, sin embargo, bajo juramento, negó enfáticamente haber facilitado tales informaciones, por lo que vuestro Comité de Gobierno Interior no halla motivo alguno de acción contra ninguno de los miembros de la Legislatura y, por tanto, pide se dé por terminado este asunto.

Respetuosamente sometido,

(Fdo.) LEÓN G. GUINYO

Presidente, Comité de Gobierno Interior

Al Honorable PRESIDENTE, CÁMARA DE REPRESENTANTES.

MOCIÓN LEUTERIO

Sr. LEUTERIO. Señor Presidente, propongo que el informe del Comité de Gobierno Interior, con todos los papeles, se endose a la Fiscalía General para que ésta investigue si hay allí algún hecho delictivo.

Sr. RAMA. Señor Presidente, para algunas preguntas al Caballero por Mindoro.

El PRESIDENTE. El Caballero por Mindoro puede contestar, si le place.

Sr. LEUTERIO. Sí, señor.

Sr. RAMA. Deseo saber cuál es la intención del Caballero por Mindoro al proponer su moción. La Cámara, que debía estar afectada por este asunto, parece que renuncia a tomar cartas en el mismo, mediante el informe del Comité que propone que se dé por terminado el asunto.

Sr. LEUTERIO. Tal como está el asunto, con las publicaciones de los periódicos y con las negativas del supuesto autor de la declaración, del editor y de los *reporters* de los periódicos, hay prueba *prima facie* de que existe algún delito o infracción de alguna ley.

Sr. RAMA. Suponiendo que se adoptase lo que Su Señoría desea que se adopte por la Cámara, ¿cómo se podría compaginar el informe del Comité, que recomienda que se dé por terminado el asunto, con la moción de Su Señoría de que se envíen los papeles a la Fiscalía General? ¿Cómo podríamos compaginar el hecho de que la Cámara, siendo la que más afectada debía estar sea la que ahora pide, por medio de su Comité, que se encarpete el asunto?

Sr. LEUTERIO. El informe del Comité, en resumidas cuentas, dice que no hay motivos para proceder contra ninguno de los miembros de la Cámara y que se dé por terminado el asunto. Yo creo ahora, en vista de las publicaciones de los periódicos y de la investigación, en donde comparecieron los editores y *reporters* de los periódicos que publicaron esa insidiosa declaración, y en vista de la negativa del supuesto autor de la misma, que hay prueba *prima facie* de libelo, hay injuria, hay calumnia. No nos vamos a detener ahora en examinar bien todas las pruebas, porque ese no es nuestro deber, pues tenemos funcionarios encargados de hacerlo, que son los fiscales.

Sr. RAMA. Tengo entendido que el Comité no solamente ha sido instruido para proceder contra los miembros de la Cámara, sino para investigar a cualquiera otra persona, facultándole para ese efecto, a citar *subpœna* a personas que son ajenas a la Cámara.

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

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

Sr. LEUTERIO. Sí, señor.

Sr. PALARCA. ¿Es el propósito de Su Señoría encomendar la recomendación del Comité, en el sentido de que se incluya dentro del cuerpo del informe la recomendación de que se endosen los papeles a la Fiscalía General?

Sr. LEUTERIO. No hay necesidad, basta nuestra resolución de que el informe con todos los papeles se endose a la Fiscalía General.

Sr. PALARCA. ¿No cree Su Señoría que eso es antireglamentario? ¿No cree Su Señoría que debe presentarse una resolución, porque dichos papeles son exclusivos del Comité de Gobierno Interior?

Sr. LEUTERIO. No, señor.

Sr. DE LA LLANA. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

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

Sr. LEUTERIO. Sí, señor.

Sr. DE LA LLANA. ¿Su Señoría está enterado del hecho de que no se puede libelar a una corporación, según la ley de libelo?

Sr. LEUTERIO. No es que yo siento que se cometió el delito, sino que solo pido que se endose a la fiscalía el informe, para que se estudie si realmente se cometió algún delito.

Sr. DE LA LLANA. Pero según la Ley de Libelo no se puede libelar a una corporación.

Sr. LEUTERIO. Vamos a ver.

Sr. VALLANUEVA (G.). Señor Presidente, propongo que la moción del Caballero por Mindoro se endose a algún Comité de la Cámara, para estudiar si debemos enviar el informe con todos sus papeles a la Fiscalía General, o no.

El PRESIDENTE. Se va a someter a votación la moción del Caballero por Negros Occidental. Los que estén en favor de dicha moción, digan *sí*. (*Una minoría: Sí*). Los que estén en contra, digan *no*. (*Una mayoría: No*). Rechazada.

Se va a someter a votación ahora la moción del Caballero por Mindoro. Los que estén conformes con dicha moción, digan *sí*. (*Una mayoría: Sí*). Los que estén en contra, digan *no*. (*Una minoría: No*). Aprobada.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, según el informe del Comité de Gobierno Interior, me parece incompleta la investigación llevada a cabo por dicho Comité. Desearía saber del Presidente de dicho Comité si ha averiguado algo o ha dirigido alguna pregunta en relación con la conducta observada por el Colector de Aduanas sobre la Ley de Cabotaje, referente a las manifestaciones hechas a la prensa por dicho Colector, en el sentido de que él criticaba la actitud de los líderes de la participación filipina en el Gobierno, por no haber endosado favorablemente el proyecto que, según él, había preparado según las instrucciones de dichos *leaders*.

CUESTIÓN DE ORDEN SUSCITADA POR EL SR. MENDOZA

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, para una cuestión de orden. Yo no tendría inconveniente en que la Mesa reconozca al Caballero por Cavite, si solicitara el consentimiento unánime de la Cámara. El *report* del Comité ya está aprobado por la Cámara, así como la moción del Caballero por Mindoro; y ahora, el Caballero por Cavite quiere dirigir preguntas al Caballero por Tayabas, Presidente del Comité de Gobierno Interior, sobre la misma cuestión aprobada ya por la Cámara.

El PRESIDENTE. Parece que el propósito del Caballero por Cavite es reabrir de nuevo la cuestión. El Caballero por Manila tiene razón. Pero el Caballero por Cavite está haciendo solamente una aclaración,

y probablemente él tenía el propósito de presentar una moción de reconsideración.

Sr. MENDOZA. El Caballero por Cavite no ha presentado ninguna moción de reconsideración, y está en el *floor* para dirigir preguntas al Caballero por Tayabas.

El PRESIDENTE. ¿El Caballero por Manila tiene objeción a que el Caballero por Cavite dirija preguntas al Caballero por Tayabas?

Sr. MENDOZA. El Caballero por Cavite puede solicitar el consentimiento unánime de la Cámara.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, creo que no hay necesidad, si el Caballero por Tayabas quiere acceder a mi ruego.

Sr. MENDOZA. Si el Caballero por Cavite cree que él tiene derecho a formular sus preguntas, yo insisto en la cuestión de orden suscitada por mí. Él debe pedir el consentimiento unánime de la Cámara.

Sr. LEUTERIO. Señor Presidente, entiendo que está en orden una pregunta de cualquier miembro de la Cámara al Presidente de un Comité que somete algún informe, mientras no se pase a otro asunto, aún cuando ya se haya resuelto alguna moción sobre el mismo informe.

Sr. MENDOZA. Una vez aprobado el informe del Comité rendido en el *floor*, prácticamente queda cerrado todo debate en cuanto a este informe.

DECISIÓN DE LA MESA

El PRESIDENTE. La Mesa va a resolver la cuestión. Trátase de un asunto que afecta al prestigio y a la dignidad personal de los miembros de la Cámara de Representantes, y un asunto de esta naturaleza está en orden en cualquier momento. Bajo esa inteligencia, el Caballero por Cavite puede hacer sus interpellaciones. Sin embargo, si quiere reabrir de nuevo el asunto tendrá que presentar la moción de reconsideración.

Sr. SORIANO. No he llegado todavía a eso, yo quiero solamente dirigir algunas preguntas al Presidente del Comité Interior.

Sr. MENDOZA. Si se ha sentado ya el Caballero por Tayabas.

El PRESIDENTE. La Mesa ha resuelto que ésta es una cuestión de privilegio que afecta a la dignidad de los miembros de la Cámara y el Caballero por Cavite puede pedir una información.

Sr. MENDOZA. Deseo llamar la atención al hecho de que la Mesa siempre ha decidido que cuando uno está en el *floor* y ya se ha sentado, ya nadie tiene derecho a estorbarle.

El PRESIDENTE. La Mesa siente tener que disentir de la opinión del Caballero por Manila, porque ésta es una cuestión que afecta a los miembros de la Cámara.

Sr. SORIANO. ¿Tendría la amabilidad el Presidente del Comité de Gobierno Interior, de contestar algunas preguntas?

Sr. GUÍNTÓ. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿El Comité de Gobierno Interior, al practicar la investigación o información que ha abierto sobre la conducta del Colector de Aduanas, le ha hecho algunas preguntas en relación también con la crítica que este Colector había lanzado contra

los *leaders* de la Legislatura con motivo del bill, que según él dijo, lo había preparado bajo la instrucción de dichos *leaders*?

Sr. GUINTÓ. Señor Presidente, el Comité de Gobierno Interior, no ha hecho esa pregunta al Colector de Aduanas, Sr. Aldanese, porque dicho Comité se limitó tan sólo a actuar con arreglo a las instrucciones dadas por la Cámara al mismo. Esas instrucciones aparecen en la resolución y consisten en que se investigue lo que hay sobre las publicaciones que aparecieron en el *Times* y en el *Tribune* como atribuidas al Sr. Aldanese, y que afectaban grandemente al prestigio y honor de la Cámara. Ese asunto a que se refiere el Caballero por Cavite en su pregunta, no estaba comprendido en la resolución adoptada por la Cámara de Representantes.

Sr. SISON. Para una aclaración. La intención de Su Señoría al presentar la moción, es precisamente para que se investigue si la actitud del Colector de Aduanas puede dar lugar a una acción contra él.

Sr. SORIANO. Acción criminal no, pero puede ser una acción administrativa o por lo menos, averiguar si es verdad que él ha hecho esa crítica y que pareció dar a entender que los *leaders* que le habían mandado redactar ese proyecto, estaban obligados a seguir sus opiniones vertidas en dicho proyecto.

Sr. SISON. Para una cuestión de orden. Entiendo que la moción del Caballero por Cavite es una moción completamente diferente a la moción del Caballero por Mindoro.

Sr. SORIANO. No existe todavía la moción. El Caballero por Pangasinán podrá presentar si quiere una moción después de mis preguntas. Para otra pregunta al Presidente del Comité de Gobierno Interior. Teniendo relación con el proyecto de ley que está considerando la Legislatura ahora, cual es la Ley sobre Cabotaje, las manifestaciones que dieron lugar a la mencionada publicación de la prensa, ¿no cree el Caballero por Tayabas que el Comité estaba implícitamente autorizado a dirigir preguntas, para determinar si ha sido propia o no la conducta observada por un funcionario del Gobierno, que es el Colector de Aduanas, en relación con una ley que se está debatiendo en la Cámara?

Sr. GUINTÓ. Antes de contestar, quisiera saber de Su Señoría si está haciendo una crítica o una censura a la actuación del Comité de Gobierno Interior.

Sr. SORIANO. No, señor, mi pregunta es muy clara y es la siguiente: ¿si ha creído o no conveniente el Comité hacer tal pregunta? Porque Su Señoría ha dicho que entiende que la resolución no les instruíra para abrir una información sobre ese hecho. Ahora pregunto yo: Estando relacionada esa información con la ley que se debate ahora, ¿no ha creído el Caballero por Tayabas que estaba implícitamente facultado o autorizado el Comité para hacer preguntas al Colector de Aduanas, sobre su conducta en relación con este bill?

Sr. GUINTÓ. Francamente, no se nos ha ocurrido semejante idea, por lo mismo que la investigación no iba dirigida contra el Colector de Aduanas ni contra su conducta, pues solamente le hemos citado *subpoena* al objeto de dar informes al Comité, respecto a si realmente posee él las pruebas que según el *Times* y el *Tribune* tenía en su poder en contra de algunos legisladores filipinos.

Sr. SORIANO. Creo que era una de las instrucciones de la Cámara el que se le preguntase primeramente si había hecho tal afirmación o no, y la de si tenía pruebas.

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

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

Sr. GUINTÓ. Sí, señor.

Sr. SISON. ¿El *chairman* del Comité de Gobierno Interior de la Cámara tendría algún inconveniente en hacer que se investigue la conducta del Sr. Aldanese en relación con su manifestación, en forma de crítica contra la actitud de los *leaders* de la participación filipina en el Gobierno, cuando él dijo que aquel proyecto por él preparado, se redactó por sugestión de los *leaders* pero que después éstos fueron los primeros en echarlo abajo?

Sr. GUINTÓ. Señor Presidente, no hubiera tenido inconveniente en hacerlo; pero creo que el Comité de Gobierno Interior y la misma Cámara no están facultados para investigar un asunto que afecta a una persona que no pertenece a la Cámara, que no es miembro de la Legislatura. El Comité de Gobierno Interior, solamente tiene jurisdicción sobre los miembros de la Cámara, y tratándose de investigar la conducta de una persona que no pertenece a la Cámara, creo yo que el Comité de Gobierno Interior, no puede legalmente abrir esa investigación.

Sr. SISON. ¿No cree Su Señoría que por el mero hecho de haber hecho una manifestación pública el Colector de Aduanas, calificando de inconsecuente la actitud del *Speaker* de la Cámara de Representantes en relación con el proyecto que él había preparado, eso podría afectar no solamente a la Cámara, sino también a los miembros de la misma?

Sr. GUINTÓ. Creo yo que no es el Comité de Gobierno Interior el llamado a actuar sobre este asunto. Yo creo que ahora mismo, cualquier miembro de la Cámara, puede presentar un proyecto de resolución ordenando que se investigue por las autoridades correspondientes la conducta del Colector de Aduanas.

Sr. SISON. Es eso mismo.

El PRESIDENTE. La Mesa ruega a los Caballeros que se fijen a la materia en discusión.

Sr. SISON. Lo que quería preguntar al *chairman* del Comité de Gobierno Interior, es si tiene algún inconveniente en preparar alguna resolución pidiendo a la Cámara que se practique la investigación.

Sr. GUINTÓ. Como *chairman* del Comité de Gobierno Interior, creo que no soy el llamado a eso, pero cualquiera de nosotros puede hacerlo, sin necesidad de que el Comité de Gobierno Interior sea el que formule esa investigación. El Caballero por Pangasinán, como cualquiera de nosotros, puede presentar la resolución ahora mismo. Si la Cámara instruye que el Comité de Gobierno Interior prepare esa resolución, no tendremos inconveniente en hacerlo.

Sr. CONFESOR. Señor Presidente, desearía dirigir algunas preguntas al orador.

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

Sr. GUINTÓ. Sí, señor.

Sr. CONFESOR. ¿No es verdad que el editor del *Tribune* dijo ante el Comité que Su Señoría dignamente preside, que él tiene informes fidedignos de que se han realizado sobornos y que se han prometido sobornos a algunos representantes, no estando él en condiciones de revelar nombres, por impedirsele la ética profesional?

Sr. GUINTO. ¿Se refiere el Caballero por Iloilo al editor del *Tribune* o al del *Times*?

Sr. CONFESOR. Me refiero al Sr. Rómulo.

Sr. GUINTO. Voy a contestar diciendo que el Sr. Rómulo, no obstante los repetidos requerimientos hechos por cada uno de los miembros del Comité, no quiso contestar categóricamente si tiene pruebas suficientes para señalar quiénes son los culpables. El editor del *Tribune* como pueden atestiguar las notas taquigráficas, dijo lo siguiente: "tengo solamente ligeras inferencias, informes más o menos inciertos obtenidos de mis *reporters*; pero no estoy en disposición de decir quiénes son, porque, en primer lugar, no sé quiénes son, y en segundo lugar, no disponía de pruebas concluyentes.

Sr. CONFESOR. La mejor prueba es que el Comité de Gobierno Interior ordene una transcripción de las notas taquigráficas de su Comité, y allí se verá de que el editor del *Tribune* hizo aseveraciones concretas, al efecto de que él y su periódico tienen esas informaciones, pero por ética profesional no puede revelar los nombres. Y dijo todavía, que sus informaciones provinieron de fuentes fidedignas, de personas privadas y de personas que ocupan cargos en el Gobierno.

Sr. GUINTO. Pregunto a mi vez a Su Señoría: ¿no es cierto que el Sr. Rómulo dijo, "I am not in a position to reveal," es decir, que no está en condiciones de decir los nombres, porque, en primer lugar, no sabía esos nombres? Eso es lo que dijo.

Sr. RAMA. Señor Presidente, desearía dirigir algunas preguntas al orador.

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

Sr. GUINTO. Sí, señor.

Sr. RAMA. Tengo entendido que el Comité de Gobierno Interior ha rendido su informe, bajo el fundamento de que no se ha sacado nada en claro que demuestre haber cometido prevaricación algunos miembros de la Cámara; y el Comité, en vista de que no se ha probado nada de la supuesta declaración hecha por el Sr. Aldanese, recomienda que se dé por terminado el asunto. Ahora deseo preguntar al Comité, si no está enterado de que un miembro de esta Cámara, el Sr. Confesor, por confesión propia, ha declarado haber sido objeto de soborno. ¿No ha tenido en cuenta el Comité este hecho?

Sr. GUINTO. El Comité no lo ha tenido en cuenta y no ha incluido en su investigación ese hecho.

Señor Presidente, la resolución se aprobó por la Cámara hace dos o tres días, y la investigación practicada por el Comité de Gobierno Interior tuvo lugar solamente hace dos días, y el asunto a que ahora se refiere el Caballero por Cebú llegó al conocimiento del Comité ayer, de tal suerte que mal podría incluirse en aquella investigación este asunto. Ahora bien, si la Cámara vuelve a instruir al Comité de Gobierno Interior que practique una investigación sobre ese caso denunciado por el Caballero por Iloilo

ayer, creo que el Comité de Gobierno Interior no tendría inconveniente en obedecer a la Cámara, como siempre le ha obedecido.

Sr. RAMA. Tengo entendido que el Comité de Gobierno Interior no tiene necesidad de esperar instrucciones de la Cámara, si realmente vela por el decoro y la dignidad de los miembros de la Cámara.

El PRESIDENTE. ¿Cuál es la moción concreta del Caballero por Cebú?

Sr. RAMA. Quería solamente preguntar si el Comité de Gobierno Interior ha incluido este asunto en su investigación.

Sr. GUINTO. Yo quisiera llamar la atención de Su Señoría al hecho de que los reglamentos señalan los asuntos en que el Comité de Gobierno Interior puede tener jurisdicción; y según esos reglamentos, el Comité tiene jurisdicción sobre los asuntos que se refieren al decoro y dignidad de los miembros de la Legislatura, pero tratándose de un asunto, como el caso señalado por el Caballero por Iloilo, que se refiere a una persona particular, no creo que el Comité tenga jurisdicción en ese caso.

Sr. LEUTERIO. Señor Presidente, parece que los caballeros están fuera de orden, porque están tratando de un asunto que no tiene nada que ver con el que se discute.

El PRESIDENTE. La Mesa sostiene el punto de orden. Léase el informe del Comité Legislativo sobre Mindanao y Sulú.

INFORME DEL COMITÉ LEGISLATIVO SOBRE MINDANAO Y SULÚ

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

REPORT SOBRE MINDANAO-SULÚ

MANILA, Octubre 1^o, 1927

A LA LEGISLATURA FILIPINA, Manila.

CABALLEROS: De acuerdo con la resolución adoptada por la Legislatura el 3 de noviembre de 1925, creando un Comité Conjunto de la misma para practicar una investigación de los asuntos de Mindanao y Sulú y otros territorios habitados por no cristianos, el 30 de marzo de 1927 quedó formado el siguiente comité: por parte del Senado, el Presidente del mismo y los Senadores Osmeña y Quirino, y por parte de la Cámara de Representantes, el Speaker de dicha Cámara y los siguientes Representantes: Sres. Almeida, Banson, Bautista, Clarin, Dacanay, De la Cruz, Guinto, Hilario, Lacson, Laico, Laserna, Moscoso, Nieto, Oppus, Padilla, Palanca, Ramos, Ramos, Reyes, San Agustín, Serapio, Siapno, Valdes Llongson y Veloso.

El Comité se dirigió a Mindanao y Sulú via Cebú, de acuerdo con el siguiente itinerario:

Puerto	Llegada	Salida
Manila.....	Marzo 1, 10.00 a. m.	Marzo 30, 6.30 p. m.
Cebú.....	Abril 1, 8.30 p. m.	Abril 1, 8.30 p. m.
Iloilo.....	Abril 4, 5.00 a. m.	Abril 5, 4.00 p. m.
Cotabato.....	Abril 6, 4.00 p. m.	Abril 7, 3.40 p. m.
Zamboanga.....	Abril 8, 7.50 a. m.	Abril 8, 10.20 p. m.
Jolo.....	Abril 9, 8.15 a. m.	Abril 10, 1.15 a. m.
Zamboanga.....	Abril 10, 1.30 p. m.	Abril 10, 12.00 p. m.
Davao.....	Abril 11, 5.05 p. m.	Abril 11, 5.45 p. m.
Camp Overton.....	Abril 12, 5.45 a. m.	(Transportación terrestre)
Camp Keithley.....	id.....
Dansalan e Iligan.....	Abril 12, 8.00 a. m.	id.....
Camp Overton.....	Abril 12, 1.00 p. m.
Manila.....	Abril 14, 6.00 p. m.

El Comité fué bien recibido en todos los lugares visitados. Sus miembros tuvieron oportunidad de observar hasta donde les fué posible las condiciones imperantes dentro del limitado tiempo a su disposición. Se recibieron peticiones de varias delegaciones y personas. Era interesante oír a

los principales de las distintas localidades exponiendo con franqueza las necesidades de sus comunidades respectivas. Sus manifestaciones versaban primordialmente sobre escuelas, caminos, agricultura y contribuciones. Pedían mejoras en obras públicas, especialmente en carreteras. Condenaban abiertamente todo acto de desorden o que implicase violencia e ilegalidad. Evidentemente, han llegado a comprender todas las ventajas y beneficios de la civilización y del progreso.

En general, el Comité tuvo la satisfacción de observar señales de progreso en todos los ramos de la actividad, tanto los privados como los patrocinados por el Gobierno y costeados con fondos suministrados por los gobiernos insular y locales. En Joló, particularmente, el Comité encontró una notable eficiencia en el manejo de los organismos administrativos locales. Estos organismos están encomendados, en la mayoría de los casos, a los mismos vecinos que han llegado a apreciar y comprender la necesidad de dichas entidades para la conservación del orden público y para el fomento del progreso de la comunidad.

En las provincias de Zamboanga y Dávao la gente está satisfecha de la organización actual de las juntas provinciales, en las cuales el gobernador y el tercer vocal son elegidos por sufragio popular de conformidad con la Ley Electoral general. Se recibió sin embargo por el Comité una solicitud en el sentido de que se les concediese mayor autonomía, de manera que todos los miembros de la junta provincial sean elegidos al igual que en las provincias de régimen regular, eliminándose así al tesorero provincial del seno de la junta. También se recibieron peticiones verbales y por escrito en el sentido de que se constituyeran en municipios regulares las localidades más progresivas, y que, allí donde los presidentes municipales de los municipios de régimen regular son nombrados, sean éstos elegidos por sufragio popular con arreglo a la Ley Electoral general. Es tan notable el estado de progreso en las provincias de Zamboanga y Dávao y tan efectiva la recaudación de impuestos, que el Comité ha quedado impresionado con la idea de que pronto llegará el tiempo, si es que no ha llegado ya, de que tales provincias disfruten de todas las ventajas de una provincia regular y asuman todas las responsabilidades provinciales.

En Lánao, el Comité recibió irrecusables pruebas del sentimiento de solidaridad nacional. Un numeroso grupo de filipinos mahometanos expresó su entusiasta adhesión a los gobernantes filipinos e hizo protestas de confraternidad hacia el resto de los habitantes de Filipinas. Sin embargo, había otro grupo que, al parecer, estaba descontento de la situación actual, particularmente en lo que toca al pago de contribuciones. Analizando, sin embargo, el verdadero sentir de los hombres de este grupo, se ve que lo que ellos desean no es realmente el establecimiento de un régimen con preferencia a otro, sino una situación en que queden completamente libres de todo control gubernamental. La oposición a las contribuciones es todavía efecto de la organización social y política que regía de costumbre en los filipinos mahometanos desde tiempo inmemorial, y que reconocía en el jefe de cada comunidad el privilegio de exigir contribuciones. No es de extrañar, por tanto, que existan aun ciertos personajes conspicuos en dicha provincia que se empeñan en conservar una prerrogativa para ellos provechosa. Sin embargo, a medida que se propague una mejor comprensión de las responsabilidades del ciudadano al Gobierno y se vaya irraigando el sentimiento de orden entre los habitantes de Lánao, y a medida que aquellas comunidades se vayan estabilizando mediante la educación y las otras agencias de progreso en ellas establecidas, o que se establezcan, la influencia de los datus refractarios a las modernas ideas de gobierno irá naturalmente decreciendo, si no se anula por completo. Esta transformación tan necesaria y conveniente al progreso social y político de Lánao podría lograrse más rápidamente si los gobernantes enviados a dicha provincia así como el gobierno central, en vez de reconocer y prestar atención a los jefes de los grupos recalcitrantes, sostuviesen y utilizasen, para desempeñar las funciones del Gobierno, la colaboración de aquellos elementos que se muestran dispuestos a aceptar las responsabilidades del nuevo régimen y se decidan a sostener el gobierno establecido.

Era también alentador observar el creciente interés de muchísimos hermanos del Sur en el mejoramiento de sus condiciones de vida. Este interés, no cabe duda de ello, es, en gran parte, el resultado directo de la ilustración adquirida por ellos mediante las actividades del Gobierno en lo que toca a la instrucción pública, obras públicas, sanidad y policía.

Las escuelas son agencias importantes para la instrucción de los ciudadanos y para la divulgación de conocimientos relacionados con el mejoramiento de las normas de vida. Dignos son de encomio los maestros, que con abnegación y desinterés han aceptado empleos en parajes aislados en el interior de Mindanao y Sulú para contribuir, en la parte que les corresponde, a la patriótica empresa de laborar por el engrandecimiento de Filipinas. Es de lamentar que en algunos lugares de Mindanao y Sulú, el valor de las escuelas no haya llegado a ser todavía comprendido enteramente por sus habitantes. Es de esperar, sin embargo, que con el tiempo y el trabajo paciente del Gobierno éstos se darán cuenta de que solamente por la instrucción podrán alcanzar un progreso positivo, social y político.

En estos últimos años ha disminuido el número de matriculados en las escuelas no cristianas de Mindanao. La aplicación de la ley que dispone la enseñanza obligatoria produjo un aumento en el número de alumnos durante algún tiempo, pero no ha logrado que se acepte a un modo general y firme nuestro sistema de educación, ni retener los niños en las aulas. Los no cristianos, especialmente los mahometanos de Lánao, Cotabato y Dávao, tienen cierta idea sobre educación que es difícil de comprender, pero que se debe tener en cuenta al buscar soluciones al problema. Crees que el sistema actual ataca la raíz misma de algunas de sus costumbres sociales, pues tiende a impedir la explotación del trabajo de los niños, a evitar los matrimonios prematuros y a extirpar la poligamia. Por consiguiente, no es de extrañar que los padres miren con cierto recelo nuestro actual sistema de enseñanza. Si a esto se añade la oposición de ciertos caciques y "panditas," fundada en la creencia de que la paulatina instrucción de la juventud debilitará su influencia sobre su pueblo, resulta evidente la gravedad del problema. La situación es espinosa, y no podrá resolverse por medio de alguna improvisada y brillante panacea. Tanto, y fomentada, una cuidadosa selección de los maestros de escuela y acierto en el empleo de los jóvenes instruidos que salgan de las escuelas contribuirán grandemente a desvanecer este prejuicio. El progreso será, desde luego, lento, pero la constancia en la política de educar a las masas, respetando sus creencias y prejuicios religiosos, prácticos, al fin, la elevación cultural de la población no cristiana.

En Sulú, la concurrencia a las escuelas ha sido relativamente más satisfactoria, debido quizás a la cooperación que los jefes de las localidades, en su mayoría suluanos, han prestado al programa de enseñanza. El progreso alcanzado en Sulú puede considerarse como un índice para determinar lo que se debe hacer en Lánao, Cotabato y Dávao. En Sulú se ha hecho comprender al pueblo los beneficios que se derivan de la educación y su objeto, que es promover el bienestar general, sin destruir las instituciones religiosas y sociales que existen durante varias generaciones.

Una de las necesidades más urgentes de la instrucción pública en Mindanao consiste en un magisterio bien preparado y extraído del pueblo de cada localidad. Esto se logrará aumentando el número de colegiaturas para Mindanao y Sulú, con el fin de que se haga posible el envío de estudiantes mahometanos y otros no cristianos a las escuelas normales insulares y provinciales. En algunos grandes centros de población sería conveniente concentrar alumnos en escuelas agrícolas con dormitorios y otros edificios necesarios. Este sistema ha dado resultados satisfactorios dondequiera que se ha implantado, y se debe fomentar en Mindanao y Sulú donde el objetivo inmediato debe ser el formar jefes o dirigentes que, no solamente sirvan de maestros, sino que también, mediante la influencia que deben ejercer, daden su educación superior, en sus respectivas localidades, laboren por que se tenga una comprensión más exacta de nuestro sistema de enseñanza y disipen cualquier prejuicio que exista contra el mismo.

A la obra de sanitación se puede atribuir en no pequeño grado el éxito de la política de atracción que desde los comienzos se ha puesto en práctica por el Gobierno para la solución del llamado problema moro. La sanitación, al reducir el alto promedio de mortalidad, ha hecho posible el incremento de la población. Ha ayudado también a desarrollar la formación física de los niños y adultos. Más hospitales y dispensarios públicos piden los mismos filipinos mahometanos, quienes, al igual que sus hermanos cristianos, han llegado a apreciar estas agencias de la civilización. El sistema de hospitales establecido en Mindanao y Sulú es muy útil y debe extenderse. Está de acuerdo con la

política del Gobierno de mantener hospitales insulares en los centros de poblaciones que, por razón de su distancia, no tienen acceso a las facilidades que proporcionan el Hospital General de Manila.

La Constabularia ha prestado excelentes servicios en Mindanao y Sulú. Sus puestos más avanzados, distribuidos a lo largo de la costa y hacia el interior, han servido no solo para librar las regiones remotas de malhechores y de otros elementos de mal vivir, sino para atraer núcleos de emigrantes que luego fueron la base de nuevos barrios y municipios. Al organizarse el Departamento de Mindanao y Sulú en 1914, con ocasión del cambio de régimen militar a civil, se creyó conveniente utilizar a oficiales constabularios para cargos civiles, debido a la falta de otros hombres hábiles entonces. Muchos de ellos fueron nombrados gobernadores delegados destinados a distritos lejanos. Estos oficiales fueron también nombrados jueces de paz ex-officio en sus respectivas jurisdicciones en vista de que se estaban suscitando numerosos casos que requerían el fallo judicial. En general, esta medida ha dado resultados satisfactorios y todavía continúa en vigor. Sin embargo, muchas personas han expresado la opinión de que estos oficiales deben ser paulatinamente relevados de sus funciones de gobernadores delegados y jueces de paz ex-officio, a medida que haya personas idóneas para desempeñarlos, lo cual tiene por objeto abolir la práctica antidemocrática de revestir de excesivos poderes a una sola persona. El Comité cree que esta sugerencia merece consideración.

En noviembre de 1913, al tiempo en que el gobierno civil se estableció en Mindanao y Sulú, los Estados Unidos mantenían en aquel territorio 141 soldados americanos y 1,768 scouts filipinos. La Constabularia tenía entonces una fuerza de 61 oficiales y 1,034 soldados. Implantado el gobierno civil, las fuerzas del ejército americano fueron retirándose gradualmente, hasta que hoy día solamente hay allá dos compañías de scouts en estacionadas en Mindanao y Sulú. Las tropas de scouts de los Estados Unidos fueron indudablemente de alguna utilidad en los primeros años; pero, en vista de que la Constabularia ha estado prestando servicios de vigilancia por todo el distrito y mantenido el orden público durante los últimos catorce años a satisfacción general, se cree que una retirada total de las pocas tropas de scouts de los Estados Unidos allí existentes no afectaría a los problemas de orden y seguridad.

Los medios de comunicación y transporte ya establecidos entre los pueblos de Mindanao y Sulú, aunque no tan extendidos como debieran ser, han contribuido al mejoramiento de las condiciones de vida. Con estos medios de transporte mejorados, que facilitan el contacto social y comercial, los habitantes nativos han visto que, dondequiera que antes obtenían un peso por sus productos, hoy pueden conseguir, por lo menos, dos. Esta circunstancia ha debido abrir sus ojos y les ha hecho comprender que, con mayores utilidades en efectivo por el producto de su trabajo, pueden adquirir más cosas de las que hacen la vida más cómoda.

No se puede hablar de aquella hermosa región sin recordar que su estado de relativo progreso y tranquilidad se ha debido, primero, al régimen militar de los primeros años que abrió el camino al régimen civil del año 1913, y, segundo, al éxito de este régimen civil bajo la dirección del Gobernador Carpenter. La política de atracción de los administradores civiles y las sabias medidas que dictaron para la propulsión del bienestar de sus habitantes tanto en el ramo del desenvolvimiento material como en el moral, fueron el secreto de la transformación que se ha estado operando en Mindanao y Sulú desde la ocupación americana.

Todo el que visite o recorra Mindanao y Sulú no dejará de observar la necesidad de aumentar su población, a fin de que los terrenos baldíos de aquellas islas muy adecuados para fines agrícolas, sean ocupados y se les haga producir en forma que contribuya considerablemente y de un modo positivo al bienestar económico del pueblo filipino. El Comité advirtió con profunda satisfacción el gran número de emigrantes procedentes de Luzon y Visayas. Estas gentes desean de labrar fortuna trabajando, algunas de ellas aprendidas por la necesidad, y otras por no poseer en los pueblos de donde proceden terrenos suficientes y propios, se han tras-

ladado a las islas del Sur, resueltas a pasar por todas las pruebas penosas y sufrir los sacrificios indispensables en toda empresa de colonización. Alentados o no por el Gobierno, migrantes que carecen de propiedad territorial o, al menos, la mayoría de ellos se establecerán definitivamente en Mindanao y Sulú, ocupando tierras que con el tiempo serán suyas y de sus hijos. Una de las ventajas que resultan de este movimiento de población de norte a sur consiste en que los naturales de esta última parte tendrán las ventajas que proporcionan las heredades permanentes y procurarán seguir el ejemplo que les dan sus compatriotas cristianos. Cuando un moro se interesa en la propiedad territorial, es señal de que está dispuesto a apartarse de sus antiguas tradiciones y prácticas, según las cuales un datus se considera dueño de todo el terreno de su jurisdicción, lo cual era la causa principal de las agitaciones y las condiciones de inestabilidad que existían con anterioridad al establecimiento del gobierno civil. El Comité fue informado de que la política inaugurada por el Gobierno, hace algún tiempo, de llevar a cabo extensas mediciones de terrenos ocupados por no cristianos, y de estimular a éstos a obtener títulos perfectos de propiedades, ha dado por resultado el que los habitantes nativos de Mindanao y Sulú sintiesen rápidamente el deseo de poseer títulos permanentes de propiedad de sus terrenos. Los records de la Oficina de Terrenos demuestran que se han gastado aproximadamente ₱1,500,000 en mediciones de terrenos de propiedad mora y ponen de manifiesto el hecho de que toda la isla de Joló y algunas y pequeñas islas adyacentes han sido completamente habiéndose iniciado en lotes, habiéndose iniciado también el correspondiente expediente catastral en los tribunales de aquella jurisdicción. El Comité se complace también en hacer constar que, según sus informes, los hermanos del Sur, en su ansiedad por obtener títulos de propiedad prontamente, se prestan voluntariamente a contribuir considerable sumas de dinero para la medición de los terrenos que solicitan, cosa que, bajo la ley, debía hacerse gratuitamente, pero que, debido a la falta de fondos públicos, no se podía realizar inmediatamente.

El Comité halló que en Davao los japoneses tienen bajo su dominio aproximadamente 30,000 hectáreas de terreno, tanto público como privado. Parece que los japoneses fueron los primeros que se establecieron y colonizaron Davao, y que los terrenos que poseen fueron solicitados por ellos con anterioridad a la aprobación de la Ley de Terrenos Públicos hoy vigente, que limita la adquisición de terrenos a los nacionales de Filipinas y de los Estados Unidos. Ha habido rumores de infracciones de la Ley de Terrenos en la adquisición de tales propiedades, mas el Comité no ha recibido pruebas directas en su apoyo. Los japoneses han contribuido grandemente al progreso económico de Davao, y en vista de la limitación actual contra nuevas adquisiciones de terrenos públicos por los extranjeros, el dominio público en Mindanao está salvaguardado contra toda competencia desventajosa por parte del capital y mano de obra venidos de fuera.

El Comité visitó algunas colonias de Cotabato que se establecieron de acuerdo con las disposiciones de la Ley No. 2280 y 2806. Estas colonias se encuentran a unas sesenta y cuatro millas desde la embocadura del Río Grande de Cotabato y se extienden sobre un llano abierto muy adaptado para la agricultura. El Comité halló contentos a los colonos. En una de las colonias establecidas exclusivamente para migrantes mahometanos hay 330 familias mahometanas, que viven en armonía y paz con sus vecinos cristianos. Si alguna prueba era necesaria para demostrar que los filipinos cristianos pueden vivir en paz y armonía con los filipinos mahometanos, las colonias mixtas en Cotabato nos la dan completa.

Como resultado del establecimiento de estas colonias, grandes áreas de terrenos fértiles, un tiempo incultas, han sido puestas en estado de explotación y cultivo. Los colonos han pasado de inquilinos sin heredad propia, o de simples obreros o aparceros, a pequeños propietarios, contentos y relativamente prósperos, formando así una clase estable. Gran parte de las colonias de Mindanao y Sulú se hallan a lo largo de la costa. En el interior, las villas, los fuertes campamentos de los datús y sultanes son pocos y muy separados unos de otros. Las colonias agrícolas hasta ahora establecidas bajo los auspicios del Gobierno no son más que pequeños grupos esparcidos en las vastas llanuras vírgenes e incultas por falta de brazos. Poblarlas y fecundarlas

mediante la migración de los miles de braceros sin tierras que viven en las regiones de densa población en Luzón y Visayas, tal debe ser la política del Gobierno.

Se ha observado que un gran número de migrantes se han establecido en Misamis, donde han adquirido terrenos y levantado hogares permanentes. Estos migrantes llegaron a estos lugares sin ayuda de ningún género de parte del Gobierno y dan muestras evidentes de contentos y progreso. Con la terminación de la proyectada carretera que enlace Misamis con la costa Sur de la Isla de Mindanao, se espera que habrá un gran flujo de migrantes, no sólo para Zamboanga, sino también para Cotabato y más tarde para Sulú. La corriente de este movimiento, adecuadamente supervisada y dirigida, podrá ser el factor más importante en el desenvolvimiento económico de Mindanao y Sulú.

Para promover un desarrollo sistemático y completo de Mindanao y Sulú, sería conveniente adoptar pasos para determinar qué secciones de aquellas islas se adaptan mejor al cultivo del azúcar, del coco, abacá, goma, arroz y maíz; qué planes de desarrollo para caminos o para ferrocarril podrían acometerse y bajo qué condiciones; qué sitios deben ser reservados para *domestic settlement*; qué medidas deben tomarse para el uso de la fuerza hidráulica que haya disponible, y, en general, recoger y sistematizar una completa y correcta información posible que pueda ser de utilidad a los migrantes y capitalistas.

No estaría de más hacer constar aquí la labor realizada por las varias misiones cristianas. Han rendido valiosas ayudas, no solo al mejoramiento de las condiciones de vida, sino también a ganar la estima del pueblo hacia los esfuerzos del Gobierno al promover su adelanto y el desenvolvimiento material de su territorio.

Ha habido notables progresos en la construcción de carreteras desde el establecimiento del gobierno civil en los territorios comprendidos dentro de la antigua Provincia Mora. En 1913 había en la Provincia Mora 80 kilómetros de caminos de primera clase, 153 de segunda, 106 de tercera y 453 de veredas. Estos caminos han sido mejorados y extendidos desde que se organizó el gobierno civil en la isla. Durante su reciente viaje de inspección por estas regiones, el Comité fué informado de que existen hoy en las siete provincias especiales de Mindanao y Sulú, 186.4 kilómetros de carreteras de primera clase, 253.1 de segunda clase, 232.1 de tercera clase y 1,548 kilómetros de caminos considerados como veredas, lo que indica un aumento de 106.4 kilómetros de carreteras de primera clase, 100.1 de segunda clase, 126.1 de tercera clase y 1,095 kilómetros de veredas, respectivamente.

Los miembros del Comité están unánimemente convencidos de la necesidad de construir más carreteras en Mindanao y Sulú. Los habitantes de aquellas islas afuyen rápidamente a las comarcas interiores, ocupando definitivamente terrenos de *homesteads* y produciendo artículos de valor comercial. A estas gentes se les debe proporcionar medios de transporte con el fin de que puedan despachar sus productos al mercado con una utilidad razonable. De nada serviría que se induzca a la gente a establecerse en Mindanao y Sulú mientras no se le provea de medios de comunicación con los cuales pueda ponerse en contacto con los centros mercantiles. Además, los caminos son importantes por razón de que van aparejados siempre con la colonización y el cultivo. La instauración del gobierno y del orden se consigue más eficazmente por medio de buenas carreteras. Un ejemplo de ello está en la apertura de la carretera de Joló al extremo oriental de la isla, que ha hecho posible la pacificación de las zonas donde solía vagar la colonización y el cultivo. Antes de la construcción de esta carretera había entre la ciudad de Joló y el extremo oriental de la isla muchos lugares que servían de refugio a peligrosos malhechores.

En cuanto a obras del puerto de Mindanao y Sulú, el Comité halló que existen buenos desembarcaderos en los pueblos de Cotabato y Olan, en la provincia de Cotabato; en Iligan y Kolambungan, provincia de Lanao; en Joló, provincia de Sulú; en Zamboanga, Malangas, Margosatubig y Pamabutan, provincia de Zamboanga; y que hay en proyecto la construcción de desembarcaderos en los siguientes puntos, a saber: Parang y Letsak, en la provincia de Cotabato; Matti, provincia de Dávao; y Olutanga, provincia de Zamboanga.

Incumbe a la Legislatura dictar leyes que den las facilidades necesarias para que los filipinos de los distritos más

densamente poblados puedan emigrar a los deshabitadas pero ricas regiones de Mindanao y Sulú, en donde fundan nuevos hogares y cultivar el suelo. La experiencia enseña que es conveniente confiar y concentrar en una sola agencia del Gobierno la tarea de promover, coordinar y administrar proyectos de colonización tanto los que ya existen hoy, como los que se establezcan en adelante.

RECOMENDACIONES

Continuación de las colonias.

1. La obra de colonización de Mindanao y Sulú debe continuar, destinándose fondos para el establecimiento de más colonias agrícolas. Está demostrado de modo concluyente que los filipinos cristianos y los mahometanos pueden convivir en perfecta armonía en remotas regiones agrícolas. Estas colonias han contribuido también a aminorar la densidad de población en ciertas secciones de Luzón y Visayas y a aumentar la producción de artículos de primera necesidad en Filipinas, particularmente el palay y el maíz.

Apertura de caminos.

2. Deben votarse fondos para la construcción de más carreteras en Mindanao y Sulú, siguiendo el plan formulado por la Oficina de Obras Públicas. De suma importancia es el camino interprovincial de Misamis-Zamboanga, ruta seguida por la otra migratoria de mayor volumen hacia Zamboanga y Cotabato, y el de Joló (Tandu Bato) en la isla de Joló. También es necesario destinar fondos para la terminación de la carretera interprovincial de Lanao-Cotabato y de Cotabato-Dávao.

Mayor participación en el Gobierno.

3. A los nativos no cristianos de Mindanao y Sulú se les debe conceder una participación cada vez mayor en el manejo de sus asuntos. La política ya adoptada en el sentido de que a los nativos no cristianos de Mindanao y Sulú se les da la preferencia en la selección de empleados para el servicio insular, provincial o municipal, destinados a aquella región es buena y debe mantenerse.

Junta técnica de desarrollo.

4. A fin de poder preparar un programa de desarrollo económico, progresivo y sistematizado, sería recomendable la organización de una junta técnica compuesta de personas de experiencia en los negocios, en agricultura y en la ingeniería para hacer las investigaciones necesarias y formular las consiguientes recomendaciones a la Legislatura.

Visita periódica.

5. El viaje del Comité Legislativo a Mindanao y Sulú ha sido muy útil. Una inspección de tiempo en tiempo por un Comité de la Legislatura sería necesaria para la perfecta realización de la política nacional en aquellas regiones.

Asimismo sería recomendable una visita periódica por parte de los filipinos mahometanos a los puntos más interesantes de Luzón y Visayas para una penetración más estrecha y efectiva entre mahometanos y cristianos.

Respetuosamente sometido,

Comité por parte del Senado:

Firmados: Manuel L. Quezon, presidente; Sergio Osmeña, miembro; Elpidio Quirino, miembro.

Comité por parte de la Cámara de Representantes:

Firmados: Manuel Roxas, presidente; Fausto Almeida, miembro; Primitivo San Agustín, miembro; Manuel Laserna, miembro; Anasias Lazo, miembro; Serviliano de la Cruz, miembro; Olegario B. Clarin, miembro; León G. Guintó, miembro; Juan S. Reyes, miembro; Basilio Bautista, miembro; Isaac A. Lacson, miembro; José Padilla, miembro; Simeon Ramos, miembro; Leoncio Dacanay, miembro; Feliciano Ramos, miembro; Manuel S. Eanson, miembro; Ceferino Hilario, miembro; Juan Veloso, miembro; Segundo C. Moscoso, miembro; Tomás Oppus, miembro; Pedro Valdés Liongson, miembro; Manuel Nieto, miembro; Mariano Marcos, miembro; Sisnando Palares, miembro; José Serapio, miembro; e Isidoro Siapno, miembro.

El PRESIDENTE. A los Comités correspondientes. Está en orden el Proyecto de Ley No. 3066 de la Cámara. Léase el proyecto.

FRANQUICIA A FAVOR DE LUIS DE LEÓN

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

PROYECTO DE LEY NO. 3066 DE LA CÁMARA

(Presentado por los Representantes Torres, Moscoso e Hilaado)

NOTA EXPLICATIVA

Deseo de facilitar a los de Cabanatuan, Nueva Ecija, así como a los habitantes de los pueblos vecinos de buena calidad, el Sr. Luis de León, prominente vecino de dicho municipio, solicita esta franquicia cuya aprobación por la Legislatura se recomienda por los que suscriben.

(Fdo.) RAMÓN TORRES

Representante, Segundo Distrito,
Negros Occidental(Fdo.) SEGUNDO C. MOSCOSO
Representante for Antique(Fdo.) SERAFÍN P. HILAADO
Representante, Primer Distrito,
Negros Occidental

LEY CONCORDANDO A LUIS DE LEÓN UN PRIVILEGIO PARA INSTALAR MANTENER Y OPERAR EN EL MUNICIPIO DE CABANATUAN, DE LA PROVINCIA DE NUEVA ECJIA, ISLAS FILIPINAS, UNA PLANTA PARA FABRICAR HIELO, PARA EL SUMINISTRO DE TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA CITADA PROVINCIA.

El Senado y la Cámara de Representantes de Filipinas constituidos en Legislatura y por autoridad de la misma decretan:

ARTÍCULO 1. Sujeto a las condiciones que establece esta Ley y a las disposiciones de la Ley Número Tres mil ciento ocho y sus enmiendas que sean aplicables, por la presente se concede a Luis de León el derecho, privilegio y autorización, por un periodo de cincuenta años, a contar desde la aprobación de esta Ley, para instalar, mantener y operar una planta de hielo en el municipio de Cabanatuan, Nueva Ecija, con el objeto de producir y distribuir hielo para su venta dentro de los límites de la provincia de Nueva Ecija, Islas Filipinas. El concesionario tendrá además el derecho y privilegio de instalar cuantos aparatos y accesorios fueren menester para el suministro y distribución de hielo y para surtir, vender y facilitar hielo a cualquiera persona, corporación o entidad pública o privada dentro de los referidos límites para uso provincial, municipal, doméstico o refrigeración, y para cualquier otro uso a que pueda aplicarse el hielo, y también para imponer y recaudar una tarifa de precios convencionales por el suministro de dicho hielo: *Entendiéndose*, Que esta concesión no tendrá efecto hasta que el concesionario haya obtenido de la Comisión de Servicios Públicos un certificado acreditativo de la pública necesidad y conveniencia del mismo según el objeto del artículo quince, inciso (1) de la Ley Número Tres mil ciento ocho tal como está enmendado, y haya presentado dicho certificado al Secretario de Comercio y Comunicaciones al aceptar este privilegio; Y *entendiéndose*, además, Que si el concesionario no presentase a la Comisión de Servicios Públicos la correspondiente solicitud para obtener el expresado certificado dentro del plazo de tres meses a contar desde la fecha de la aprobación de esta Ley, quedará nulo y sin efecto este privilegio.

ART. 2. Todos los aparatos y accesorios que emplee el concesionario serán modernos y de primera clase de modo que no cause daños o peligro de incendios y estará siempre sujeto a los reglamentos prudenciales que dicte el concejo municipal de Cabanatuan, Nueva Ecija.

ART. 3. El concesionario surtirá hielo a cualquiera persona o entidad que solicite, siguiendo el orden correlativo de las solicitudes hasta el límite de la fuerza que pueda desarrollarse en su planta, y si la demanda de hielo excediere en alguna época de la cantidad que puede producir su planta, el expresado concesionario aumentará la fuerza de la misma para atender a la demanda de acuerdo con lo que decida la Comisión de Servicios Públicos o su legítimo sucesor.

ART. 4. El concesionario presentará al Secretario de Comercio y Comunicaciones su aceptación de las condiciones

de este privilegio dentro de los ciento veinte días a contar desde la fecha en que haya obtenido el certificado requerido en el artículo primero de esta Ley, y empezará la ejecución de la obra que se hará bajo la inspección y aprobación del ingeniero electricista de la Comisión de Servicios Públicos de acuerdo con el plano, especificación y presupuesto previamente aprobado por la citada Comisión de Servicios Públicos, dentro del plazo de seis meses a contar desde la fecha en que se presente dicha aceptación, a menos que sea impedido para ello por un caso fortuito o de fuerza mayor, el poder usurpado o militar, la Ley Marcial, algún motín o sublevación u otra causa inevitable, y terminará la planta y lo pondrá en explotación dentro de los dieciocho meses desde la fecha de dicha aceptación, y en lo sucesivo mantendrá un servicio de primera clase de hielo.

ART. 5. El concesionario, al tiempo de presentar la aceptación mencionada en el artículo anterior como prueba de su buena fe, como garantía de que empezará el negocio de venta de hielo y de que podrá estar completamente provisto de los equipos necesarios según los términos de esta concesión, tendrá depositados en poder de la Tesorería Insular o de cualquiera de sus agentes en la provincia de Nueva Ecija mil pesos o bonos negociables de los Estados Unidos u otros valores aprobados por el Secretario de Comercio y Comunicaciones del valor nominal de mil pesos: *Entendiéndose*, sin embargo, Que el depósito, si se hiciera en efectivo, podrá hacerse en un banco depositario del Gobierno en nombre del concesionario y sujeto a la orden del Tesorero Insular quien retendrá el certificado de depósito así hecho. En este caso, así como en el caso de depósito de bonos negociables y otros valores hechos según se dispone en este artículo, los intereses del depósito en efectivo o de los bonos o valores depositados si los hubiere, pertenecerán al concesionario. Si el concesionario rehusare, dejare o desuavare a menos que lo impida un caso fortuito o de fuerza mayor, el enemigo público, el poder usurpado o militar, la Ley Marcial, algún motín, sublevación y otras causas inevitables, de empezar los trabajos para el servicio de suministro de hielo dentro de los seis meses a contar desde la fecha de la aceptación de este privilegio, dejare de proveerse de los equipos necesarios y de estar preparado para hacer funcionar dicho servicio dentro de los dieciocho meses siguientes a la fecha de dicha aceptación de acuerdo con los términos de este privilegio, el concesionario el depósito de garantía de la aceptación en poder del Tesorero Insular, ya sea en efectivo, ya en obligaciones y otros valores vendrá a ser propiedad del gobierno provincial de Nueva Ecija por vía de indemnización de daños y perjuicios por infracción del contrato tácito que envuelve la aceptación de este privilegio. Si el concesionario empezare el negocio de venta de hielo y frigorificación y estuviere preparado para hacer funcionar su planta de acuerdo con los términos de este privilegio dentro del plazo fijado, el depósito prescrito por este artículo, previa recomendación de la Comisión de Servicios Públicos o de su legítimo sucesor, será devuelto por el Tesorero Insular al concesionario; *Entendiéndose*, Que todo el tiempo durante el cual el concesionario hubiese estado imposibilitado de llevar a cabo los términos y condiciones de este privilegio por alguno de los motivos arriba mencionados se aumentará el tiempo concedido por este privilegio para cumplir sus disposiciones.

ART. 6. Este privilegio se concede en la inteligencia y bajo la condición de que estará sujeto a ser reformado, alterado o derogado por el Congreso de los Estados Unidos como se dispone en el artículo veintiocho de la Ley del Congreso aprobada el veintinueve de agosto de mil novecientos dieciséis, titulada, "Ley para decimar el propósito del Pueblo de los Estados Unidos con respecto a la futura condición política del Pueblo de las Islas Filipinas, y establecer un gobierno más autónomo para aquellas Islas," o por la Legislatura Filipina, y estará sujeto en todos los respectos a las restricciones para corporaciones y concesiones de privilegio, contenidas en dicha Ley del Congreso y todos los terrenos o derechos de uso u ocupación de terrenos, obtenidos en virtud de este privilegio, revertirán cuando termine a los gobiernos Insular, provincial o municipal que fueron propietarios de los mismos en la fecha de la concesión, y todas las propiedades del concesionario usadas en conexión con este privilegio, pasarán a ser propiedad del Gobierno Insular.

ART. 7. Queda prohibido al concesionario emitir acciones u obligaciones en virtud del privilegio prescrito en esta Ley, excepto a cambio de efectivo metálico o corrientes, y una valoración equitativa igual al valor par de las acciones u obligaciones emitidas y previa autorización de la Comisión

de Servicios Públicos. Tampoco podrá emitir el concesionario acciones y obligaciones en lugar de dividendos.

ART. 8. Los libros y cuentas del concesionario estarán siempre sujetos a la inspección del tesoro provincial de Nueva Ecija, o de su representante autorizado, y será deber del concesionario presentar trimestralmente al tesoro provincial relaciones por duplicado que demuestren los ingresos brutos y netos correspondientes al trimestre anterior y el estado general del negocio, una de las cuales será enviada por el tesoro provincial al Auditor Insular, quien la archivará.

ART. 9. El concesionario pagará por sus bienes raíces, edificios, instalaciones, maquinarias y demás propiedades muebles los mismos impuestos que exige o más adelante exigiere la Ley a las demás personas.

ART. 10. El concesionario no podrá arrendar, ceder, vender, traspasar o dar en usufructo este privilegio y todas las propiedades y derechos adquiridos en virtud del mismo a cualquier persona o corporación sin previa autorización de la Comisión de Servicios Públicos: *Entendiéndose*, Que para dicho arriendo, cesión, venta, traspaso o dación en usufructo es necesaria la presentación en la Oficina del Secretario de Comercio y Comunicaciones de un convenio por escrito en que se obligue la persona o corporación a cuyo favor se hiciere el mencionado arrendamiento, cesión, venta, traspaso o dación en usufructo, a cumplir con todos los términos y condiciones impuestos al concesionario por el privilegio y aceptar el privilegio sujeto a todos los términos y condiciones vigentes; *Entendiéndose, sin embargo*, Que el Gobierno de las Islas Filipinas tendrá derecho a comprar la planta de hielo y todo su equipo y pertenencias, como se dispone en esta Ley, a un precio igual al verdadero valor que consta en los libros del concesionario en la fecha de la compra, veinte años después de haber entrado en vigor esta Ley; *Entendiéndose, además*, Que en caso de alguna emergencia nacional que afecte y comprometa la seguridad y orden público, el Gobierno de las Islas Filipinas tendrá derecho de posesionarse de la planta de hielo, como se dispone en esta Ley, y de explotarlo hasta que haya pasado dicha emergencia.

ART. 11. La Comisión de Servicios Públicos, o su legítimo sucesor, estará facultada, después de oír a los interesados, previa notificación y mediante orden por escrito, para declarar la caducidad y pérdida de este privilegio y de todos los derechos inherentes al mismo, a consecuencia de la falta del concesionario de cumplir con cualquiera de sus condiciones y términos, a menos que dicha falta se haya debido directa y principalmente a caso fortuito o de fuerza mayor, o enemigo público. Contra la declaración de caducidad o pérdida de este privilegio, hecha por la Comisión de Servicios Públicos, o su legítimo sucesor, podrá utilizar y entablar el concesionario los remedios de revisión, prescritos en el artículo treinta y cinco de la Ley Número Tres mil ciento ocho, según está enmendada.

ART. 12. En cualquier tiempo después de veinte años a contar desde la fecha de esta Ley, el Gobierno de las Islas Filipinas, o de cualquiera subdivisión política del mismo a quien corresponde este derecho, podrá comprar, y el concesionario venderá todas sus maquinarias, edificios, bienes raíces y todas las demás propiedades usadas en el disfrute de este privilegio, a un precio basado en las ganancias netas del concesionario, determinándose este precio, después de oídas las pruebas por la Corte Suprema de las Islas Filipinas, que actuará como Junta de Arbitros, cuya decisión adoptada por una mayoría de los miembros de la misma, será definitiva.

ART. 13. El precio de hielo que fije el concesionario estará siempre sujeto a las reglas dictadas por la Ley de la Legislatura Filipina o por la Comisión de Servicios Públicos que en ningún caso excederá al precio de cinco centavos el kilo, cuando el pedido es de uno a cincuenta kilos y de cuatro centavos cuando el pedido es más de cincuenta kilos.

ART. 14. Siempre que en este privilegio se emplee la palabra "concesionario" se entenderá que se refiere a Luis de León, o sus representantes, sucesores, o cesionarios.

ART. 15. Esta Ley tendrá efecto en cuanto sea aprobada.

Aprobada,

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Comité.

INFORME ORAL DEL SR. DIZON

Sr. DIZON. Señor Presidente, creo que no necesitaré decir más que dos palabras para solicitar la aprobación de este proyecto. Todos los miembros de la Cámara conocen las condiciones en que se conceden estas franquicias.

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

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

Sr. DIZON. Sí, señor.

Sr. OPPUS. ¿No es verdad que hace solamente unos cuantos días, esta misma Cámara aprobó una franquicia para ese mismo pueblo, solicitada para una fábrica de hielo?

Sr. DIZON. Sí, señor.

Sr. OPPUS. ¿No cree Su Señoría que, habiendo nosotros concedido franquicia para el establecimiento de una fábrica de hielo en Cabanatuan, se les expone ahora a los dos concesionarios a no poder vivir allí?

Sr. DIZON. No, señor; nosotros siempre debemos abogar por que haya una competencia razonable en la explotación de algún negocio para el bien público. Además, la franquicia concedida al Sr. Gabaldón para el establecimiento de una fábrica de hielo, no es exclusiva.

Sr. OPPUS. Pero Su Señoría sabe muy bien que la política trazada por esta Legislatura, es que solamente se concedan franquicias a aquellas personas que tienen, si no permiso definitivo, siquiera provisional, de la Comisión de Servicios Públicos, ¿no es verdad?

Sr. DIZON. Sí, señor; pero en el proyecto se dispone que no se puede establecer esta fábrica, a menos que el concesionario consiga primeramente de la Comisión de Servicios Públicos un permiso para explotar, el negocio; y al solicitar dicho permiso, el concesionario tiene que presentar pruebas y la Comisión de Servicios Públicos puede determinar si el establecimiento de otra fábrica de hielo contribuirá o no al bien público.

Sr. OPPUS. ¿Ne es verdad que con este proyecto rompemos un precedente, en el sentido de conceder franquicia antes de concederse por la Comisión de Servicios Públicos el permiso correspondiente?

Sr. DIZON. Que yo sepa, no existe hasta ahora ningún precedente sentado por la Cámara sobre este caso.

Sr. OPPUS. Su Señoría no me negará que el solicitante Sr. Gabaldón, a favor de quien se extendió una franquicia para el establecimiento de una fábrica de hielo, contaba ya con el permiso correspondiente de la Comisión de Servicios Públicos.

Sr. DIZON. Suponiendo que fuese cierto eso, dicho permiso no es exclusivo.

(*Prosiguiendo.*) Señor Presidente, se trata, pues, en este proyecto, de conceder a Luis de León una franquicia para instalar una fábrica de hielo en Cabanatuan, para suministrar dicho producto a todos los municipios de la provincia.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, quisiera que se haga constar mi disidencia en este proyecto, porque

estaba ausente cuando el mismo se discutió en el Comité.

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

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

Sr. DIZON. Sí, señor.

Sr. MENDOZA. ¿No es cierto que las franquicias, regularmente se conceden por las Legislaturas para el bienestar público? Su Señoría, que es ponente de este proyecto, ¿por qué no nos explica cuál es el objetivo de esta franquicia y si su aprobación es necesaria para el bienestar público?

Sr. DIZON. Como ya he dicho, las condiciones establecidas en el proyecto, son las mismas que ya figuraban en otros proyectos análogos, y habiendo esta Cámara aprobado tantos proyectos sobre franquicias, se supone que todos los miembros conocen las condiciones de todos los proyectos aprobados, y a menos que el Caballero por Manila me diga hoy que él ignora las condiciones expuestas en cualquier proyecto aprobado por la Cámara, me considero dispensado de explicarles.

Sr. MENDOZA. Yo quisiera agradecer las lecciones que Su Señoría desea darme, pero en vez de darme esas lecciones, es deber de Su Señoría, como ponente, explicar el proyecto, decirnos la importancia del mismo, y no levantarse aquí tan solo para pedir su aprobación. Es deber de Su Señoría decir a la Cámara cuáles son las razones que apoyan la presentación de este proyecto, y, decirnos también si el mismo es necesario para el bienestar público. Es deber de un ponente explicar los motivos fundamentales en que se basa un proyecto, y no es bastante el que el ponente diga que debemos aprobar dicho proyecto, porque la Cámara ha aprobado otros proyectos análogos en otras ocasiones.

Sr. DIZON. Señor Presidente, hasta ahora yo no sé si el Caballero por Manila es quien para decirme y para indicarme como debo cumplir mi deber en esta Cámara. Si el Caballero por Manila no conoce las condiciones de los proyectos de ley sobre franquicias, como las conocen los miembros de la Cámara, estoy aquí para explicárselas. No se trata aquí de un proyecto de ley importante, no se trata de un proyecto de índole nueva. Se trata de un proyecto muy ordinario, y me extraña que el Caballero por Manila se dé por ofendido, (en caso de haberse dado por ofendido); pero yo digo una vez más, que él no es quien para indicarme como debo cumplir mi deber en esta Cámara.

Sr. MENDOZA. Parece que Su Señoría no ha comprendido bien lo que he dicho. Lo único que yo he tratado de decir es que Su Señoría, como ponente, en vez de decir tan solo que debemos aprobar este proyecto, porque el mismo es análogo a las otras franquicias concedidas ya por la Cámara, debe explicarnos cuáles son los motivos en que se basa el proyecto, así como también las razones en que se apoya para pedir la aprobación de la medida legislativa que estamos discutiendo. Yo creo que es deber de Su Señoría explicarnos todo eso, y no basta que Su Señoría nos diga: yo pido la aprobación de

este proyecto, porque tenemos ya concedidas otras franquicias en otras ocasiones. Lo que yo pido respetuosamente de Su Señoría, y yo quisiera que Su Señoría lo entienda bien, es que nos explique los motivos fundamentales de este proyecto, y si Su Señoría no quiere explicarnos los motivos fundamentales de este proyecto, yo voy a consumir un turno en contra del bill.

Sr. DIZON. Está bien, señor Presidente, que el Caballero por Manila consuma un turno en contra del proyecto; pero eso de indicarle a uno su deber como ponente, ya no está tan bien, pues eso depende de cada uno. Mi deber aquí, es manifestar la importancia del proyecto; pero conociéndose por todo el mundo la importancia de las condiciones establecidas en las franquicias, y conociéndose también los motivos por qué se solicita una franquicia para establecer una fábrica de hielo, se supone que todo miembro de esta Cámara conoce las razones del proyecto, y hasta un chiquillo puede saber que se establece una fábrica de hielo para el consumo del público, y que ese es negocio del concesionario. Eso es demasiado elemental.

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

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

Sr. DIZON. Sí, señor.

Sr. ALMEIDA. ¿No es verdad que todo proyecto de ley que se presenta ante la Cámara lleva su nota explicativa, y es que el deber de todos los Representantes leer esa nota, para informarse de la naturaleza del proyecto? ¿No es cierto que bajo esa teoría, el Caballero por Manila debe enterarse de los motivos por qué se presenta el proyecto?

Sr. DIZON. Creo que no es solamente eso. Un proyecto de ley se presenta a la Cámara, y ésta lo endosa al Comité; el Comité informa favorable o desfavorablemente el proyecto de ley, se distribuyen copias del mismo a cada Representante, y cada miembro está obligado a estudiar el proyecto y no esperar solamente el informe del Comité o el discurso del ponente. No estamos aquí para oír solamente las explicaciones de cada uno de nosotros. Si nosotros conocemos nuestro deber, debemos estudiar, no solamente aquí, sino en nuestras casas, por la noche o de día, los proyectos de ley que se presentan a la Cámara, para que los proyectos de ley no pasen así porque sí, y se conviertan en ley de la noche a la mañana.

Sr. MENDOZA. Si esa es la teoría que Su Señoría tiene acerca de las ponencias que se deben hacer en esta Cámara, ¿para qué necesitamos estudiar el proyecto de ley y qué necesidad tienen los ponentes de pronunciar aquí luminosos discursos y de exponer de una manera fundamental las razones en que se basan para pedir la aprobación de un proyecto de ley? Si la teoría que Su Señoría sostiene es que uno se levante aquí y porque pida la aprobación de un proyecto de ley sobre el cual está informando, nosotros, los que estamos aquí, ya tenemos obligación de votar por dicho proyecto.

Sr. DIZON. No creo que debemos entretenernos en un asunto tan pequeño, gastando inútilmente el tiempo, cuando estamos por terminar el período de sesiones, y por lo tanto, suscito la cuestión previa.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. MENDOZA

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, no tenía el menor deseo de consumir un turno en contra de esta medida legislativa que estamos discutiendo. Pero si me levanto en esta ocasión, es porque quiero protestar de la manera más viril y enérgica contra la práctica que se está siguiendo en este parlamento, de aprobar las medidas en muchas ocasiones en un santiamén, sin debate ni discusión. La primera Legislatura Filipina, se ha acreditado y ha presentado un *record* envidiable, debido a los grandes debates, debido a las grandes discusiones, debido a los luminosos discursos que pronunciaron los más grandes hombres de nuestro nacionalismo, debido a los luminosos discursos que se encuentran en los *records* de la Cámara, y que fueron pronunciados por los Sres. Adriático, Barretto, Quezon y Osmeña, por los grandes líderes del Partido Nacionalista. Y a fe mía que si alguno, durante aquella época, se hubiese levantado a pedir la aprobación de una ley, sin otra consideración ni más fundamento, en vez de constituir una gloria brillante la actuación de ese caballero, hubiera sido un borrón para la historia del parlamento filipino.

¿Qué nos ha dicho aquí el Caballero por Laguna al levantarse? ¿Nos ha explicado los motivos y fundamentos en que se basa para impetrar la aprobación de este proyecto de ley? No, no nos ha dicho nada; todo lo que nos ha dicho es que en este proyecto de ley se solicita una franquicia, y por el hecho de que se solicita una franquicia, tenemos que aprobar esa franquicia. Esto es completamente erróneo, señor Presidente, esto es denigrante para una Cámara que quiere ser digna, que debiera estudiar con detención los proyectos de ley que se someten a su consideración, y habla muy poco de la habilidad, de la reputación y de la capacidad de los dignos caballeros que integran una Cámara que debiera ser popular, y digna y respetable bajo todos conceptos.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. PALARCA. ¿No ha recibido Su Señoría una copia del bill, antes de ponerse en discusión?

Sr. MENDOZA. Solamente esta mañana he recibido una copia de este proyecto.

Sr. PALARCA. ¿Y al recibirla ha leído Su Señoría la nota explicativa?

Sr. MENDOZA. He leído la nota explicativa.

Sr. PALARCA. ¿No cree Su Señoría que los fundamentos en que se basa el autor del bill constan en dicha nota explicativa, así como los motivos que dieron lugar a la presentación del bill?

Sr. MENDOZA. Si Su Señoría leyera con detenida circunspección la nota explicativa, Su Señoría verá que es muy lacónica, pues solamente consta de cinco líneas. Yo esperaba que mi colega, el Caballero

por Laguna, ampliara su explicación, porque constando solamente de cinco líneas la nota explicativa que acompaña al proyecto, no se puede comprender bien el mismo.

(Prosiguendo.) Señor Presidente, yo no me opongo por sistema a la aprobación de ningún proyecto de ley. Mis amigos los caballeros de la mayoría, saben muy bien que yo estoy y he estado siempre dispuesto a atacar cualquiera medida, siempre y cuando esa medida barrere, viole o quebrante los principios inviolables de la equidad y de la justicia. Saben muy bien que he atacado a la mayoría, como he atacado al mismo partido a que pertenezco, cuando creía que los principios fundamentales de su plataforma no están en consonancia con mis arraigadas y diamantinas convicciones. Pero con todo, si me levanto en esta ocasión, repito, es porque estoy convencido de que el procedimiento que se quiere llevar a cabo, lejos de honrar a la Cámara, sería un borrón bochornoso para la misma.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. BRAGANZA. ¿No es verdad, Caballero por Manila, que aún admitiendo que Su Señoría no haya tenido oportunidad de leer el proyecto, no se le ha privado del derecho de que el ponente pudiese informarle?

Sr. MENDOZA. Su Señoría estaba presente cuando inicié mis preguntas parlamentarias al Caballero por Laguna. El motivo que me ha impulsado a levantarme, era pedir explicaciones con respecto a la razón en que se fundaba para pedir la aprobación de dicha medida, pero dicho Caballero me contestó diciendo que si yo ignoraba los otros proyectos sobre franquicias, que se han concedido aquí, él tendría sumo placer en enseñarme. Yo, francamente, le digo que no vengo aquí para recibir lecciones de nadie.

Sr. BRAGANZA. ¿Y no cree Su Señoría que si uno no ha venido aquí para recibir lecciones de nadie, tampoco debe uno venir aquí para dar lecciones a otros?

Sr. MENDOZA. Creo que Su Señoría no está en lo cierto al insinuar eso. Yo no estoy dando lecciones a nadie. Lo que reclamo es un derecho que me corresponde.

Por estas consideraciones, señor Presidente, pido que se desapruébe el proyecto.

ENMIENDA SORIANO

Sr. SORIANO. Señor Presidente, antes de que se vote el proyecto, yo propondría la siguiente enmienda:

Insértese un nuevo artículo antes del último de modo que dicho artículo se lea como sigue:

"Art. 15. La concesionaria, sus sucesores o cesionarios no tomarán parte ni ayudarán a ningún movimiento político por medio de contribuciones, en efectivo o de otro modo, y toda infracción de esta condición será causa suficiente para la anulación de esta franquicia mediante un procedimiento incoado por el Fiscal General de las Islas Filipinas ante el Juzgado de Primera Instancia de la Ciudad de Manila, al cual, por la presente, se confiere jurisdicción."

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, para algunas preguntas al proponente de la enmienda.

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

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. MENDOZA. Esta cláusula que se trata de intercalar en el proyecto, parece que ha sido introducida en las leyes aprobadas sobre franquicias.

Sr. SORIANO. No, señor.

Sr. MENDOZA. ¿Cómo no?

Sr. SORIANO. Su Señoría sabe que estas corporaciones pueden ser transferidas después a extranjeros, así es que hay necesidad de una medida general para todas las leyes sobre franquicia.

Sr. MENDOZA. Si es así, ¿por qué no se consigna o se introduce una enmienda, prohibiendo el traspaso de la franquicia a corporaciones extranjeras?

Sr. SORIANO. Sería motivo de una investigación difícil, porque suponga Su Señoría que se transfieran las acciones o se hipotecnen.

Sr. MENDOZA. Pero no cree Su Señoría que hasta cierto punto sería una ofensa, cuando se trata de corporaciones filipinas?

Sr. SORIANO. El propósito es evitar que estas franquicias se transfieran a otros.

Sr. MENDOZA. Yo creo que en cuanto a la independencia, todos nosotros estamos unánimes, pero si Su Señoría introduce una enmienda en ese sentido, yo me temo que sea una ofensa a las corporaciones filipinas.

Sr. SORIANO. Esta cláusula a que me refiero, ya se ha introducido en una franquicia anterior.

Sr. MENDOZA. Yo llamo la atención de Su Señoría solamente, al hecho de que representa a una buena porción de los miembros de la mayoría.

Sr. DIZON. El Comité acepta la enmienda.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción por parte de la Cámara? (Silencio) La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

¿Puede pasar el proyecto a tercera lectura?

La Cámara. Sí.

El PRESIDENTE. Léase el título del proyecto.

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

Ley concediendo a Luis de León un privilegio para instalar, mantener y operar en el municipio de Cabanatuan de la provincia de Nueva Ecija, Islas Filipinas, una planta para fabricar hielo, para el suministro de todos los municipios de la citada provincia.

El PRESIDENTE. Los que estén en favor del proyecto, tal como ha quedado enmendado, digan sí.

La CÁMARA. Sí.

El PRESIDENTE. Los que estén en contra, digan no. (Silencio.) Aprobado. Léase el Proyecto de Ley No. 2339 de la Cámara.

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

ARRENDAMIENTO DE TERRENOS CONFISCADOS POR EL GOBIERNO

PROYECTO DE LEY NO. 2339 DE LA CÁMARA

[Presentado por el Representante Peña]

NOTA EXPLICATIVA

La experiencia ha demostrado que en la aplicación de la ley de amillaramiento, sobre todo, cuando, confiscados los terrenos morosos, quedan los mismos en poder del Gobierno, este no suele salir beneficiado por dicha confiscación, pues,

se ha observado que, en tales casos, los administradores nombrados al efecto por los tesoreros provinciales para dar en arrendamiento los terrenos confiscados, suelen darlos a personas que no saben utilizar del todo dichos bienes inmuebles, con el resultado consiguiente de que el Gobierno no suele recibir todo lo que debe recibir por el aprovechamiento debido de dichos terrenos confiscados.

Para evitar esta anomalía, el Representante que suscribe cree que, una vez confiscados los terrenos morosos, debe ser obligación del Tesorero Provincial, antes de conceder los mismos en arrendamiento a cualquier otra persona particular, abrir una subasta pública dando a conocer las condiciones en virtud de las cuales el Gobierno está dispuesto a conceder el arrendamiento de dichos terrenos, y conceder los mismos, para su debido aprovechamiento, solamente al mejor postor que ofrezca las más ventajosas condiciones para el erario público.

Para rodear la subasta pública que así se celebre, de todas las garantías necesarias de justicia y equidad, es preciso publicar la misma por medio de bandillos en el barrio o barrios en donde están situados los inmuebles decomisados, e insertar un aviso al efecto, en el edificio municipal correspondiente, además de servir al anterior dueño de dichos inmuebles de una copia de dicho aviso de subasta.

De seguirse este procedimiento, el Representante que suscribe cree que se aprovecharían mejor los terrenos decomisados, lo cual será en beneficio del Gobierno y del pueblo en general, y, a este efecto, presenta a esta Cámara el adjunto proyecto de ley.

(Fdo.) FRANCISCO B. PEÑA
Representante, Primer Distrito, Albay

LEY QUE DISPONE LA CELEBRACIÓN DE UNA SUBASTA PÚBLICA ANTES DE CEDERSE EN ARRENDAMIENTO LOS BIENES INMUEBLES CONFISCADOS POR FALTA DE PAGO DEL IMPUESTO TERRITORIAL.

El Senado y la Cámara de Representantes de Filipinas constituidos en Legislatura y por autoridad de la misma, decretan:

ARTÍCULO 1. Entre los artículos trescientos ochenta y dos y trescientos ochenta y tres del Código Administrativo se inserta otro artículo que se conocerá por trescientos ochenta y dos-A y que se leerá como sigue:

"ART. 382-A. Subasta pública para el arrendamiento de terrenos confiscados.—El Tesorero provincial o sus delegados, antes de conceder a un tercero en arrendamiento, los terrenos confiscados de una manera absoluta por el Gobierno por falta de pago del impuesto territorial, deberá poner la concesión en arrendamiento de dichos terrenos en subasta pública y concederla solamente al postor que ofrezca mejores condiciones para el Estado. El anuncio de subasta se hará a viva voz por medio de bandillos por lo menos, quince días antes del día fijado para la celebración de la subasta, en los lugares en donde están situados los terrenos confiscados, insertándose, además, un aviso al efecto, en el edificio municipal correspondiente. Una copia de dicho aviso se entregará por correo o de otra manera al anterior dueño de dichos terrenos confiscados, quince días antes del día fijado para la subasta."

ART. 2. Esta Ley entrará en vigor en cuanto sea aprobada. Aprobada.

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Comité.

INFORME ORAL DEL PONENTE, SR. FESTÍN

Sr. FESTÍN. Señor Presidente, el presente proyecto de ley tiene por objeto únicamente corregir cierto procedimiento que se adopta por los tesoreros municipales cuando arriendan algún terreno confiscado por el Gobierno Insular, y es que antes de darse en arrendamiento a una persona determinada, se saca a subasta pública, de tal manera que se conceda al mejor postor, sin perjuicio de que antes de llevar a cabo la subasta, se avise primeramente al pobre propietario del terreno confiscado, para que pueda

entrar en la subasta. Pido que se apruebe el proyecto.

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

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

Sr. FESTÍN. Sí, señor.

Sr. SISON. ¿Puede decirnos Su Señoría cuál es el objeto de la subasta pública?

Sr. FESTÍN. El objeto es conceder en arrendamiento al mejor postor un terreno confiscado por el Gobierno Insular por morosidad en el pago de la contribución territorial. Y no como sucede ahora, que el tesorerero municipal escoge a la persona, resultando que el Gobierno, en vez de salir beneficiado, todavía incurre en muchos gastos.

Sr. SISON. ¿No cree Su Señoría que este procedimiento ocasionaría también muchos gastos?

Sr. FESTÍN. No, señor.

Sr. SISON. Voy a citar a Su Señoría un caso en que los ocupantes de un terreno confiscado, pretendiendo tener derecho sobre él, no quisieron dejar la posesión. El Director de Terrenos determinó que los que ocupaban el terreno no tenían derecho. Los mismos apelaron ante el Secretario de Agricultura y Recursos Naturales, y éste confirmó la decisión del Director de Terrenos. Pero es el caso que hasta ahora, so pretexto de querer plantear la cuestión ante los tribunales de justicia, se están entablado muchas gestiones.

Sr. FESTÍN. Pero el caso que Su Señoría acaba de referir es diferente.

Sr. SISON. Es la misma cuestión.

Sr. FESTÍN. Lo que se trata es de un terreno confiscado, en que el Gobierno está ya en posesión del mismo.

Sr. SISON. Debo advertir a Su Señoría que aquel terreno fué confiscado y el Gobierno lo arrendó a ciertas compañías, y porque los aparceros de estas compañías querían arrendar el mismo terreno, lo que hicieron fué presentar una oferta al Director de Terrenos.

Sr. FESTÍN. Lo que se trata aquí, es de un terreno confiscado, que se va a arrendar por el Gobierno mismo, debiendo preceder pública subasta, para dar oportunidad a todos a participar en la contienda, de tal suerte que al mejor postor en la subasta, sea a quien se adjudique el arrendamiento.

Sr. SISON. Le estoy citando a Su Señoría un caso real, que está ocurriendo. El Gobierno confiscó el terreno por falta de pago del amillaramiento y lo arrendó después a una compañía. Los que están en posesión del terreno, como aparceros del Gobierno, se presentaron como postores, pero perdieron el derecho.

Sr. FESTÍN. Precisamente en el proyecto se dispone que el terreno se adjudicará a aquel que ofrezca mejores condiciones.

Sr. SISON. Eso mismo digo. Yo quisiera aclararle un punto. Suponiendo que el que ocupa el terreno, el dueño primitivo . . .

Sr. FESTÍN. Ahora me he impuesto de la cuestión que quiere plantear Su Señoría. Actualmente no hay ninguna disposición legal que obligue al Director de Terrenos a otorgar al mejor postor, y por eso el presente proyecto de ley establece esa forma de arrendar los terrenos públicos por el Gobierno.

Sr. SISON. ¿Cómo compaginaría Su Señoría el hecho de que la misma ley le da plazo de un año para rescatar el terreno confiscado?

Sr. FESTÍN. Esto es definitivo.

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

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

Sr. FESTÍN. Sí, señor.

Sr. RAMOS. ¿No es verdad que existen reglamentos promulgados por el Auditor Insular, sobre la adjudicación de esos terrenos?

Sr. FESTÍN. Queremos proponer esta medida para establecer, mediante ley, la forma cómo se deben de arrendar esos terrenos.

Sr. RAMOS. ¿No es verdad que el Auditor desaprueba esos arrendamientos, no habiendo subasta previa?

Sr. FESTÍN. Ahora, con este proyecto se hará mediante subasta pública el arrendamiento, y todo arrendamiento hecho por un funcionario sin seguir las prescripciones de este proyecto, sería nulo.

Sr. RAMOS. Existiendo el reglamento, parece que huelga la aprobación de este proyecto.

Sr. FESTÍN. No, señor, porque este proyecto trata específicamente de los terrenos confiscados. No puede afectar a los terrenos públicos no confiscados por el Gobierno por falta del pago de la contribución territorial. Este proyecto de ley se concreta únicamente a poner en subasta pública el arrendamiento, tal como actualmente se practica en la cuestión de los terrenos confiscados por el Gobierno, por falta del pago de la contribución territorial.

Sr. RAMOS. Hasta el arrendamiento de pesquerías se hace mediante subasta. Tratándose de terrenos de dominio público, a mi modo de ver, se aplican los reglamentos de la Auditoría.

Sr. FESTÍN. Pero en muchas provincias, los representantes del Buró de Terrenos, por sí y ante sí, arriendan esos terrenos, entregan la posesión de los mismos, el usufructo y aprovechamiento de los frutos.

Sr. RAMOS. ¿Y ese caso llegó a conocimiento del Auditor?

Sr. FESTÍN. Ningún caso ha llegado a conocimiento de su oficina. El objeto de este proyecto es establecer una forma de arrendamiento en relación con los terrenos que no son públicos, sino que son terrenos confiscados por el Gobierno Insular, por falta de pago de la contribución territorial. Puedo asegurar a Su Señoría que hasta ahora ningún arrendamiento se ha hecho mediante subasta pública.

Sr. RAMOS. ¿Y se presenta este proyecto para corregir ese defecto?

Sr. FESTÍN. Sí, señor.

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

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

Sr. FESTÍN. Sí, señor.

Sr. HERNANDO. ¿Cuál sería el procedimiento que se ha de adoptar en la subasta, a viva voz, o mediante pliegos cerrados?

Sr. FESTÍN. A viva voz.

Sr. HERNANDO. ¿No cree Su Señoría que sería mejor que se haga por pliegos cerrados?

Sr. FESTÍN. Los terrenos confiscados, generalmente se encuentran en los barrios lejanos y la subasta debe hacerse en el barrio donde está situado el terreno, y en el caso de exigir a los vecinos de ese barrio, que en su mayoría no están en condiciones, que presenten sus pliegos de proposiciones, entiendo que cometeríamos una injusticia con los pobres habitantes de dichos barrios.

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

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

Sr. FESTÍN. Sí, señor.

Sr. MENDOZA. ¿No estaría dispuesto Su Señoría a aceptar una enmienda en el sentido de que se publique también el anuncio en un periódico de mayor circulación?

Sr. FESTÍN. No, señor, porque eso sería costoso, porque esos terrenos, en muchos casos, están destinados a la siembra de cocos, y a lo mejor, no tienen más que una extensión de media hectárea la mayor parte de ellos, y si se hacen las publicaciones en los periódicos, el valor de dichos bienes no podría responder al valor de dichas publicaciones. Sin embargo, en el proyecto se dispone que esos avisos se publiquen en sitios públicos del municipio, sobre todo en el barrio donde está ubicado el terreno, y además, se harán por medio de bandillos las publicaciones.

Sr. MENDOZA. Una publicación en los periódicos, creo que no costaría más que ₱5.

Sr. FESTÍN. Si el objeto es dar mayor publicidad, para que los vecinos del barrio puedan enterarse de esos avisos, yo estoy seguro que es de efecto más positivo un anuncio hecho por medio de bandillos, que uno publicado en los periódicos.

Sr. MENDOZA. Deseo llamar la atención de Su Señoría al hecho de que si hiciéramos solamente el anuncio mediante bandillos, lo que pasaría es que no se enterarían más que los vecinos que están cerca al lugar.

Sr. FESTÍN. Estoy seguro de que un vecino residente en un sitio distante del terreno que se trata de arrendar, no arrendaría dicho terreno.

Sr. MENDOZA. Ha habido casos en que vecinos distantes del sitio donde está ubicado un terreno, han adquirido el mismo.

Sr. FESTÍN. Eso sí se trata de grandes extensiones de terreno.

El PRESIDENTE. ¿Puede pasar el proyecto a tercera lectura?

La CÁMARA. Sí.

El PRESIDENTE. Léase el título del proyecto.

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

Lej que dispone la celebración de una subasta pública antes de cederse en arrendamiento los bienes inmuebles confiscados por falta de pago del impuesto territorial.

El PRESIDENTE. Los que estén en favor del proyecto, digan *sí*.

La CÁMARA. Sí.

El PRESIDENTE. Los que estén en contra, digan *no*. (Silencio.) Aprobado.

MOCIÓN SORIANO

Sr. SORIANO. Señor Presidente, pido el consentimiento unánime de la Cámara para la inmediata

consideración del Proyecto de Ley No. 2994 de la Cámara.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Léase el proyecto.

EXTENSIÓN DE LOS SERVICIOS DE LA MANILA ELECTRIC COMPANY

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

PROYECTO DE LEY NO. 2994 DE LA CÁMARA

[Presentado por los Representantes Bautista, Serapio, Guintó y Soriano]

LEY CONFIRIENDO A LA "MANILA ELECTRIC COMPANY" UNA FRANQUICIA PARA EXTENDER SUS SERVICIOS DE ALUMBRADO Y POTENCIA ELÉCTRICOS A LOS MUNICIPIOS DE PARANAQUE Y LAS PIÑAS, PROVINCIA DE RIZAL; BACORÉ, IMUS, KAWIT, NOVELETA, ROSARIO Y TANZA, PROVINCIA DE CAVITE; Y OBANDO Y POLO, PROVINCIA DE BULACÁN.

El Senado y la Cámara de Representantes de Filipinas constituidos en Legislatura y por autoridad de la misma decretan:

ARTÍCULO 1. Por la presente se concede a la "Manila Electric Company," una corporación doméstica (llamada en adelante "la concesionaria"), dueña y poseedora de la franquicia otorgada con arreglo a las disposiciones de la Ley Número Cuatrocientos ochenta y cuatro, según quedó reformada, el derecho y privilegio, con sujeción a las disposiciones de dicha Ley Número Cuatrocientos ochenta y cuatro, y enmiendas de la misma, excepto como más adelante se dispone, y con sujeción a las disposiciones de la Ley Número Tres mil ciento ocho, y enmiendas de la misma, de extender y mantener en y a lo largo de todas las calles, carreteras, vías públicas, puentes y lugares públicos dentro de los municipios de Paranaque y Las Piñas, provincia de Rizal; Bacoré, Imus, Kawit, Novleta, Rosario y Tanza, provincia de Cavite; y Obando y Polo, provincia de Bulacán, el sistema y servicios de alumbrado y potencia eléctricos ahora mantenidos y explotados por la concesionaria, y de vender luz y potencia eléctricas dentro de los citados municipios: *Entendiéndose*, que el derecho y privilegio concedidos por la presente no tendrán efecto hasta que la concesionaria haya obtenido de la Comisión de Servicios Públicos un certificado que demuestre la necesidad y conveniencia de los mismos para el público, de acuerdo con las disposiciones de la Ley Número Tres mil ciento ocho, y enmiendas de la misma, y haya presentado tal certificado al Secretario de Comercio y Comunicaciones al aceptar las condiciones y disposiciones de esta Ley.

ART. 2. La concesionaria presentará al Secretario de Comercio y comunicaciones su aceptación por escrito de las condiciones y disposiciones de esta Ley dentro de ciento veinte días a partir de la fecha en que haya obtenido el certificado exigido por el artículo uno de esta Ley, y dará comienzo a los trabajos con arreglo a los planos, especificaciones y cómputos previamente aprobados por la Comisión de Servicios Públicos, dentro de seis meses contados después de la fecha de presentación de tal aceptación, a menos que lo impida un caso fortuito o de fuerza mayor, la usurpación por el poder militar, la ley marcial, algún motín o guerra civil, o cualquiera otra causa inevitable, y completará dichas extensiones en y a cada uno de los expresados municipios dentro de dieciocho meses desde la fecha de tal aceptación, y mantendrá desde entonces un servicio de luz y potencia eléctricos de primera clase en dichos municipios.

ART. 3. La concesionaria tendrá el derecho y privilegio de imponer y cobrar una tarifa de precios por el uso de los servicios de alumbrado y potencia eléctricos dentro de dichos municipios: *Entendiéndose*, que dichos precios estarán siempre sujetos a regulación por ley de la Legislatura Filipina o por las juntas y autoridades facultadas por la ley, excepto aquellos que se mencionan en el párrafo dos de la parte segunda, de la Ley Número Cuatrocientos ochenta y cuatro, los cuales precios en ningún caso excederán de cuarenta centavos por kilowatt.

ART. 4. La concesionaria pagará por sus bienes raíces, edificios, planta, maquinaria, y otros muebles, excepto como más adelante se dispone, el mismo impuesto que por las disposiciones de la Ley Número Cuatrocientos

ochenta y cuatro está obligada pagar; y la concesionaria, en compensación a los derechos y privilegios que por la presente se conceden, pagará además a las tesorías municipales de los municipios arriba expresados dos y medio por ciento de los ingresos brutos percibidos de su negocio en dichos municipios, respectivamente, siendo tales pagos en lugar de todos los impuestos y tasaciones de cualquier naturaleza y autoridad sobre los privilegios, ingresos, rentas, concesiones, y postes, alambres, transformadores, contadores, y aisladores de la concesionaria dentro de dichos municipios, de cuyos impuestos y tasaciones la concesionaria queda por la presente expresamente exenta.

ART. 5. Los registros que ha de llevar la concesionaria, la revisión de sus cuentas, y el método de pago del impuesto sobre los ingresos brutos prescrito en la presente, se registrarán por las disposiciones de la Ley Número Cuatrocientos ochenta y cuatro, en cuanto sean aplicables.

ART. 6. Las facultades conferidas a la Junta Municipal de la Ciudad de Manila, bajo las disposiciones de la Ley Número Cuatrocientos ochenta y cuatro, no serán ejercidas por los concejos municipales respectivos de los municipios antes mencionados sino por la Comisión de Servicios Públicos.

ART. 7. Que los municipios mencionados tendrán el privilegio de hacer uso sin compensación de los postes de la concesionaria para instalar, mantener y hacer funcionar un sistema telegráfico para el servicio de los bomberos y de la policía.

ART. 8. Que la palabra concesionaria usada en esta Ley se entenderá por "Manila Electric Company."

ART. 9. Quedan por la presente derogadas todas las leyes y partes de leyes, y todas las ordenanzas municipales y partes de las mismas que sean incompatibles con las disposiciones de esta Ley.

ART. 10. Esta Ley tendrá efecto en cuanto sea aprobada.

Aprobada.

EL PRESIDENTE. Tiene la palabra el ponente del proyecto.

INFORME ORAL DEL PONENTE, SR. SORIANO

Sr. SORIANO. Señor Presidente, éste es un proyecto de ley que tiene por objeto emendar el Código Administrativo, con el fin de extender el servicio de la luz eléctrica de la "Manila Electric Company" a varios municipios de la provincia de Cavite, Bulacán y Rizal. Ha sido una buena oportunidad para nosotros, los que hemos estado viviendo a oscuras, y los que hemos estado demandando siempre esta mejora pública por medio de empresas locales, sin que apesar de los esfuerzos empleados por los municipios, ni aún mediante préstamos, jamás hayamos logrado nuestros deseos. Esta vez, mediante términos liberales para los municipios interesados y con ciertas restricciones para la "Manila Electric Company," estos municipios disfrutarán de las ventajas y de los beneficios de un servicio de luz eléctrica, tan eficiente como el que disfrutaban los de Manila y otros pueblos limítrofes.

Sr. NEPOMUCENO. Señor Presidente, para una pregunta al orador.

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

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. NEPOMUCENO. Quisiera ser solamente informado por Su Señoría si los capitalistas que controlan la "Manila Electric Company" son filipinos.

Sr. SORIANO. Son americanos, así es que yo había vaclado mucho antes de presentar este proyecto, con los Representantes Bautista y Serapio, por la razón precisamente de que se trata de una compañía extranjera; pero como ya he dicho, habiendo nosotros fracasado en nuestros esfuerzos de disfrutar de esta

mejora mediante el capital local, me he decidido, a apoyar el bill, porque no se trata de destruir ningún principio ya establecido en este caso. Si esta compañía americana se ofreciese ahora solamente a dar luz, aunque fuese gratuitamente, a los municipios, no ya al público, yo votaría en contra y no aceptaría ni abogaría por un proyecto como este. Pero, señor Presidente, nosotros no introducimos una nueva legislación, ni concedemos una franquicia de nuevo género; no pedimos a la Legislatura un nuevo privilegio, sino que es un privilegio existente, de tal manera que si se extingue la franquicia de la *Meralco*, se extingue automáticamente esta franquicia que se solicita en beneficio de los pueblos que han de ser beneficiados.

Sr. MENDOZA. ¿No es cierto que esta franquicia impide a cualquiera otra corporación filipina el poder desarrollar o establecer este mismo negocio?

Sr. SORIANO. Naturalmente que impide. Pero el hecho es que la compañía de luz eléctrica de la capital de la provincia de Cavite, que era de la familia Osorio, está ya ahora en manos de la *Meralco*.

Sr. MENDOZA. Ya que la Legislatura Filipina ha trasado su norma de conducta al emprender una política eminentemente proteccionista, ¿por qué Su Señoría en vez de abogar por esta franquicia, no da la oportunidad necesaria a los capitalistas filipinos, con el fin de que puedan establecer y desarrollar este negocio?

Sr. SORIANO. En lo que a mí respecta, he afirmado ya que, por lo menos en los municipios de mi provincia afectados por este proyecto, se han reunido los concejos, se han celebrado *meetings*, y ellos han demandado esto, porque han sido infructuosos e inútiles los esfuerzos que hemos hecho para obtener el concurso del capital filipino. En lo que respecta a los Caballeros por Rizal y Laguna, supongo que ellos habrán consultado también la voluntad de los municipios interesados.

Sr. MENDOZA. ¿Su Señoría ha tenido oportunidad de consultar con algunos capitalistas y comerciantes filipinos?

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. MENDOZA. ¿Y no ha encontrado Su Señoría ninguna persona que quiera capitalizar empresas de esta naturaleza?

Sr. SORIANO. No, señor; y aún en aquellos pueblos a donde no puede alcanzar este servicio se ha conseguido un empréstito de ₱42,000, como en el municipio de Indang, y la mejor prueba que esta es una mejora solicitada por mis constituyentes, es que ahora mismo quieren que se incluya a otros municipios.

Sr. MENDOZA. ¿No es cierto, Caballero por Cavite, que no hace falta un gran capital para emprender este negocio?

Sr. SORIANO. Por lo menos se necesitan ₱30,000 para que el servicio sea eficiente.

Sr. MENDOZA. ¿Y la cantidad de ₱30,000, no se podría reunir fácilmente por los constituyentes de Su Señoría o por algún capitalista filipino?

Sr. SORIANO. Sí, pero el negocio de luz eléctrica no es lucrativo por el consumo de material y del combustible que se emplea. Una compañía pequeña, casi tiene los mismos gastos que una compañía grande.

Sr. MENDOZA. ¿No es cierto, Caballero por Cavite, que éste es uno de los negocios más seguros y que hasta la fecha no existe ninguna corporación establecida que haya fracasado?

Sr. SORIANO. Es triste decirlo, pero ahí tenemos el caso de Silang que ha fracasado, y ahí está el de Naic que ha sido también un fracaso.

Sr. MENDOZA. Su Señoría sabe muy bien que hay otras corporaciones establecidas en la Isla de Luzón.

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. MENDOZA. Su Señoría sabe que ha sido un éxito la planta eléctrica establecida en Lucena y en Meycauayan?

Sr. SORIANO. Es que cambian las circunstancias según la localidad. Esos son pueblos industriales, y mi pueblo es un pueblo pescador, agrícola. En un pueblo donde hay establecimientos fabriles, este negocio resulta un éxito. Además, señor Presidente, deseo aclarar un punto que se ha insinuado aquí. Esta franquicia está calcada en la franquicia originaria que tiene la *Meralco* en la ciudad de Manila, de tal manera que el día en que la ciudad representada por mi distinguido compañero el Sr. Mendoza, adquiera o extinga la franquicia, se extinguirá también automáticamente la franquicia que solicitamos ahora.

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

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

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. NIETO. ¿No cree Su Señoría que la extensión del radio de operación de la *Meralco*, sería la ampliación del monopolio de una compañía extranjera, con perjuicio de los filipinos, y que esa teoría no está muy en congruencia con los principios de filipinismo y proteccionismo tan en boga estos días?

Sr. SORIANO. En primer término, yo de mi parte, (no sé de los coautores del proyecto), estaría muy gustoso en pedir la no aprobación de este proyecto, si Su Señoría pudiese facilitarnos capital local que invertir en este negocio. En segundo término, no se trata de buscar un nuevo amo. Este existe ya en la ciudad de Manila y creo que no hay razón para que sigamos sufriendo la oscuridad en los municipios de mi provincia y en los de Rizal y Bulacán, mientras que los de Manila están disfrutando de las ventajas del servicio de luz eléctrica. Digo que no es un nuevo amo, porque el dueño de esta corporación es una corporación americana existente y ya conocida.

En cambio, en el otro caso donde se invocaba el filipinismo y el proteccionismo, ya habíamos conquistado ese derecho y es un derecho adquirido, que está sancionado por la ley. En la ley se marca una política definida, porque esas empresas deben ser nuestras, porque el filipino ha mejorado ese ramo de la industria.

Sr. NIETO. ¿No cree Su Señoría que de la doctrina que preconiza el proteccionismo hemos de deducir que lejos de dar amplitud a esas fuerzas comerciales extranjeras residentes en el país debemos de estrecharles el camino, el campo de sus actividades, para que no se lo arrebaten al filipino?

Sr. SORIANO. Bueno; es diferente este caso, porque ya hay un término fijado en la ley para la fran-

quicia de la *Meralco*, y por lo tanto, después de ese término, el Gobierno puede adquirir la propiedad de esta franquicia.

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

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

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. DACANAY. ¿No es verdad que hay sistemas de transportación establecidos en los sitios mencionados por aquella ley, como los trucks, carretelas y autobuses?

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. DACANAY. ¿Y no sería perjudicial a estos intereses establecidos la ampliación?

Sr. SORIANO. No, señor porque no tienen nada que ver con la franquicia de luz eléctrica.

No se trata de establecer tranvías, es luz, nada más.

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

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

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. MELENCIO. ¿Cuánto tendrá que pagar cada municipio por cada luz que se use en las calles?

Sr. SORIANO. Según tengo entendido, eso está regulado por la Comisión de Servicios Públicos; pero la tarifa que se ha de cobrar al público tendría que ser igual a la de Manila. Es verdad que nosotros no la fijamos aquí; yo también he estado dudando si se debe fijar o no, pero por razón de que existe la Comisión de Servicios Públicos, no se ha fijado. El municipio pagará, naturalmente, el consumo. En este proyecto de ley trato de introducir una enmienda, en el sentido de que la compañía concesionaria pagará el 3 por ciento de los ingresos brutos, como impuesto a favor del municipio.

Sr. MELENCIO. ¿Entonces, pagará a los municipios afectados?

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. MELENCIO. ¿Cree Su Señoría que esto sería suficiente para ayudar a los municipios afectados?

Sr. SORIANO. No podemos fijar más, porque la ciudad de Manila no cobra más que el 2½ por ciento.

Sr. MELENCIO. ¿Cuánto cobrará la *Meralco*, por las luces en las casas privadas?

Sr. SORIANO. Realmente no estoy familiarizado en el particular, pero yo estoy seguro que se cobrará por *kilowatt*.

Sr. MELENCIO. ¿La misma tarifa que Manila?

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. MELENCIO. ¿Y cuándo se hará la extensión?

Sr. SORIANO. Ya están empezando los trabajos.

Sr. VILLANUEVA (E.). Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

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

Sr. SORIANO. Sí, señor.

Sr. VILLANUEVA (A.). ¿Está informado Su Señoría de que existen en el país empresas eléctricas filipinas, que se dedican a la explotación de generadores y luces eléctricos?

Sr. SORIANO. Yo desconozco. Lo único que sé es que hay pequeñas corporaciones, con alguno que otro capitalista, que va a la *Pacific Commercial* para ad-

quirir una planta eléctrica de veinte caballos de fuerza para el suministro de fluido eléctrico y que resulta después un fracaso por el consumo de combustible que ocasiona.

Sr. VILLANUEVA (E.). ¿No está informado Su Señoría de que existe la *Visayan Electric Co.* que es una organización genuinamente filipina, capitalizada con centenares de miles de pesos en Cebú?

Sr. SORIANO. Es posible que esté en Cebú, y si está dispuesta a venir a Cavite, con mucho gusto la acogeríamos.

Sr. VILLANUEVA (E.). ¿Se ha dado la debida oportunidad a esta compañía para estudiar la extensión que se trata de conceder al capital extranjero?

Sr. SORIANO. No hay ningún inconveniente en que se le dé oportunidad y conste que mis preferencias serán para mis paisanos y para los señores de la *Visayan Electric*.

Sr. VILLANUEVA (E.). ¿No tendría inconveniente Su Señoría en que reservemos al capital filipino si quiera una mayoría de las acciones que se pueden invertir en esa corporación que solicita esta franquicia?

Sr. SORIANO. No hay inconveniente en insertar una cláusula en el sentido de que, si dentro de un plazo prudencial no hubiese alguna empresa filipina que quisiera emprender este negocio en los pueblos comprendidos en el proyecto, entonces es cuando solamente surtiría la franquicia su efecto. Yo voy a pedir de la *Meralco* un compromiso formal en este sentido.

Sr. VILLANUEVA (E.). En este caso Su Señoría convendrá conmigo en que hay necesidad de aplazar la concesión de esta franquicia, para dar oportunidad al capital filipino que quiera emprender este negocio.

Sr. SORIANO. Si hay alguna probabilidad de que realmente hay empresas filipinas que desean emprender el negocio, no hay inconveniente; pero no queremos perder esta preciosa oportunidad, porque de no aprobarse la franquicia, tendríamos que esperar otros dos años más.

El PRESIDENTE. ¿Puede votarse el proyecto?

Sr. SORIANO. Señor Presidente, antes de que se vote el proyecto, propongo las siguientes enmiendas:

ENMIENDAS SORIANO

En la página 1, líneas 13 y 14 después de la palabra "Rosario", insertense las palabras General Trias; en la página 3, línea 16, del proyecto, cámbiense las palabras "dos y medio" por "tres"; en la página 4, entre las líneas 5 y 6 insertese un nuevo artículo del tenor siguiente:

"Art. 7. Todos los postes que han de ser levantados por la concesionaria, sus sucesores y causahabientes, serán de tal altura que mantengan los alambres colocados sobre los mismos a una distancia de veinte pies por lo menos sobre el nivel del suelo; serán de un aspecto tal que no desfiguren las calles; y serán colocados de acuerdo con un plano aprobado por las autoridades municipales y en una forma que no obstruyan el paso de vehículos, o peatones."

En la misma página, insertese un nuevo artículo antes del último de modo que dicho artículo se lea como sigue:

"Art. 10. La concesionaria, sus sucesores o cesionarios no tomarán parte ni ayudarán a ningún movimiento político por medio de contribuciones, en efectivo o de otro modo, y toda infracción de esta condición será causa suficiente para la anulación de esta franquicia mediante un procedimiento incoado por el Fiscal General de las Islas Filipinas ante el Juzgado de Primera Instancia de la Ciudad de Manila, al cual, por la presente, se confiere jurisdicción."

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción a estas enmiendas? (*Silencio*.) La Mesa no oye ninguna. Aprobadas.

ENMIENDA MENDOZA

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, para una enmienda. Propongo que después de la línea 12, de la página, 4, se inserte otro artículo, que se conocerá como artículo 8A y se leerá como sigue:

Art. 8a. Que esta franquicia que se concede a la *Manila Electric Company* no tendrá ningún efecto si dentro del plazo de noventa días a contar desde su aprobación, se levantara o estableciera una corporación filipina con capital filipino para mantener y explotar el mismo negocio que se concede a la *Manila Electric Company*."

Sr. SORIANO. ¿Pero hay alguna probabilidad si quiera, de que alguna empresa se vaya a establecer o está establecida ya? No tengo objeción, en ese caso.

Sr. MENDOZA. Su Señoría sabe muy bien, que un capital de ₱30,000 fácilmente se puede levantar.

Sr. SORIANO. No se trata de ₱30,000 de capital solamente, porque son doce municipios los que resultan aquí afectados.

Sr. MENDOZA. ¿Qué mal puede irrogar a Su Señoría el que nosotros concedamos esto al capital filipino? En otros casos se han concedido inclusive dos años, y aquí no pido más que un año.

Sr. SORIANO. Me parece un poco largo ese plazo. Lo aceptaríamos si se reduce a treinta días, según mis coautores.

Sr. LACSON. Yo me opongo a todas esas condiciones, y me opongo, aunque se limite a diez días, y voy a registrar un turno en contra de esa enmienda.

El PRESIDENTE. ¿El ponente ha aceptado la enmienda?

Sr. SORIANO. No, señor.

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Caballero por Manila.

EL SR. MENDOZA RAZONA SU ENMIENDA

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, la enmienda que trato de introducir en el proyecto que acaba de informar mi distinguido colega el Caballero por Cavite, no puede ser más atinada ni más fundamental, porque está en armonía con la misma política de nacionalización, de filipinización, preconizada aquí por los Caballeros de la mayoría. Mis estimados colegas los que integran la mayoría en esta Cámara, han sostenido el principio de que siempre y cuando el capital filipino pueda desarrollar un determinado negocio, se le debe dar amplia oportunidad. Según mi enmienda, todo lo que yo quiero es brindar una hermosa oportunidad al filipino, al compatriota, para que pueda desarrollar, explotar y desenvolver este negocio, en vez de conceder esa oportunidad al capital americano solamente, al capital extranjero, a quien han estado combatiendo los Caballeros de la mayoría. Por consiguiente, los Caballeros de la mayoría, si son sinceros en su política definida, si la mayoría es consecuente y consistente con los principios que pregona en este Parlamento, no les cabe otro remedio más que aprobar unánimemente mi enmienda.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. GUINÚ. ¿Estaría conforme Su Señoría en que se reduzca el plazo a sesenta días? Porque yo también iba a presentar esa enmienda.

Sr. MENDOZA. Agradezco la buena intención del Caballero por Tayabas, pero deseo llamar la atención de Su Señoría al hecho de que para levantar un capital de doscientos a trescientos mil pesos, se necesitan algunos días más. Hace falta convencer a los nacionales, a nuestros compatriotas, para que inviertan su capital en esta empresa. Su Señoría sabe muy bien que el capital filipino es timorato, le gustan las inversiones poco arriesgadas; y solamente con el fin de filipinizar, con el fin de que nuestros compatriotas tomen parte activa en esta clase de negocios en el país, debemos brindarles esta oportunidad. Muchos exigen grandes garantías para los préstamos que conceden, y sesenta días de plazo creo yo que es muy poco.

Sr. GUINÚ. No dudo de la sinceridad del Caballero por Manila sobre la enmienda que ahora presenta al bill, porque creo que realmente le anima la buena voluntad de servir los mejores intereses del pueblo. ¿Cree Su Señoría que en noventa días hay tiempo suficiente para buscar un capital de \$200,000?

Sr. MENDOZA. No le voy a dar a Su Señoría absolutas seguridades, por lo mismo que no entiendo de ese negocio; pero si se tratara de un negocio que yo conozco, yo creo que tendría oportunidad suficiente para propagarlo entre nuestros compatriotas.

Sr. GUINÚ. ¿De modo que Su Señoría, después de aprobado este proyecto, se tomaría la molestia de buscar capital filipino?

Sr. MENDOZA. Siempre he procurado que los filipinos tomen parte activa en los negocios, con el fin de que los extranjeros, en vez de tener un noventa por ciento de participación en nuestro comercio, tengan sólo un treinta por ciento. Esto es, para mí, la verdadera filipinización.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, en vista de las manifestaciones del Caballero por Manila, y considerando sinceras dichas manifestaciones, yo acepto la enmienda.

Sr. MENDOZA. Muchas gracias.

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Caballero por Negros Occidental.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. LACSON

Sr. LACSON. Señor Presidente, al oponerme a la enmienda presentada por el Caballero por Manila, solamente he mirado los compromisos contraídos por el país y por sus *leaders* nacionales ante el pueblo americano, en varias ocasiones, que han hablado sobre el capital americano. Tratándose del capital de la "Manila Electric Company," tal vez ninguno de nosotros puede dudar de que dicha empresa es una de las que se han opuesto más a las ambiciones del país. Pero siguiendo la práctica iniciada por nuestros *leaders* nacionales en América, no tengo otro remedio más que conformarme con que el capital americano se introduzca en Filipinas. Si ustedes recuerdan, en todas las ocasiones, ambos partidos políticos del país han manifestado en América y en todas las partes del mundo, que si el

capital americano viene a Filipinas, sería siempre bien recibido. Bajo estos principios, yo no quiero que se ponga ninguna condición al capital americano en Filipinas, y creo que toda condición que nosotros pongamos, es un obstáculo constante que oponemos al capital americano, siendo ésta una mala política, porque podríamos hacer creer al capital americano que cuando se trata de invertir sus dólares en Filipinas, estamos constantemente demostrando lo contrario de lo que nuestros *leaders* nacionales han voceado.

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

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

Sr. LACSON. Sí, señor.

Sr. MENDOZA. Si ésa es la teoría que Su Señoría sustenta, ¿por qué Su Señoría consiente en que la mayoría enuncie aquí como política suya, que se debe combatir el capital extranjero y el capital americano?

Sr. LACSON. No ha sido ésa nunca mi política. Creo que Su Señoría no me ha visto nunca atacar al capital americano. Se pueden ver los *records* de la Cámara.

Sr. MENDOZA. Para satisfacción del Caballero por Negros, deseo llamar su atención al hecho de que yo no hablo de su actuación personal, sino que hablo de la política enunciada por la mayoría a la cual Su Señoría pertenece. ¿No es cierto que la mayoría ha enunciado como teoría, como principio, como dogma, que siempre que el capital filipino pueda desarrollarse en un negocio, se le debe conceder ese privilegio a los filipinos antes que a los extranjeros? Se está discutiendo una ley proteccionista y es obligación de la mayoría el llevar a cabo esa política enunciada. Está de parte de la minoría el aprobar o desaprobado esa política de la mayoría. ¿No es cierto, Caballero por Negros, que la mayoría ha llevado a cabo ya esa política, según los Caballeros que han pronunciado aquí discursos?

Sr. LACSON. Que yo sepa, no sé.

Sr. MENDOZA. ¿No se ha llevado a cabo esa política en cuanto a las empresas financiadas por fondos públicos?

Sr. LACSON. Se debe dar oportunidad a los filipinos, y en caso de que no puedan, se dará oportunidad a los extranjeros.

Sr. MENDOZA. ¿No es cierto que los *leaders* nacionales han opinado que no se deben vender a los americanos los negocios financiados con fondos públicos, precisamente para no colocarlos en manos extranjeras y americanas?

Sr. LACSON. No dicen eso.

Sr. MENDOZA. Con respecto a las centrales azucareras, ¿no es cierto que cuando se presentaron proposiciones por los magnates de Nueva York, han dicho que sería una ruina para la nación y un entorpecimiento para la independencia nacional el que se vendieran esas centrales? ¿Dónde deja ahora Su Señoría la consistencia de esas declaraciones?

Sr. LACSON. Si Su Señoría me oye, yo le diré lo siguiente, porque creo que tengo más conocimiento sobre el particular. Se ha anunciado que si hubiera un capitalista filipino que quiera comprar esas centrales, por el tipo del precio que en plaza pudiera ofrecerse y fuera aceptado por las entidades acree-

doras, se daría preferencia al filipino. Pero en el caso de que no puedan éstos, que se cedan a los capitalistas americanos las centrales, si quieren comprarlas; pero siempre con la anuencia de los acreedores; pero si los capitalistas americanos ofrecen dos céntimos, por ejemplo, por una cosa que vale dos pesos, no es posible que los acreedores se conformen.

Sr. MENDOZA. Lo que Su Señoría ha manifestado, arguye más en favor de mi pretensión. Los *leaders* nacionales han dicho que si los filipinos pueden comprar a un precio determinado las centrales azucareras, se les debe dar esa oportunidad, y que si los filipinos no las pueden comprar, se deben enajenar a los extranjeros. En este caso, es lo mismo; yo doy oportunidad a los filipinos, y si no pueden, que se de oportunidad al extranjero.

Sr. LACSON. No hay paridad, porque este no es un negocio en que se hayan presentado los filipinos. Se ha pedido, o mejor dicho, una entidad americana ha solicitado una franquicia, y no la ha combatido ninguna entidad filipina, ¿por qué vamos a poner una cláusula sobre un caso que pudiera suceder el día de mañana, adoptando una política que podría seguir el Comité para todas las franquicias?

Sr. MENDOZA. Tratándose de las centrales azucareras, ¿por qué se ha dado oportunidad a los filipinos?

Sr. LACSON. Porque es un negocio ya existente y los filipinos reclaman su derecho.

Sr. MENDOZA. ¿Pero qué diferencia puede haber entre un negocio ya existente y otro por establecer?

Sr. LACSON. En la cuestión de las centrales hay filipinos que reclaman sus derechos.

MOCIÓN DACANAY

Mr. DACANAY. Mr. Speaker, I move that the discussion of the bill be postponed until tomorrow.

Sr. MENDOZA. Pido que se vote mi enmienda.

El PRESIDENTE. Ha terminado el Caballero por Negros Occidental?

Sr. LACSON. Sí, señor.

Sr. SORIANO. Yo rogaría que se me conceda medio minuto solamente para hablar, ya que se va a votar el proyecto y no hay más discusión.

Mr. DACANAY. I believe that we should postpone any discussion on this matter, especially because we have no *quorum*.

El PRESIDENTE. Se ha suscitado la cuestión de *quorum*.

Mr. DACANAY. I believe that the bill is so important that we should take time to think on it, and at least the postponement until tomorrow will be justified.

Sr. NEPOMUCENO. Señor Presidente, para una moción privilegiada. Pido que se suspenda la sesión hasta las cinco de esta tarde.

El PRESIDENTE. La Mesa desea aclarar. El Caballero por La Unión ha pedido que se suspenda la discusión de este proyecto hasta mañana por la mañana. ¿Hay alguna objeción? (*Silencio*.) La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

La Mesa anuncia que en la sesión de mañana, inmediatamente se procederá a la votación de la enmienda del Caballero por Manila.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

Sr. NEPOMUCENO. Pido que se suspenda la sesión hasta esta tarde a las cinco.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción? (*Silencio*.) La Mesa no oye ninguna. Se suspende la sesión hasta esta tarde a las cinco.

Eran la 1 p. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

A las 5.44 p. m. el Secretario anuncia que el Speaker ha designado al Caballero por Mindoro, Sr. Leuterio, para presidir la sesión.

(*El Sr. Leuterio ocupa la presidencia.*)

LEY DE CABOTAJE

(Continuación)

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Está en orden la continuación del estudio del Bill de Cabotaje. Tiene la palabra el Caballero por Sorsogón.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. GUARIÑA

Sr. GUARIÑA. Señor Presidente, Caballeros de la Cámara: He estudiado detenidamente el proyecto de ley informado favorablemente por el Comité de Navegación de esta Cámara, y el argumento de proteccionismo invocado por los sostenedores no aparece en ninguna parte del bill. El bill del Comité crea un Comité compuesto de varios miembros, especialmente de secretaríos departamentales, el cual Comité tiene que actuar dentro de seis meses, para ver cuáles son las rutas marítimas que deben ser llenadas por los navieros. Como verán los compañeros de la Cámara, el mismo Comité que ha preparado este bill y los miembros de la Legislatura, no saben cuáles son las rutas que se van a abrir, y que en el día de mañana los navieros deben llenar. Supongamos, señor Presidente, que el Comité creado en virtud de este bill, dijese que hay necesidad de dos barcos en la línea del norte, de a 800 toneladas, un barco más en la línea de Manila a Iloilo, otro barco de Manila a Cebú y dos barcos de Manila a Mindanao. Tenemos seis barcos en total, y como afirman que este bill es proteccionista, es filipinista, habría que dar preferencia a los navieros filipinos y preguntarles si ellos pueden llenar esas rutas creadas por este Comité, de acuerdo con el bill. Supongamos, señor Presidente, que las casas navieras filipinas tomasen solamente la línea que va a Iloilo y la que va a Cebú y no llenaran las dos rutas marítimas para el norte y las dos rutas para Mindanao; tendríamos que, de acuerdo con este bill, habría que llamar forzosamente a las casas extranjeras para llenar el vacío que los filipinos no pueden llenar.

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

Sr. GUARIÑA. Más tarde.

(*Prosiguiendo*.) Señor Presidente, de modo que el resultado final es el siguiente: las casas extranjeras que actualmente cuentan con ocho unidades, tendrán doce unidades después de aprobado este bill, y esto significa no la nacionalización del cabotaje filipino, sino la desnacionalización. El bill que

está bajo nuestra consideración tendría realmente un carácter filipinista y proteccionista, si esta Legislatura tuviese la certidumbre de que las casas navieras filipinas pueden llenar todas las rutas que el Comité podría crear mañana; pero ni el Comité mismo que se va a formar, sabe cuáles son esas rutas, ni mucho menos los miembros de esta Cámara; y la brecha que el bill abre, que al parecer es pequeña ahora, puede ser muy grande mañana. En cambio, si nosotros aceptásemos una enmienda a este bill, en el sentido de permitir a las casas extranjeras que puedan reparar sus buques, o sustituir las actuales unidades que tienen, unidad por unidad, estas casas extranjeras no tendrían la oportunidad de abarcar otras líneas marítimas más que las líneas que están cubriendo actualmente, y no podrían competir esas casas extranjeras en otras líneas, porque no cuentan con más unidades que las que tienen actualmente. En cambio, aprobándose este bill y dándoseles a las casas extranjeras oportunidad para llenar otras rutas, tendríamos que las casas extranjeras, no solamente aumentarían su flota actual, sino que pueden contar con otras flotas para emplearlas en otras rutas no cubiertas por ellas en la actualidad.

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

Sr. GUARIÑA. Para después.

(Prosiguiendo.) Este es el defecto del bill. Al parecer, no abre ninguna puerta a los extranjeros, pero esa puerta se abre en realidad, pequeña hoy, y grande mañana, de acuerdo con lo que dictamine el Comité creado en el bill.

Además, deseo discutir el bill bajo su aspecto legal. Vamos a suponer que las rutas abiertas por el Comité que se crea en virtud del bill fueran cubiertas por navieros filipinos, y ese Comité permitiese dos barcos más en la línea del norte, donde actualmente opera la Tabacalera. El naviero filipino encarga dos buques para esa ruta, porque así lo dictamina el Comité; llegan los buques a Filipinas, después de un año y medio, y el naviero filipino los emplea en la navegación en la línea del norte. La Tabacalera, que tiene su certificado de conveniencia pública para operar en esa línea, tiene perfecto derecho a oponerse a la operación de esos nuevos buques, y los navieros filipinos que han traído esos buques tienen que comparecer ante la Comisión de Servicios Públicos, para probar que allí existe exceso de pasaje, que allí existe exceso de carga que la Tabacalera no puede llenar. Suponiendo, señor Presidente, que en último término la Comisión de Servicios Públicos dictamine de acuerdo con las pruebas, que no hay exceso de carga ni de pasaje, tendríamos que esos buques nuevos, traídos por navieros filipinos, no podrán operar en las rutas señaladas por el Comité creado por este bill, y habremos hecho incurrir a los navieros filipinos en cuantiosos gastos para traer estos barcos que no sabrán dónde ponerlos, y este bill no provee ninguna indemnización a los dueños de los barcos que no puedan navegar por una u otra razón.

Señor Presidente, éste es el defecto capital del bill que estamos considerando. Cuando leo en la prensa que algún barco ha naufragado, se me viene inmediatamente a la mente que ese barco es extran-

jero, porque todos los caballeros de la Cámara saben perfectamente que, de acuerdo con la ley proteccionista que hemos aprobado en 22 de febrero de 1918, los extranjeros no pueden permitirse el lujo de cambiar sus buques, ni tampoco traer nuevas unidades. En cambio, los navieros filipinos tienen acción tan amplia, que pueden abarcar todas las aguas filipinas si así lo quisiesen, y como consecuencia necesaria, los buques extranjeros han ido envejeciéndose, sin oportunidad, de parte de las casas extranjeras, de mejorarlos. De ahí que cuando hay un naufragio, yo me hago la cuenta de que el buque naufragado es de un extranjero, por la razón de que el buque debe estar en malas condiciones, porque su dueño no tiene oportunidad de cambiarlo; pero, señor Presidente, tenemos que admitir, porque es un hecho evidente, palmario, que los barcos que han ido naufragando hasta la fecha, son buques de navieros filipinos. Y esto es muy extraño, teniendo en cuenta que los filipinos no tienen cortapisas en cuanto al mejoramiento de sus barcos y en cuanto a traer nuevas unidades que puedan engrosar la flota de los filipinos. Hemos visto, señor Presidente, que barcos de navieros filipinos han naufragado en plena calma. El *Maria Luisa* que ha naufragado casi dentro de la Bahía de Manila y otros muchos buques. De acuerdo con las estadísticas de la Aduana, desde la aprobación de la ley proteccionista que fué en febrero de 1918, hasta hoy, han naufragado en total, 72 buques, y estos 72 buques son todos de la propiedad de navieros filipinos y ninguno de la propiedad del extranjero. Se dirá tal vez que esos naufragios no obedecen más que a la laxitud y tolerancia de parte de los funcionarios de la Aduana, que han permitido a esos barcos navegar en aguas del país. A este argumento he de contestar, que cualquiera que estuviere en lugar de los funcionarios de la Aduana y bajo las condiciones en que se halla actualmente el cabotaje del país, forzosamente tendría que dejar a los dueños de esos barcos hacer sus reparaciones regulares, a fin de que no haya entorpecimiento en el comercio interinsular. De modo que esto es producto de las circunstancias. Si la Aduana es culpable por esa laxitud, por esa tolerancia, los navieros son mucho más culpables, porque sabían que sus barcos no estaban en condiciones de navegar, y faltaron deliberadamente a los reglamentos de la Aduana, haciéndolos salir del río. El filipinismo de los que patrocinan el bill ha llegado hasta el extremo de mentar aquí el nombre de un Representante que ha sido nombrado por el soberano. ¿Qué significa esto? ¿Que porque ha sido nombrado por el soberano no tiene libertad de opinar, en un asunto de trascendental importancia como el cabotaje? Si el nombrado por el soberano no puede figurar en las Cámaras legislativas del país y opinar en ellas, digamos de una vez que el Bill Jones es una farsa. Y si es una farsa, ¿para qué estamos aquí, dictando leyes en el país? Todos nosotros estamos aquí, en virtud de la Ley Jones, y sin la Ley Jones ninguno de nosotros estaría aquí ahora.

Además, nuestras leyes actuales sobre cabotaje, no aseguran prácticamente la filipinización. De hecho existen compañías extranjeras que legalmente son

compañías filipinas. Tenemos varias casas navieras chinas, que legalmente son filipinas, pero que de hecho son casas navieras chinas. Si este bill que tenemos bajo nuestra consideración fuera realmente proteccionista, esa protección alcanzaría solamente a los navieros filipinos, no alcanzaría también a esos navieros extranjeros, que son los chinos. Antes de promulgar una ley asegurando la filipinización, debemos asegurarnos de que ningún extranjero pueda burlarse de dichas leyes, haciéndose aparecer como filipinos. Inclusive debemos dictar una ley prohibiendo hipotecar barcos de filipinos, a favor de extranjeros. Se ha mentado aquí, que ningún naviero filipino puede enviar sus barcos al norte de Luzón, porque la Tabacalera no solamente es naviera en el Norte de Luzón, sino al mismo tiempo es comerciante, y la mayor parte del cargamento del norte es negocio de la Tabacalera. Anoche, después de oír las interrelaciones hechas al Representante por Cebú, en relación con la operación de la Tabacalera en el Norte de Luzón, el Caballero por Cebú ha afirmado que el naviero Madrigal tiene dos barcos en esa línea, consignados a la Tabacalera. Si es verdadera esta afirmación del Caballero por Cebú, tendríamos que el verdadero operador del Norte no es la Tabacalera, sino Madrigal mismo, cuando éste ha dejado en consignación a la Tabacalera sus dos barcos. Hemos empleado casi una semana en aquellas audiencias públicas de los Comités de Navegación de Ambas Cámaras, y ni el Sr. Madrigal, ni cualquiera de sus agentes, ha comparecido allí, para decir al Comité que esos dos barcos del Norte están perdiendo por los barcos de la Tabacalera. Madrigal no ha dicho una palabra sobre esas operaciones del Norte de Luzón, lo que prueba que esos barcos están ganando, de la misma manera que está ganando el barco de la Tabacalera, que es el vapor *Mauban*. Y si los Caballeros de esta Cámara me dijese que esos barcos no están consignados a la Tabacalera, sino que están fletados por la Tabacalera, entonces yo diré: ¿por qué no hay ninguna casa filipina que haya solicitado la ruta del Norte, estando abierta dicha ruta para ellos? Teniendo en cuenta que la Tabacalera no puede enviar más barcos allí que el *Mauban*, ¿qué han hecho las otras casas navieras durante nueve años, que no han solicitado esa ruta? Si esos barcos ahora tienen vida boyante y próspera, ¿por qué no ha de ganar ningún naviero filipino que coloque un barco en esa misma línea del Norte? ¿No saben acaso los compañeros de la Cámara, que la Comisión de Servicios Públicos puede compeler a la Tabacalera a que reserve el cincuenta por ciento de su carga a los otros productos? Se ha alegado aquí de que es difícil competir con un naviero y comerciante a la vez; pero en interés mismo de los negocios de la Tabacalera ella pondría su carga en barcos de otros navieros filipinos, porque el *Mauban*, de que dispone, no puede llevar toda la carga de la Tabacalera. Alguien ha insinuado que si nosotros permitiésemos hoy a los extranjeros que sustituyan sus actuales unidades con otras nuevas, otros extranjeros pueden venir aquí traer sus barcos y operar en el cabotaje del país. Este argumento no merece ser contestado siquiera, porque todos sabemos que si esas casas llamadas extranjeras hoy, están operando en el cabotaje del país, es porque han sido

extranjeros de un modo providencial. Antes de ahora eran nacionales, como nosotros, y solamente se hicieron extranjeros a raíz del cambio de soberanía; y por aquello de que ya tenían derechos adquiridos, debemos de respetar esos derechos, para que puedan operar en el cabotaje del país. No hay ningún extranjero, fuera de los españoles, que esté dedicado al negocio de cabotaje del país. Ningún extranjero puede venir aquí a exigir ese derecho de los filipinos. Ellos, los otros, están de por sí excluidos, y en todo el mundo, el extranjero está excluido en el servicio de cabotaje de cualquier nación.

En conclusión, quiero manifestar que todos, tanto los sostenedores del bill como los opositores a él, estamos conformes y contestes en que debemos hacer algo para mejorar ese cabotaje, en vista de la pérdida de muchas vidas que hemos venido lamentando hasta esta fecha. Tenemos que mejorar de alguna manera el cabotaje, para responder a la confianza depositada en nosotros por el público en general. Podemos ser mañana acusados de apáticos, de indiferentes, a ese clamoreo general. Pero el bill que tenemos bajo nuestra consideración, de ninguna manera es aceptable por las razones que he expuesto y porque nosotros podemos abrir aquí una puerta, mucho más grande de lo que podemos imaginarnos hoy, a las casas extranjeras, desnacionalizando de esta manera el cabotaje del país. El bill sería muy bueno si tuviéramos en este momento a manos el *report* del Comité que se crea por este bill; si tuviéramos la seguridad de parte de las casas navieras filipinas, de que ellas están dispuestas a llenar ahora las rutas que se van a abrir con motivo de ese *report*. Pero, señor Presidente, el mismo Comité que mañana va a ser nombrado, no sabe que es lo que va a hacer, no sabe qué rutas se van a abrir, y todos reconocen, inclusive los patrocinadores del bill, que las casas navieras filipinas, no tienen dinero bastante para traer aquí buenos barcos, y al mismo tiempo que reconocen su pobreza, reconocen la riqueza de los extranjeros. Así es que, señor Presidente, de aprobarse este presente proyecto de ley, vamos a correr el riesgo de otorgar a los extranjeros mayores unidades que las que actualmente tienen; y mañana, difícilmente podríamos despojarles de las rutas que han de cubrir, además de las rutas con que cuentan actualmente.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. QUINTO. ¿Se opone el Caballero por Sorsogón a la aprobación del proyecto en discusión, porque este podría dar lugar a que los extranjeros trayesen aquí sus barcos, en el caso de que los filipinos no pudieran cubrir la falta de tonelaje que el Comité determine después?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. QUINTO. Ahora bien; ¿cuál es el remedio que el Caballero por Sorsogón tiene *in menti* y que quiere sugerir a la Cámara, para evitar este peligro?

Sr. GUARIÑA. Permitir, por ejemplo, a las casas extranjeras, que puedan sustituir sus actuales unidades, aunque fueran de mayor tonelaje.

Sr. GUINTÓ. ¿Puede especificarnos el Caballero por Sorsogón cuáles son las unidades extranjeras que necesitan reposición?

Sr. GUARIÑA. Eso depende de las casas extranjeras; pero de todos modos, no hay más que ocho barcos en Filipinas.

Sr. GUINTÓ. ¿Todos son de la propiedad de la Tabacalera?

Sr. GUARIÑA. Tres son de la Tabacalera, tres de Inchausti y dos de Gutiérrez Hnos., de los cuales, la casa Gutiérrez Hnos. quiere desprenderse.

Sr. GUINTÓ. Muy bien; ¿esos barcos extranjeros ya están operando en aguas filipinas?

Sr. GUARIÑA. Desde tiempo inmemorial.

Sr. GUINTÓ. ¿Y tienen sus rutas fijas?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. GUINTÓ. Ahora, ¿cambiándose esos barcos viejos por otros nuevos, se habrá cubierto, se habrá atendido al clamoreo público de que hace falta mayor tonelaje en toda Filipinas?

Sr. GUARIÑA. Yo no discuto si hace falta o hay exceso de tonelaje. Lo que yo digo es que, tanto tiros como troyanos, reconocen que debemos mejorar el servicio de cabotaje, porque de otra manera, hubiéramos dejado subsistente la ley proteccionista que existe ahora.

Sr. GUINTÓ. Vamos a distinguir, Caballero por Sorsogón, ¿se mejoraría el servicio aumentando las unidades de los barcos que operan en aguas filipinas, o se podría mejorar ese servicio con la adopción de una medida tendente a mejorar el servicio dentro de los barcos, sin necesidad de aumentarlos?

Sr. GUARIÑA. Mejorar el servicio, consiste en proveer al país de mejores barcos de los que tiene actualmente, y si falta tonelaje, aumentar las unidades.

Sr. GUINTÓ. ¿No está seguro Su Señoría de que hace falta tonelaje actualmente en Filipinas?

Sr. GUARIÑA. Según mi leal saber y entender, hace falta tonelaje, y en *La Vanguardia* del 28 de septiembre pasado, se ha publicado una petición de algunos de Negros que son los siguientes, en nombre de ocho centrales: Vidaurrazaga y Mota, Compañía General de Tabacos de Filipinas, Visayan Stevedore Transportation Co., Fusillas Lahorra and Co., Central Azucarera de La Carlota, Lizárraga Hnos. e Inchausti y Compañía, pidiendo más barcos para transportar obreros.

Sr. GUINTÓ. ¿De Negros a qué provincia?

Sr. GUARIÑA. De Cápiz y Antique para Negros.

Sr. GUINTÓ. ¿En esa línea, qué barcos operan? Supongo que no operan los de la Tabacalera, ni menos los de Inchausti. De modo que aun reponiendo las unidades extranjeras, no se conseguiría cubrir esa falta que existe entre la línea de Cápiz y Negros.

Sr. GUARIÑA. Pero mejoraremos el servicio, porque actualmente los camarotes no son camarotes, pues nadie puede estar dentro de ellos.

Sr. GUINTÓ. Quisiera preguntar a Su Señoría ¿si hubiera alguna casa naviera filipina que quiera cubrir o llenar esa falta, a quién daría el Caballero por Sorsogón la preferencia?

Sr. GUARIÑA. La daría a los filipinos; pero si no hay ninguna casa naviera filipina que quiera llenar...

Sr. GUINTÓ. Caballero por Sorsogón, los que patrocinan el bill en discusión, son eminentemente

proteccionistas; pero en consideración a ese llamado clamor público, quieren someter a prueba a los filipinos, en la seguridad de que hay filipinos y habrá filipinos que puedan cubrir ese tonelaje que hace falta.

Sr. GUARIÑA. ¿Puede darnos Su Señoría una garantía de que los filipinos cubrirán las rutas que ese Comité creará mañana?

Sr. GUINTÓ. Creo que hay suficiente garantía.

Sr. GUARIÑA. Pero si no conocemos todavía cuáles son las rutas, si el Comité no está nombrado aún.

Sr. GUINTÓ. Muy bien; aun en el supuesto de que todavía lo ignoramos, como en verdad lo ignoramos en que lugar o en que líneas hace falta tonelaje, pero con el plan que tienen los que se oponen al bill en discusión, tampoco se podría asegurar que se mejoraría el servicio de cabotaje, porque la contención de los que se oponen al bill consiste solamente en cambiar las unidades de los buques extranjeros, y nada más. Y si realmente, lo que quieren es mejorar el servicio, no insistirían en que se cambien las unidades.

Sr. GUARIÑA. ¿De modo que Su Señoría quiere permitir a las casas extranjeras que aumenten las unidades?

Sr. GUINTÓ. Por mi parte, ni quisiera darles oportunidad. Estoy dispuesto a no someter a los filipinos a ninguna prueba y creo que la ley actual debe permanecer como está ahora.

Sr. GUARIÑA. ¿Vamos a dejar indefensos a los pasajeros, sin seguridad y sin protección?

Sr. GUINTÓ. Ya mejorarán el servicio los filipinos, ya procurarán traer mejores barcos, sin compelerlos.

Sr. GUARIÑA. ¿Y no sabe Su Señoría que han naufragado muchos barcos desde 1918 hasta ahora?

Sr. GUINTÓ. En cualquier parte del mundo naufragan barcos. Recientemente, como ha mencionado el Caballero por Cavite, el vapor *Princesa Mafalda* naufragó en las costas del Brazil, habiendo perecido trescientos pasajeros.

Sr. GUARIÑA. Es una excepción esa; pero el naufragio en aguas filipinas es una cosa ordinaria.

Sr. GUINTÓ. Caballero por Sorsogón, las circunstancias aquí en Filipinas, son diferentes. Tenemos constantemente baguios, y los naufragios no dependen de la ley, ni de la pericia del capitán. ¿Cree el Caballero por Sorsogón que los navieros filipinos quieren que se hundan sus barcos?

Sr. GUARIÑA. No lo quieren, desde luego; pero saben muy bien que esos barcos no deben salir del río, y sin embargo, deliberadamente los hacen salir.

Sr. GUINTÓ. ¿Y quién autoriza a que salgan esos buques?

Sr. GUARIÑA. Es que la Aduana sabe muy bien que aplicando rigidamente la ley, no podrían salir del río, y para no entorpecer la navegación, permite la salida.

Sr. GUINTÓ. ¿Y quién tiene la culpa?

Sr. GUARIÑA. Los más responsables son los navieros, que conocen el estado de sus barcos y no los reparan.

Sr. GUINTÓ. Debo informar a Su Señoría que no hay ningún buque, sea nuevo o viejo, que no se hunda, cuando es cogido por un tifón, o por fuerza mayor.

Sr. GUARIÑA. Ahora me permito preguntar a Su Señoría: ¿cómo es que los barcos naufragados hasta la fecha ascienden a unos 72 y son todos de la propiedad de filipinos y no de extranjeros?

Sr. GUINTÓ. Sencillamente, porque los barcos en Filipinas son en su mayoría de filipinos. ¿Cómo puede hundirse aquí un barco italiano, sino tenemos aquí barcos italianos?

Sr. GUARIÑA. La razón es que los extranjeros no pueden traer aquí las unidades que quieran.

Sr. GUINTÓ. Yo reto a Su Señoría a que no puede afirmar categóricamente que los filipinos no han mejorado el servicio de cabotaje.

Sr. GUARIÑA. Ha habido mejoras, pero muy insignificantes. Estamos muy rezagados en relación con el servicio de cabotaje.

Sr. GUINTÓ. Sería demasiado injusto exigir de nuestros compatriotas, lo que los extranjeros pueden hacerlo en media hora. Su Señoría sabe que somos un pueblo pobre y que apenas nos levantamos de nuestra postración económica.

Sr. GUARIÑA. ¿Cree Su Señoría que nueve años es media hora?

Sr. GUINTÓ. Muchos pueblos se han levantado después de largos siglos de vida económica.

Sr. GUARIÑA. ¿Ha navegado Su Señoría en algún barco de filipinos?

Sr. GUINTÓ. Si nosotros dejáramos las cosas tal como están, es decir, que este bill no sea considerado ni aprobado, ¿estaría conforme Su Señoría en dejarlo sobre la mesa y que la Legislatura no haga nada en el particular?

Sr. GUARIÑA. Es decir, ¿dejar las cosas *in statu quo*?

Sr. GUINTÓ. Dejar las cosas como están.

Sr. GUARIÑA. ¿Cree Su Señoría que esa pasividad sería bien interpretada por el público?

Sr. GUINTÓ. ¿Cree Su Señoría que permitiéndose a las casas extranjeras cambiar y reponer sus unidades, se habrá conseguido el propósito?

Sr. GUARIÑA. Al menos mejoraríamos el servicio, habría mayores comodidades para los pasajeros y mayor capacidad para llevar los cargamentos.

Sr. GUINTÓ. ¿Qué diría Su Señoría si se permitiese a los extranjeros cambiar sus unidades, de tal modo que la ley actual, que es eminentemente proteccionista, no tuviese la virtualidad que tenía cuando la misma fue aprobada por la Legislatura? ¿Estaría conforme Su Señoría con que el espíritu nacionalista y proteccionista desapareciera y se desvaneciere, solamente por conveniencia de dos casas navieras extranjeras del país?

Sr. GUARIÑA. Su Señoría está convencido de que el bill es proteccionista, ¿por qué estamos abriendo las puertas al extranjero?

Sr. GUINTÓ. En ese respecto, tengo que decirle con franqueza, que estoy con Su Señoría, como que en mi enmienda se trata de borrar en el proyecto esa parte que Su Señoría y este servidor objetamos; pero se ganaría algo aprobándose este proyecto, al objeto de crear una junta que determine en qué parte del Archipiélago hace falta algún tonelaje.

Sr. GUARIÑA. ¿Y cree Su Señoría que esa junta está por encima de la Comisión de Servicios Públicos?

Sr. GUINTÓ. Si no está por encima de la Comisión de Servicios Públicos, puede Su Señoría presentar una enmienda, suprimiendo esa parte del proyecto.

Sr. GUARIÑA. No veo ningún riesgo; el campo de acción de los extranjeros es bastante limitado. No pueden competir con el naviero filipino, porque no pueden salir de las rutas que quieren invadir los filipinos, dada la limitación de las unidades que tienen; en cambio, mejoramos el servicio con la adquisición de nuevos buques.

Sr. GUINTÓ. ¿No sabe Su Señoría que el espíritu de la ley es eliminar poco a poco de las aguas filipinas las unidades extranjeras y que sean sustituidas por filipinas?

Sr. GUARIÑA. Con esa enmienda se van a eliminar con el tiempo, los buques viejos de los extranjeros, y los filipinos podrán llenar ese vacío.

Sr. GUINTÓ. Eso no tendrá razón, porque a medida que vayamos consintiendo las reposiciones, estas se sucederán unas tras otras, y los barcos extranjeros existirían siempre en Filipinas; en cambio, si limitamos el tiempo, tan pronto como sean inservibles, dejarán de repararse y estarían completamente eliminados de Filipinas.

Sr. GUARIÑA. ¿Quiere decir Su Señoría que si nosotros permitiésemos la sustitución de los actuales buques con otros nuevos, la Legislatura dictaría otra ley dándoles otra oportunidad para sustituirlos?

Sr. GUINTÓ. Así como cuando se aprobó la ley, el Legislador filipino tenía la intención de no darles oportunidad, es posible que los que vengan después como piensan hoy los reposicionistas y crean que ya que se les ha dado antes oportunidad, también se les debe dar hoy, por razón de amistad y de gratitud.

Sr. GUARIÑA. Para que la Legislatura pueda dictar una ley nueva permitiendo a los navieros extranjeros reemplazar las unidades que tienen actualmente, sería necesario que el país estuviese en las mismas condiciones en que se halla actualmente; entonces, una medida de esta clase sería justificada. Pero yo no creo que de aquí a veinte años, los navieros filipinos no puedan desarrollarse o desenvolverse. En esa época, una legislación de esta clase sería innecesaria, porque el cabotaje filipino ya se habrá desarrollado y desenvuelto, y los navieros ya contarán con capital bastante para cubrir todas las rutas. Si nosotros aceptamos la teoría del caballero por Tayabas, de que habiendo esta Legislatura permitido a los extranjeros renovar sus unidades, por este precedente que hemos sentado hoy, quedaría obligada la Legislatura por venir, yo le recordaré que ya hemos sentado un precedente, cuando aprobamos la extensión de la franquicia del Banco de las Islas Filipinas, y la Legislatura se vería entonces, compelida todas las veces, a ir prolongando esta franquicia que se ha concedido el año pasado.

Mr. REYES. Mr. Speaker, will the gentleman yield for some questions?

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

Sr. GUARIÑA. Con mucho gusto.

Mr. REYES. I understand the gentleman from Sorsogon to have stated that since the present law went into effect there have been seventy-two maritime accidents in the interisland traffic, is that right?

Mr. GUARIÑA. Yes.

Mr. REYES. And I also understand that you blamed the owners of those vessels that had sunk and only a contributory blame on the officials of the Bureau of Customs who had permitted those vessels to sail when they were unseaworthy, is that right?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, pero si es responsable por esta tolerancia, en relación con los permisos especiales de los barcos el Colector de Aduanas, son más responsables los navieros, que saben que esos buques están podridos y han insistido en lanzarlos al mar.

Mr. REYES. And you further stated that this was done by the owners and by the officials of the Bureau of Customs in violation of customs regulations and of the present law, is that right?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Mr. REYES. And in view of these statements that you have made, what reason is there in the world for this House to seek an amendment to the present law if it is not responsible for the sinking of those vessels? If the sinking of those vessels was due to their unseaworthiness but not to the defect of the present law, what is there to amend in the present law which is not responsible for the sinking of those seventy-two vessels?

Sr. GUARIÑA. Tenemos que enmendar la ley, señor Presidente, porque con ser protecciónista, los navieros filipinos no han sabido responder a la confianza que esta Legislatura ha depositado en ellos, para que pudiesen desenvolver y mejorar el servicio de cabotaje en el país. Los naufragios no obedecen a otra cosa más que a la mala condición de esos barcos, porque saben muy bien los navieros filipinos que los navieros extranjeros no pueden competir con ellos. Y se han abandonado, han sido negligentes en cumplir con los reglamentos de la Aduana, porque saben que no hay competencia, porque saben que los extranjeros no pueden provocar ninguna competencia con los navieros de Filipinas; de ahí ese abandono que ha dado lugar al naufragio de setenta y dos barcos, desde 1918 hasta hoy 1927. Si hoy vamos a cruzarnos de brazos, dejando que nuestros compatriotas perezcan en el mar y a pesar de ser testigos del mal servicio y de la poca eficiencia de esos barcos, seríamos culpables de lesa patria, seríamos culpables de no saber responder al clamoreo público, y seríamos indignos de estar dentro de este augusto recinto, sin atender al remedio a ese mal que está clamando urgente remedio.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. VALDÉS LIONGSON. ¿Sabe Su Señoría cuantos años necesitan las compañías extranjeras para responder sus actuales unidades?

Sr. GUARIÑA. En las audiencias públicas celebradas, los representantes de las casas extranjeras dijeron que pueden traer aquí nuevos barcos, dentro de dos años.

Sr. VALDÉS LIONGSON. ¿Y sabe Su Señoría el tiempo que piden los navieros nacionales para aumentar su actual tonelaje y mejorar sus unidades?

Sr. GUARIÑA. Que yo sepa, no existe ninguna petición de parte de los navieros nacionales.

Sr. VALDÉS LIONGSON. ¿Pero no sabe Su Señoría el tiempo que estos piden para aumentar su tonelaje, de acuerdo con las exigencias actuales del comercio de cabotaje?

Sr. GUARIÑA. Tengo para mí que los navieros nacionales no han pedido nada sobre ese particular.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Suponiendo que los navieros nacionales estuviesen dispuestos a mejorar sus unidades y a aumentar su tonelaje de acuerdo con los requerimientos del volumen actual del comercio de cabotaje, dentro del mismo plazo en que los navieros extranjeros están también dispuestos, según han anunciado, a mejorar sus correspondientes unidades, cuál sería la opinión del distinguido orador, favorecer a estos extranjeros, o favorecer a los nacionales?

Sr. GUARIÑA. Desde luego, nosotros, los que estamos en contra del bill, nos consideramos más protecciónistas que los que lo favorecen.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Suponiendo que el filipino, en igualdad de circunstancias, se ofrezca a mejorar sus unidades y aumentar su tonelaje en el mismo plazo pedido por los extranjeros, quiere decir Su Señoría que se pronuncia por los extranjeros, dejando a un lado a sus compatriotas?

Sr. GUARIÑA. Acabo de decir que voy por el filipino. No sé si me ha entendido mal Su Señoría.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Puede ser que mis cortos alcances no hayan comprendido lo que Su Señoría ha querido dar a entender, por eso estoy repitiendo mi pregunta, para aclarar este punto. Yo quisiera saber, para votar en conciencia este proyecto de ley, cuál sería su actitud, en igualdad de circunstancias y concediendo igual tiempo.

Sr. GUARIÑA. Estamos dando preferencia al filipino.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Si esto es así, si es esa la opinión de Su Señoría ¿qué hecho justificaria su actitud actual?

Sr. GUARIÑA. De acuerdo con el bill, si después de un año y medio, y después de todos los plazos especificados en el proyecto, el filipino no llega a cubrir todas las rutas que crea el Comité necesarias, el extranjero entra. Y pregunto yo: ¿qué plazos tiene el extranjero? ¿No es un año y medio? Y vamos a esperar más de cuatro años, cuando el público pide urgente remedio?

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

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. El orador puede contestar si le place.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. FESTIN. Si mal no recuerdo, parece que Su Señoría acaba de afirmar que las casas navieras filipinas han introducido mejoras en el servicio de cabotaje.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, pero han introducido mejoras pequeñas, teniendo en cuenta el progreso de las naciones.

Sr. FESTIN. ¿Ese aumento de tonelaje y esa mejora en el servicio introducido en el cabotaje de Filipinas, no han respondido al desarrollo económico de nuestro país y a sus exigencias?

Sr. GUARIÑA. De alguna manera. Pero no hay suficiente tonelaje para tanta carga, y la prueba de que no hay tonelaje bastante, son esos permisos

especiales que han venido expidiéndose por la Aduana de Manila. El Director de Aduanas, declaró ante el Comité de Navegación, en presencia de los navieros filipinos y extranjeros, y nadie le ha desmentido al afirmar que esos permisos especiales han sido hechos con consentimiento de la sociedad de navieros.

Sr. FESTÍN. Su Señoría acaba de contestar al Caballero por Pampaga, que los navieros filipinos nada han hecho de acuerdo con la política envuelta en esa legislación sobre cabotaje.

Sr. GUARIÑA. Nadie ha afirmado eso. Los navieros han hecho poco.

Sr. FESTÍN. Hablando de los permisos especiales, ¿cree Su Señoría que autorizando a la Tabacalera e Inchausti a reponer sus unidades, se podrían evitar esos permisos especiales, expedidos a favor de algunos barcos para que naveguen en otras líneas?

Sr. GUARIÑA. Eso dependerá del tonelaje.

Sr. FESTÍN. Sabe, Su Señoría que en la línea de Iloilo y en el Norte de Luzón jamás se han pedido permisos especiales para transportar mayor número de pasajeros?

Sr. GUARIÑA. Es porque no hay ningún puerto de altura allí.

Sr. FESTÍN. Reponiendo esas unidades que solicitan los extranjeros, cree Su Señoría que se podran evitar esos permisos especiales que se han concedido a los barcos que no tienen rutas, que no sean de Iloilo y del Norte?

Sr. GUARIÑA. Las casas extranjeras no piden reposición. Nosotros, los que estamos opuestos al bill, estamos pidiendo únicamente que se sustituya el tonelaje perdido.

Sr. FESTÍN. Permitiendo la sustitución, ¿cree Su Señoría que se remediaría esa deficiencia en la falta de capacidad de esos barcos para transportar pasajeros?

Sr. GUARIÑA. En parte, porque naturalmente, estoy seguro que los nuevos barcos que llegarán, serían de mayor tonelaje que los que tenemos actualmente y habrá mayor capacidad para carga y pasaje, aparte del servicio que se mejora.

Sr. FESTÍN. Y en esas líneas a donde se van a destinar esos barcos, en sustitución de los que están actualmente operando, no han pedido especial . . .

Sr. GUARIÑA. No podían pedir permiso, porque en el Norte no hay puerto de altura.

Sr. FESTÍN. Si esos puertos son visitados por barcos de altura, ¿qué necesidad hay de expedir permisos especiales?

Sr. GUARIÑA. Los permisos especiales concedidos por la Aduana, han sido a favor de barcos de altura que han sido autorizados para fondear en puertos no habilitados.

Sr. FESTÍN. Yo quiero referirme a permisos especiales para transportar mayor número de pasajeros.

Sr. GUARIÑA. De vez en cuando el Colector de Aduanas tiene que conceder estos permisos especiales.

Sr. FESTÍN. ¿En las líneas de Iloilo y del Norte?

Sr. GUARIÑA. En varias rutas.

Sr. FESTÍN. Pues le digo a Su Señoría que durante las audiencias celebradas por el Comité de Navegación, el Colector de Aduanas Sr. Aldanese,

manifestó que nunca en las líneas del Norte se ha concedido permiso especial para transportar mayor número de pasajeros.

Sr. GUARIÑA. Para información del Caballero por Romblón, le diré que allá en 1912, yo he navegado por esa línea y había cuatrocientos pasajeros en el *Maulan*.

Sr. FESTÍN. ¿Sabe Su Señoría que los pasajeros de primera clase que vienen de Aparri, desembarcan en Currimaog y Laoag? Entonces, habiendo esa necesidad, no mejora el servicio.

Sr. GUARIÑA. ¿Y la carga?

Sr. FESTÍN. Para la carga, el naviero Vicente Madrigal tiene dos barcos allí, de mayor tonelaje.

Sr. GUARIÑA. De modo que Su Señoría admite que Madrigal opera juntamente con la Tabacalera y que obtiene éxito. Si admite Su Señoría eso, luego no es temible la competencia de las casas extranjeras que tienen al mismo tiempo su negocio establecido.

Sr. FESTÍN. En esa línea ha destinado la casa Madrigal dos barcos viejos consignados a la Tabacalera, porque la Tabacalera tiene carga segura para esos dos barcos, y naturalmente, el naviero filipino prefiere operar sus barcos en una línea donde tiene carga segura.

Sr. GUARIÑA. ¿De modo que hay carga para más de un barco?

Sr. FESTÍN. Sí, señor.

Sr. GUARIÑA. ¿Y por qué los navieros filipinos, desde el año 1918 hasta ahora no han presentado ninguna solicitud a la Comisión de Servicios Públicos, pidiendo esa ruta?

Sr. FESTÍN. Porque entonces había allí tres barcos de la Tabacalera.

Sr. GUARIÑA. Pero cuando estos barcos de la Tabacalera dejaron de operar, porque no presentaron solicitud?

Sr. FESTÍN. Esos barcos de la Tabacalera dejaron de operar cuando consiguieron fletar los dos barcos de Madrigal. Fue entonces cuando retiró la Tabacalera los dos barcos que tenía, el *Isidora Pons* y el *Compañía de Filipinas*.

Sr. GUARIÑA. De modo que Su Señoría conviene en que los navieros filipinos pueden competir con los navieros extranjeros?

Sr. FESTÍN. Dice Su Señoría que los barcos que han naufragado todos eran viejos y que no reunían las condiciones de seguridad, ¿no sabe Su Señoría que el Colector de Aduanas, Sr. Aldanese declaró ante el Comité de Navegación que la Aduana jamás ha renovado la licencia de los barcos para navegar, sin tener éstos las condiciones necesarias, de seguridad para la navegación?

Sr. GUARIÑA. El Colector de Aduanas habrá dicho eso, para afirmar que su oficina no ha consentido esa anomalía.

Sr. FESTÍN. ¿Quiere decir Su Señoría que no debemos dar ningún valor a la declaración del Colector de Aduanas?

Sr. GUARIÑA. Desde luego que sí.

Sr. FESTÍN. Entonces, si tiene algún valor la declaración del Colector de Aduanas, ¿por qué no hemos de creer que esa oficina no consiente que salgan del río los barcos que no reúnen condiciones de seguridad para navegar?

Sr. GUARIÑA. Es que el Colector de Aduanas tiene en cuenta las circunstancias que atraviesa el cabotaje del país; sabe que no puede exigir más de los navieros, y tiene que obrar de acuerdo con esas circunstancias.

Sr. FESTÍN. ¿Le ha dicho eso a Su Señoría el Colector de Aduanas?

Sr. GUARIÑA. No, señor.

Sr. FESTÍN. ¿Conoce Su Señoría el desastre del *Quantico*?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. FESTÍN. ¿No sabe Su Señoría que el *Quantico* era uno de los barcos más fuertes y consistentes?

Sr. GUARIÑA. Es una excepción.

Sr. FESTÍN. Cuando se trata de un barco nuevo, fuerte y consistente y que reúne las mejores condiciones y naufraga, es una excepción.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, porque en Filipinas es inconcebible que se hayan hundido muchos barcos en nueve años.

Sr. FESTÍN. ¿No sabe Su Señoría que hace dos meses, un barco extranjero naufragó también cerca de Balabag?

Sr. GUARIÑA. Otra excepción.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. GARCÍA. Si no he comprendido mal, parece que por algún tiempo, la Compañía Tabacalera se ha visto precisada a fletar algunos barcos de la Casa Madrigal para operar en la línea del Norte.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. GARCÍA. Y que la Tabacalera fletó a su costo en la precisión de fletar esos barcos, y que sus costos son suficientes.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, hay una carga y pasaje, que un barco no es bastante.

Sr. GARCÍA. ¿Y no cree Su Señoría que quitando el privilegio de reponer los barcos que tiene la Tabacalera, los navieros filipinos podrían hacer mejor negocio allí?

Sr. GUARIÑA. Es que no somos partidarios de la reposición del tonelaje perdido, sino que estamos pidiendo ahora, que sean sustituidas las unidades que tienen los extranjeros.

Sr. GARCÍA. Adoptando esa actitud que Su Señoría acaba de manifestar, y buscando solamente que se permita a los navieros extranjeros sustituir sus viejos barcos con otros nuevos, ¿no cree Su Señoría que dando esa oportunidad a los navieros filipinos antes que a los extranjeros, los barcos de los navieros filipinos que operan esa línea, operarían mejor?

Sr. GUARIÑA. Eso si el filipino puede cubrirla, pues si no la cubre, daría lugar a que el extranjero tenga más, y no queremos eso, porque somos protectionistas.

Sr. GARCÍA. ¿De modo que Su Señoría presume en este momento que los navieros filipinos no podrán obtener el tonelaje suficiente para responder a las demandas de la línea del Norte?

Sr. GUARIÑA. No me refiero a una ruta determinada, sino que tengo entendido que las casas navieras filipinas no pueden traer muchos barcos para

cubrir las líneas marítimas. Eso lo ha dicho el mismo Fernández.

Sr. GARCÍA. Yo me he referido a una línea específica en mi pregunta y quisiera una contestación sobre esa línea. Digo yo, que si nosotros no permitiésemos a los navieros extranjeros que pongan nuevos barcos en sustitución de los que tienen ahora, ¿no cree Su Señoría que la presunción es que el filipino podrá también hacerlo?

Sr. GUARIÑA. Madrigal mismo, retiró la consignación o dejó de fletar esos barcos. Madrigal puede operar ahora mismo, juntamente con el *Mauban* de la Tabacalera.

Sr. GARCÍA. ¿Pero no ha dicho Su Señoría que la Compañía Tabacalera es quien ha fletado los barcos de Madrigal?

Sr. GUARIÑA. No, están consignados a la Tabacalera. Y si eso es verdad, el verdadero propietario es Madrigal.

Sr. GARCÍA. Lo que he querido saber de Su Señoría es, si la Compañía Tabacalera tiene fletados esos barcos.

Sr. GUARIÑA. No sé si están fletados o consignados a la Tabacalera; pero sea lo uno o lo otro, si están consignados, eso prueba que el naviero filipino compete con la Tabacalera en el Norte, cuando Madrigal no ha dicho que está perdiendo. Si están fletados por la Tabacalera y no hemos podido filipinar la línea del Norte, la culpa la tiene Madrigal, que es un filipino como nosotros. El debía operar esos barcos. La Comisión de Servicios Públicos puede reservar una parte de la carga de la Tabacalera para otros barcos. Es una utilidad pública, y la Comisión de Servicios Públicos puede compeler a la Tabacalera.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Ha expirado el tiempo del Caballero por Sorsogón.

Sr. PERFECTO (G.). Pido el consentimiento unánime de la Cámara para que se concedan 20 minutos más al Caballero por Sorsogón.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Hay alguna objeción?

Sr. PALARCA. Me opongo.

Mr. MARCOS. I object.

Sr. GUARIÑA. Voy a dejar de contestar a las preguntas, para que los otros puedan hablar.

DISCURSO EN PRO, DEL SR. MARCOS

Mr. MARCOS. Mr. Speaker, misunderstanding is the cause of nearly all troubles. And we can go as far as to say that misunderstanding is the cause of all troubles. Because of misunderstanding a brother has to fight a brother, a wife to fight a husband, and nation to fight a nation. And in many instances it had been the cause of many a national conflagration. Misunderstanding, Mr. Speaker, entered the portals of this magnificent hall and is now creating a rumpus among the members of this august body. Because of this rumpus, it is said that a certain group has formed a bloc, another group another bloc, and then there goes the story that some Representatives were bribed to favor or to oppose the measure. And yet if each and every one of us would only be willing enough to take the medicine in order that our passion and emotion

would subside down to normal condition, I am sure that such a misunderstanding would be ironed out.

What is the cause of the misunderstanding, Mr. Speaker? Those who are against the measure claim and assert that we have to improve the inter-island service because it is inadequate, unsatisfactory, and unsafe. And those who are on the other side, those who are now favoring the measure, claim the same thing. They assert the same thing as proven by this explanatory note of the bill. It says here:

"This bill is introduced with the hope that it will respond to the unceasing clamor of the public for better treatment of passengers on board vessels plying in Philippine waters. It assures the passengers the space, food, sanitary necessities and all other privileges to which they are entitled in proportion to the fare that they pay. The bill also prohibits the carrying on board of all such objects and articles as may endanger the life or health of the passengers, as well as the carrying of horses, and cattle, and other animals on deck near or appurtenant to the berth or compartments of the passengers for hygienic reasons."

Such being the case, Mr. Speaker, I cannot see why we should be fighting on this point when both sides agree on the same matter. They agree upon the same principle. Both, in other words, are in favor of correcting the anomaly. Both are in favor of making the interisland service more adequate, more satisfactory, and safer. So, in so far as that point is concerned, there is no question.

Those who are in favor of the measure claim and assert that in matters of this kind we should not lose sight of protectionism and nationalism. The other side claim that the bill does not protect the nationals. In other words, they want a bill that would protect the nationals, yes, one that would protect the Filipino people. So, there again is another point on which the two parties agree.

Mr. PERFECTO (F. A.). Mr. Speaker, will the gentleman yield for some questions?

The SPEAKER PRO TEMPORE. The gentleman may yield if he so desires.

Mr. MARCOS. With pleasure.

Mr. PERFECTO (F. A.). Has the gentleman from Ilocos Norte sailed on any of the steamers from his province to this place?

Mr. MARCOS. Yes, sir.

Mr. PERFECTO (F. A.). Has he observed the conditions found on those steamers?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Albay, may I know what your purpose is, to cut short with the interpellations?

Mr. PERFECTO (F. A.). I think my question is very clear.

Mr. MARCOS. That is it; if you have many questions to ask which can be asked only in one question, it would be better. You see, you have interrupted me in the middle of my speech, and I would like to go ahead with my remarks.

Mr. PERFECTO (F. A.). My question is, do you know the conditions of the steamers and the kind of service given by the steamers?

Mr. MARCOS. Yes.

Mr. PERFECTO (F. A.). My question was clear enough.

Mr. MARCOS. Exactly.

Mr. PERFECTO (F. A.). Has the gentleman from Ilocos Norte taken into consideration the fact, that in the lines in the Bicol region, some of the merchants cannot load or contract the service of the steamers plying between those places, because the present number of steamers cannot meet the necessities of the merchants in that region?

Mr. MARCOS. Well, I cannot see why you ask me that question when in fact I am in favor of improving the interisland service. You should direct that question to one who is not in favor of improving the shipping service.

Mr. PERFECTO (F. A.). I believe that the gentleman from Ilocos Norte should be kind enough to give good answers because if the answers are bad they would create some misunderstanding. It seems to me that the gentleman from Ilocos Norte started by saying that he is desirous of clarifying misunderstanding, but in fact he seems to foster it in his answers.

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Albay, I am not creating misunderstanding; I am clarifying misunderstanding. You say I am fostering it, but I am pacifying it and I am trying to clarify misunderstanding. You have taken just the opposite view.

Mr. PERFECTO (F. A.). We will leave that aside. The gentleman from Ilocos Norte knows that the present bill he is now favoring provides for the creation of a board that will determine the sufficiency or insufficiency of the tonnage in the different lines in the Philippine Islands. Does he favor that provision of the bill?

Mr. MARCOS. I shall answer that question in the course of my peroration.

Mr. PERFECTO (F. A.). I would like an answer now.

Mr. MARCOS. My answer is long, so allow me to answer your question in the course of my remarks.

Mr. PERFECTO (F. A.). Does the gentleman from Ilocos Norte know that the Morton Committee and the Collector of Customs have already given their reports stating that there is insufficiency of tonnage in all the lines of the Philippines?

Mr. MARCOS. Probably so.

Mr. PERFECTO (F. A.). If that is true, will not the gentleman from Ilocos Norte agree with me that that precise provision of the bill is unnecessary because we know already that there is insufficiency of tonnage in all the lines?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Albay, as I have already said, I will answer that question in the course of my speech. However, if that is your only objection, you can present an amendment.

Mr. PERFECTO (F. A.). Will the gentleman from Ilocos Norte accept an amendment to that effect?

Mr. MARCOS. I am not in a position to answer for the committee. However, I am sure the members of the committee will have no objection to accept any feasible amendment.

Mr. PERFECTO (F. A.). The gentleman in speaking in favor of the bill, must have taken notice that the bill provides for the filing of bonds on the part of the Filipino shipowners to give them a chance to provide for the necessary tonnage?

Mr. MARCOS. That is true.

Mr. PERFECTO (F. A.). And yet those who sponsor the bill say that they favor a policy of national-ism to protect shipping in the Philippine Islands?

Mr. MARCOS. I shall answer that in the course of my peroration, because your questions are not side issues—they are the principal issues. Naturally, I shall have to limit my arguments to those issues.

Mr. PERFECTO (F. A.). The gentleman from Ilocos Norte must have taken notice that some of those who favor the present bill seem to claim that we must give a nationalistic and protectionist law in favor of five or six shipowners in the Philippine Islands, and let the service as it is.

Mr. MARCOS. That is where I disagree with you, and if you would allow me to continue my remarks, I believe we shall come to a point on which to agree.

(Continuing.) Mr. Speaker, both parties agree that we need a safer, more adequate and more efficient interisland service. That point is agreed. We want a law that protects our nation. Those who are on the liberal party as we may call it, that is, those who are against the measure, say that the bill does not protect the nationals. In so far as that is concerned, it is a matter of interpretation because those that favor the measure say that it protects the nation. Let us then come to the interpretation of the provisions of the bill. We must not lay aside the intention of the legislators. The explanatory note of the bill emphatically states that it is for the purpose of giving protection to the nationals. So on those two points we agree. The other point is that those who are against the measure say that it is a dilatory measure, because it will require the appointment of a committee to make a report to the Governor-General, and after some days the Governor-General will make a proclamation, and after that it will require the shipowners to file a bond of not less than ₱25,000 and not more than ₱50,000 for each ship, and many other things more. That means to say that it will need about two years before a ship could be introduced. But, gentlemen of the liberal group, did not the representative of the Tabacalera state in the public hearing that they could not introduce a new ship in less than two years' time? Such being the case, neither your stand nor our stand can immediately improve the inter-island service. At least two years must elapse before any improvement could be made.

Mr. BITENG. Mr. Speaker, will the gentleman permit some questions?

The SPEAKER PRO TEMPORE. Does the gentleman from Ilocos Norte yield to the gentleman from Ilocos Sur?

Mr. MARCOS. I yield.

Mr. BITENG. Will the gentleman from Ilocos Norte please inform the House whether the Filipino shipowners may not, according to the present laws of the land, bring in new vessels?

Mr. MARCOS. Yes, sir; they can.

Mr. BITENG. And does the gentleman from Ilocos Norte know that the law involved in the bill under discussion was approved in 1918?

Mr. MARCOS. That is well known, gentleman from Ilocos Sur.

Mr. BITENG. Therefore, the gentleman from Ilocos Norte must admit that since 1918 up to the present time the Filipino shipowners have had a chance to bring in as many vessels as they wanted to in the Philippine Islands.

Mr. MARCOS. Gentleman from Ilocos Sur, your question needs a very long answer. I have to relate to you the story of the Filipino shipowners from 1918 up to the present time. It will cover a book or perhaps volumes.

Mr. BITENG. Cannot the Filipino shipowners improve the lines without interfering with the rights of the foreign shipowners conceded by the Philippine Legislature?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Ilocos Sur, I know that you understand that there will come the question of competition.

Mr. BITENG. In other words, gentleman from Ilocos Norte, do you admit that the Filipino shipowners are not in a position to compete with the foreign shipowners unless we approve the bill under discussion?

Mr. MARCOS. And there is where I should have you remember the principle of protectionism, which is the one that I am going to discuss. There is where our shipowners need protection. Of course, we know already that they cannot compete with the foreign companies because the latter are very rich. Everything is at their disposal, but our Filipino shipowners comparatively are poor.

Mr. BITENG. Does not the gentleman from Ilocos Norte know that the foreign shipping companies in the Philippine Islands have a right to repair their vessels from year to year?

Mr. MARCOS. That is the very reason why the law, in 1918, was adopted that way, gentleman from Ilocos Sur.

Mr. BITENG. Now, if the foreign shipping companies have a right to repair their vessels from year to year, that means that their present vessels could ply on the Philippine waters, may be for 50, 70, 100 years, or more.

Mr. MARCOS. Well, that is only a probability, gentleman from Ilocos Sur, for you must not lose sight of the intention of the legislators when they approved the bill in 1918. They had in mind the idea that the shipping business would gradually fall into the hands of the nationals.

Mr. BITENG. But will any foreign vessels ever fall into the hands of the Filipinos if the foreign shipping companies have a right to repair them from year to year?

Mr. MARCOS. It is very simple. There will be a time when the cost of the repair of one of these foreign ships will be more than the cost of a new ship, so the owners will prefer to buy new ones.

Mr. BITENG. Now, how many years shall we have to wait until that time comes when the foreign vessels will no longer be of any service? Can the gentleman from Ilocos Norte say more or less how many years—30, 40, or 100 years?

Mr. MARCOS. As I understand, gentleman from Ilocos Sur, the moment the Collector of Customs

declares that a steamship is unseaworthy, on that moment she ceases to ply in the Philippine waters. So it will depend upon the seaworthiness of the vessel. Even five years from now if the Collector of Customs says this ship is unseaworthy, she shall have to stop.

Mr. BITENG. Mr. Speaker, we would be glad to hear the story of the gentleman from Ilocos Norte from 1918 up to the present time.

Mr. MARCOS. (*Continuing.*) So, Mr. Speaker, the question then that arises is contained in section (b) on page 2 of the explanatory note. It says here: "To grant to the domestic companies the preferential opportunity of improving the said service, giving such opportunity only in a secondary manner to the foreign companies authorized by the law of 1918 to engage in the shipping trade in the event that the domestic companies are unable, or unwilling to take advantage of such preference."

Sr. PAREDES. ¿Tendría Su Señoría la amabilidad de informarnos si es uno de los que han firmado una enmienda, por la cual se autoriza la reposición de barcos extranjeros bajo ciertas condiciones?

Mr. MARCOS. Well, I am one of them, gentleman from Abra. And I am speaking in favor of the bill because as I understand, the rules and regulations of the House require that those who are ready to present an amendment should speak in favor. I may be mistaken, but that is the way I understand the rules and regulations of the House.

Sr. PAREDES. ¿Pero no cree Su Señoría que este bill respecto al cual Su Señoría está hablando ahora, es esencialmente proteccionista, mientras que el bill que Su Señoría ha presentado es reposicionista, o sea anti-proteccionista?

Mr. MARCOS. Well, this is the thing, gentleman from Abra. The amendment which we have presented by substitution, contains something like this:

"* * * those new vessels to replace the old ones will last only a number of years during which time the old vessels will continue plying on the Philippine waters."

Let us take for example, steamship "B." After investigation the committee may say it would last only fifteen years. Then a new boat will be built to replace that old vessel only during fifteen years. If steamship "B" will last twenty years more, the foreign companies will be authorized to buy a new boat to replace this old vessel for a twenty-year term. That is the way I understand our amendment. And you are also one of the authors of the amendment.

Sr. PAREDES. ¿No estaría entonces en conflicto ese bill que nosotros hemos firmado, Su Señoría y su servidor, con el bill que se está ahora discutiendo y que defiende Su Señoría? Mientras que por el presente bill se da absoluta preferencia a los filipinos a poner los barcos antes que el extranjero, por el bill que Su Señoría y su servidor hemos firmado, y que está en la Cámara, damos al extranjero derecho de preferencia para reponer sus propios barcos. ¿Que voto podríamos esperar de Su Señoría en el caso en que se plantee la siguiente cuestión: votad por el bill Briones o por el bill Marcos, Paredes, etc?

Mr. MARCOS. Gentleman from Abra, I will have to state frankly and sincerely that I consider you as one of the brains of the party. However, if you would permit me to explain the way I view the very amendment that we have prepared it runs thus. The amendment that we have presented aims to have new boats in order to correct the anomaly existing, that is, the inadequate, unsatisfactory and inefficient service given at present. We want these old boats which could continue for twenty years to ply yet in Philippine waters to be changed with new ones, and we would get what we are after. In other words, we can get new accommodation, better satisfaction and a greater measure of safety for the Filipino people. So in that case, I am not favoring the foreigners, but I am only giving justice to them. I may be mistaken, gentleman from Abra, but that is the way I understand these two words. With the amendment I do not favor the foreigners, but I give them justice. Is it not true that favor and justice differ in meaning?

Sr. PAREDES. Agradezco las distinciones hechas por Su Señoría y temiendo abusar de su bondad, me permitiría una indiscreción más. ¿Permitiría Su Señoría que le preguntase cómo votaría, si yo llegase a presentar como una enmienda a este bill el bill que Su Señoría y otros más, con un servidor, hemos firmado?

Mr. MARCOS. Well, as I have already said, gentleman from Abra, my speaking in favor of the bill does not make me inconsistent. You have watched the way I stand here. There may be a seeming inconsistency on my part but the moment our amendment is put to a vote, inasmuch as it is not in conflict with the bill we are discussing, I shall have to vote for the amendment which your honor and I have presented.

Sr. PAREDES. Muy satisfecho, Caballero por Ilocos Norte.

Mr. MARCOS. (*Continuing.*) Mr. Speaker, it is a wonder to me why it is claimed that those who are in favor of the bill that is now under consideration do not know how to respond to the claim of the public. They claim that those who are in favor of the measure would only put to a dangerous situation those hundreds and hundreds of people who travel from Manila to many islands of the country. If hundreds and hundreds of persons are put in a very dangerous position, those representatives who are speaking in favor of the measure will be included in that group, and put their lives in a very dangerous condition. Take, for example, the representatives from Cebu, Messrs. Briones, Cuenco, and Ybañez. There is no means by which they can reach Cebu from Manila except by steamboats, yet they are in favor of the Briones bill, because they want protectionism or nationalism.

Sr. OPPUS. ¿Sabe Su Señoría que la línea mejor servida, la que tiene mejores buques, es la línea de Manila-Cebú, de manera que no se puede hablar allí de proteccionismo, porque ya estamos muy seguros?

Mr. MARCOS. Well, you want me to go ahead and cite other names, gentleman from Leyte. We have Representatives Kapunan and Marcaida and then

Representative Reyes from Sorsogon who have announced their desire to speak in favor of the measure, and there is no way by which they could reach their homes except by steamboats.

Sr. OPPUS. Desgraciadamente para Su Señoría tanto el Representante Kapunan como el Representante Reyes, viajan muy bien, porque el Representante Kapunan tiene a su disposición cuatro buques, el *Chirruca*, el *Leyte*, el *Sontua* y el *Visayas*, y el Representante Reyes no tiene por que preocuparse, porque viaja en tren.

Mr. MARCOS. Well, that is a question of appreciation, gentleman from Leyte. I am glad you said before this august body that you are satisfied with the service of our Filipino shipowners. I thought that all of those belonging to the liberal party claim the interisland service is unsatisfactory!

Sr. OPPUS. Satisfecho con esa línea, nada más.

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

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

Sr. MARCOS. Sí, señor.

Sr. GUARIÑA. ¿Considera Su Señoría proteccionista este bill que está bajo nuestra consideración?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Sorsogon, that is the way I see it. I may be wrong, I am sorry to state, but I have studied the matter conscientiously and with mature reflection, and I have come to the conclusion that this bill is for the protection of nationals.

Sr. GUARIÑA. ¿Cuál es la parte del bill por la cual podemos llegar a la conclusión de que es proteccionista?

Mr. MARCOS. Well, the nature of the bill itself.

Sr. GUARIÑA. ¿Cuál es la parte del bill que concede preferencia al naviero filipino?

Mr. MARCOS. It says here: "to have a careful study and investigation."

Sr. GUARIÑA. ¿Quiere decir Su Señoría que ya sabe el report del Comité de que se crea en el bill, y las rutas que se van a abrir en el Archipiélago, ya le son conocidas?

Mr. MARCOS. Well, in that very case, gentleman from Sorsogon, I cannot answer you categorically.

Sr. GUAK. ¿Sabe Su Señoría poco más o menos cuáles son esas rutas?

Mr. MARCOS. The same thing, gentleman from Sorsogon. Nobody can answer that question categorically.

Sr. GUARIÑA. ¿Y no sabe Su Señoría que esa ruta que mañana se va a abrir, puede ser cubierta por los navieros filipinos?

Mr. MARCOS. The point is we do not yet know. That is why we want to create a committee to investigate the matter. I think it is a wrong idea to begin with the premise that we already know the situation because the moment we know it there is no need for an investigation.

Sr. GUARIÑA. ¿Entonces, dónde está el proteccionismo del bill, cuando los extranjeros entrarán, en caso de no cubrirse esas rutas por los filipinos?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Sorsogon, if that is your very question, can you assure us that the foreigners will be able to do the same?

Sr. GUARIÑA. ¿Está seguro Su Señoría de que las rutas que ese Comité va a abrir, van a ser cubiertas mañana por los navieros filipinos?

Mr. MARCOS. But they will have to replace only those boats that are old now so in that case we are giving protection to our nationals.

Sr. GUARIÑA. ¿No sabe Su Señoría que hay una puerta abierta, por donde pueden entrar los extranjeros?

Mr. MARCOS. I should think so.

Sr. GUARIÑA. Entonces Su Señoría no ha leído el bill. Este da oportunidad al extranjero, siempre que el filipino no pueda cubrir la ruta.

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Sorsogon, the moment no Filipino can do it, we cannot do anything else. But the point is that we should give preference to the nationals, we should give preference to the Filipinos. The moment they cannot do it, give the chance to the foreigners.

Sr. GUARIÑA. Vamos a suponer que hay cuatro rutas. Las dos rutas se cubren por navieros filipinos. Ahora pregunto; ¿es proteccionista este bill, cuando hace entrar a los extranjeros en las dos rutas restantes?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Sorsogon, as I have said, both parties agree on the principle of protectionism. If you believe that the bill that is now under discussion does not protect the nationals, I can anticipate that the members of the Committee on Navigation will accept an amendment which would protect the nationals. That is all agreed. Both parties agree to the principle of protectionism.

Sr. GUARIÑA. No es bastante dar preferencia al filipino, si no estamos seguros que el filipino puede llenar esa ruta. ¿Cómo vamos a correr el riesgo de que puedan entrar por esa puerta los extranjeros? El Bill no es, acaso, proteccionista?

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Sorsogon, that is the very thing now that we want to approve. That is the very reason why we should give preference to the Filipinos.

Sr. GUARIÑA. ¿Está seguro Su Señoría de que las rutas que ese comité va a abrir, serán cubiertas por navieros filipinos?

Mr. MARCOS. Gentleman from Sorsogon, that shows that you do not have faith in your own country men. You doubt it now, although you have not given them a chance. Why not give them a chance before doubting their ability?

Sr. GUARIÑA. La consecuencia es falsa.

Mr. MARCOS. I am sorry I have made that conclusion, but that is the best way I can express what I think of it.

(Continuing). Now, granting for the sake of argument, Mr. Speaker, that the inter-island service is unsafe, inadequate and unsatisfactory as proven by the Negro disaster which they have continuously mentioned, I am pleaded to see that those who are greatly concerned, those who have no means of transportation from Manila to their homeland, are even supporting the bill. That shows, Mr. Speaker, that they are willing to make it known to the members of this august body and to the Filipino people in general that it matters not whether their lives are put in a very dangerous condition as long as it

is for their country's sake. Their stand means that at all costs they want in to preserve this law for their countrymen. And in this connection, I remember that immortal statement of Mabini, which runs thus:

"Love thy country next to God and thine honor, and more than thyself, for she is the sole patrimony of thy race, the only legacy of thy forefathers, and the only hope of thy descendants. To her thou owest thy life, thy liberty and thy God."

Sr. GUARIÑA. Señor Presidente, para otras preguntas al orador.

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

Mr. MARCOS. Yes, sir.

Sr. GUARIÑA. Navegó alguna vez Mabini, con excepción de su viaje a Guam?

Mr. MARCOS. Gentleman from Sorsogon, I already understand what you mean. I am not quoting Mabini here as one who had navigated, but I am quoting Mabini as a man who was a patriot and a martyr to his country, and who enjoined us, his country men, to "love your country more than yourself." I quoted his precept to show that it has guided those persons who are depending nationalism although they cannot reach their home except by boat. They say: "We are willing to find our death-bed under the sea as long as we can preserve the Philippines for the Filipinos."

Sr. GUARIÑA. ¿Fué naviero alguna vez Mabini?

Mr. MARCOS. I do not know, but that is the very thing that I have in mind. Gentleman from Sorsogon, let me repeat that I am not mentioning Mabini as a navigator, but I am mentioning him as a patriot whose example as well as his precept are being exemplified by some legislators in this chamber.

Mr. LABRADOR. Mr. Speaker, will the gentleman yield for some questions?

The SPEAKER PRO TEMPORE. Does the gentleman from Ilocos Norte yield to the gentleman from Zambales?

Mr. MARCOS. With pleasure.

Mr. LABRADOR. Does the gentleman from Ilocos Norte believe that it is sane patriotism to let his country men die and find their death-bed in the bottom of the sea?

Mr. MARCOS. Well, as I already said, gentleman from Zambales, there are many legislators here who are favoring the Briones bill, and these legislators are included in that group of persons whose lives are put to danger because of the alleged unsafe inter-island service.

Mr. LABRADOR. And your honor would be willing to go with them to the bottom of the sea just to protect the Filipino shipping?

Mr. MARCOS. Your honor, if there is any necessity for any Filipino to find his death-bed in the bottom of the sea for the purpose of preserving the Philippines for the Filipinos, or in other words, of preserving the shipping business in the hands of nationals and the natural resources in the hands of the present generation, our posterity and our children's children, I sincerely state before this august body,

before my conscience and before God that I am ready to die for my country. (*Long applause.*)

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Están prohibidos los aplausos. La Mesa hará desalojar los pasillos, si vuelven a aplaudir.

Mr. LABRADOR. But what is the need of sacrificing the life, your very dear life, especially in this Legislature,—what is the use of sacrificing this life, if we could save it for a more noble purpose and service in this Legislature?

Mr. MARCOS. Gentleman from Zambales, you should not forget that we proceeded with the premise that we want to preserve the Philippines for the Filipinos. The shipping business must be preserved in the hand of the nationals in order to safeguard the foundation of our national existence. The Philippines being composed of more than a thousand islands the communication by sea constitutes the vital arteries of the national organism. Now, with all these points in view, I cannot see why I should be questioned for voicing my patriotic sentiment.

Mr. LABRADOR. So that you would be willing to let these ships belonging to the foreigners continue indefinitely, at the same time exposing the lives of many people just to save your principle, or theory of protectionism. Do you believe that many of the people would be willing to go with you to find their graves in the bottom of the ocean for the sake of patriotism?

Mr. MARCOS. Gentleman from Zambales, with that very question of yours, I feel that you question the spirit by which a person shows his patriotism. Are you not aware of the fact that there are different ways by which a person can show his love to his country? I honestly and sincerely believe that I serve my country if I am offered at the altar as a sacrifice for the preservation of the shipping business in the hands of the nationals, a thing which is equivalent to the preservation of the foundation of our national existence. The trouble with the gentleman from Zambales is that he does not take into consideration the far-reaching consequences of the falling of the shipping business into the hands of the foreigners. Let me reiterate my stand that the means of communication by sea, in a country like ours, constitutes the vital arteries of the national organism. Once it falls into the hands of the foreigners, the foundation of our national existence is destroyed.

Mr. LABRADOR. So you believe that you will be rendering a great service to your country by going to the bottom of the sea, just to preserve the theory or principle of protectionism?

Mr. MARCOS. The fact that the gentleman from Zambales continuously pounds on the question of my willingness to go to the bottom of the sea for the sake of protectionism, I no longer doubt that his intention is to make fun out of my statement. Mr. Speaker, has the gentleman already forgotten the fact that different persons have different ways of expressing themselves? I am not so absent-minded as to have said that I am willing to go to the bottom of the sea just for the sake of these old ships; what I said was that I am willing to go to the bottom of

the sea to preserve the Philippines for the Filipinos. The gentleman must understand that the moment the shipping business falls into the hands of the foreigners, on that moment we give away the defense and life of our country. Does not the gentleman from Zambales still understand, after several repetitions, that I have in mind the far-reaching consequences of the falling of the shipping business into the hands of the foreigners?

Mr. PAREDES. Mr. Speaker, will the gentleman yield?

The SPEAKER PRO TEMPORE. The gentleman may yield if he so desires.

Mr. MARCOS. Willingly.

Mr. PAREDES. Do I understand the gentleman from Ilocos Norte to say that many of the gentlemen, or practically all of the gentlemen who spoke in favor of the measure are willing to find their graves at the bottom of the sea for protectionism? And do all these Representatives have the right to invite their constituents to find also that same grave without consulting them first?

Mr. MARCOS. Mr. Speaker, I have answered all questions seriously but I am afraid those who are interpellating me are just doing it for fun. That statement, however, does not refer to the gentleman from Abra because I can see that he is serious. Gentleman from Abra, please bear in mind that I do not invite nor shall I invite my constituents to joint me in finding their graves at the bottom of the sea. What I said was that I am willing to find my grave at the bottom of the sea to preserve the Philippines for the Filipinos, and to preserve the foundation of our national existence.

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

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

Mr. MARCOS. Mr. Speaker, for an information. How many more minutes have I?

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Quince minutos más.

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

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

Sr. MARCOS. Sí, señor.

Sr. OPPUS. Continuando la pregunta del Caballero por Abra, ¿no cree Su Señoría que es un egoísmo de su parte el ser el único patriota y morir solo en el mar, sin tener el valor de invitar a otros para que se hundan consigo en el fondo del mar?

Mr. MARCOS. Gentleman from Leyte, I am sorry to say that we do not agree on that case, for you are no longer following the principles of logic. I do claim that I am willing to go to the bottom of the sea to preserve the Philippines for the Filipinos and to preserve the foundation of our national existence. We who favor the measure are being branded as inconsistent to their constituents, and those who are against the bill are patriotic. Those who are against the measure should not claim for a monopoly of patriotism. We are in favor of the bill because we honestly believe that it will preserve the ship-

ping business in the hands of the nationals—a thing which preserves the foundation of our national existence.

Sr. OPPUS. ¿Su Señoría concurre con la opinión del ilustre Senador por Cebú, Sr. Rodriguez, en el sentido de que prefiere una banca filipina a un vapor extranjero?

Mr. MARCOS. Exactly. The Senator from Cebu has a way of viewing the question, and I have also my own.

Sr. OPPUS. Lo que quería saber es si Su Señoría concurre.

Mr. MARCOS. That is what I said. I have a different way of viewing the question. I did not say I am not in accord, but I have a different way of comparing the question.

Sr. OPPUS. Está bien.

Mr. DACANAY. Mr. Speaker, will the gentleman yield for some questions?

The SPEAKER PRO TEMPORE. The gentleman may yield, if he so desires.

Mr. MARCOS. With pleasure.

Mr. DACANAY. As I understand in the course of the speech and answers of the gentleman from Ilocos Norte, he subscribed to an amendment which would allow the foreign shippers to improve their ships, but limiting their activities for a period of twenty years. Do I understand the gentleman from Ilocos Norte to subscribe to such an amendment?

Mr. MARCOS. Not only to subscribe to an amendment. We have presented a bill to substitute the present bill that we are now discussing.

Mr. DACANAY. And because of this amendment, do I understand the gentleman from Ilocos Norte to oppose the proposition embodied in the present bill under our consideration which would open or may tend to open the other lines at present covered by Filipino shippers that would make it liable to be placed under foreign hands or foreign shippers?

Mr. MARCOS. I did not say that.

Mr. DACANAY. Do I understand the gentleman from Ilocos Norte to be opposed to the idea embodied in the present bill providing for an investigation on the part of the committee? There would be a necessity of new ships or additional tonnage, and in case the Filipino shippers cannot cover the same the foreign shippers may enter or may supply that additional tonnage. Do I understand you to be opposed to that proposition in the bill?

Mr. MARCOS. Well, I am not going to answer you categorically, gentleman from La Union, because I know you are an intelligent man, and it is up to you to deduce my stand from the amendment I have presented.

Mr. DACANAY. Of course, that part of the bill has nothing to do with the amendment of the gentleman from Ilocos Norte.

Mr. MARCOS. That is why I say that you can deduce my stand from the amendment I have presented.

Mr. DACANAY. In other words you are opposed to the measure in so far as enabling the foreign shippers to enter a service which cannot be covered by the Filipino shipowners. Do I understand you to subscribe to that idea?

Mr. MARCOS. Well, it is in the amendment that I have presented. Any doubt which you have and any thing which you cannot understand can be explained by the amendment which we have presented. And I believe you also signed that amendment.

Mr. DACANAY. In other words I understand that the gentleman from Ilocos Norte is opposed to the creation of a board of investigation to investigate the shipping conditions in the Philippine Islands, but if we are to legislate here we should limit our legislation to enabling foreign shipping companies now operating in the Islands to improve their present ships without any preferential right to be given to the Filipinos.

Mr. MARCOS. Without any preferential right to be given to Filipinos?

Mr. DACANAY. That is the amendment as explained here by the gentleman from Abra.

Mr. MARCOS. Well, I view it in a different way because the moment that you make me understand that it does not give preferential right to Filipinos I would oppose. Did you read the amendment carefully?

Mr. DACANAY. I am sorry to state that I am not one of those who subscribe to the amendment.

Mr. MARCOS. If you were not one and if you did not have the chance to read the amendment, I cannot see how you can argue with me an amendment that you have not yet read.

Mr. DACANAY. Does not the gentleman from Ilocos Norte believe that an amendment limiting the foreign shipping companies now operating in the Philippine Islands to improve their ships without touching any other lines or any other activities in the present shipping service is a more protectionist legislation that could be enacted by this Legislature than to approve in its entirety the Briones bill which would tend to open the other lines as well as would enable the foreign shippers to increase their tonnage as well as their number of ships that are plying in the Philippine Islands.

Mr. MARCOS. I am not going to answer your question, gentleman from La Union, but with your permission, permit me to ask this question: What is it that you are trying to extract from me so that I may satisfy you?

Mr. DACANAY. I just want to have the opinion of the gentleman from Ilocos Norte, if he thinks that those who are advocating the improvement of the present ships of the foreign companies by limiting the number of years that they may stay in the service are any less protectionists than those who are advocating the Briones bill.

Mr. MARCOS. Well, as I said, that is a question of appreciation or interpretation, gentleman from La Union. Mr. Speaker, I should like to go ahead with my peroration.

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

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

Sr. MARCOS. Si, señor.

Sr. CARRANCEJA. Su Señoría se ha estado refiriendo a barcos extranjeros. ¿A qué barcos extranjeros se refiere Su Señoría?

Mr. MARCOS. The Tabacalera and Ynchausti.

Sr. CARRANCEJA. ¿Pero ignora Su Señoría que desde el año 1918 esos barcos, en virtud del bill de cabotaje que nosotros aprobamos, quedaron convertidos en barcos casi de ciudadanía filipina, y por tanto, parte Su Señoría de un principio falso al hablar de barcos extranjeros, porque no existe ningún barco extranjero en el río Pásig?

Mr. MARCOS. Well, I am sorry I differ with the gentleman from Camarines Norte, because the moment they are "semi"—the phrase you used was "casi de ciudadanía filipina"—they are not real citizens of the Philippines.

Sr. CARRANCEJA. He usado las palabras "casi de ciudadanía filipina," porque la palabra *ciudadanía* se refiere a personas y los barcos son cosas y no personas.

Mr. MARCOS. But, gentleman from Camarines Norte, do you want me to understand that the Ynchausti and Tabacalera are citizens of the Philippine Islands?

Sr. CARRANCEJA. Los peticionarios puede que no lo sean, pero los barcos han quedado filipinos.

Mr. MARCOS. I thought, gentleman from Camarines Norte, that we are talking about the ships. But even then, may I ask what is the nationality of the owners of these ships?

Sr. CARRANCEJA. La culpa la tiene la Legislatura, la Legislatura de 1918, en haber convertido en filipinos los barcos de matrícula filipina.

Mr. MARCOS. It only extended the right, but it did not extend the citizenship. It is a different matter.

Sr. CARRANCEJA. ¿Qué banderas llevaban esos barcos? Las banderas americana y filipina. Las nacionalidades se asignan por las banderas. Es así que las banderas que llevan esos barcos son las banderas americana y filipina, luego esos barcos son filipinos.

Mr. MARCOS. I view it the other way, gentleman from Camarines Norte, because you must understand that the corporation is controlled by foreigners, and naturally the properties are properties of foreigners. They cannot be properties of nationals. They cannot be properties of the citizens of the Philippine Islands.

(Continuing.) 'Then, Mr. Speaker, as I have said, commerce is in the hands of foreigners; troops and battalions of foreigners are invading our shores to transform our virgin lands into verdant fields; regiments of foreigners are invading our shores to harvest our reaping crops. We can see that foreign capital is now invading our shores, and the only thing left in the hands of the nationals is the shipping business, and still others would want to amend the law in such a way that the shipping business would fall into the hands of foreigners.

Mr. Speaker, I invite my countrymen to cast off that hypnotic spell of the seeming greatness of heart and bigness of soul of the foreigners. They act in a gentleman-like manner to all the Filipinos, yet we must understand that they are trying to control everything in our country, which finally will make us foreigners in our own country. I invite my countrymen not to allow the immense rivalries of business and politics, the retarding shocks of conflicting interests and claims, and the natural pre-

judices and perversities of our people, to bar our way towards patriotic consecration. The question of preserving the inter-island business to the Filipinos and the question of preserving the natural resources for our countrymen, for this generation, for the coming generation, and for our children's children, need the disinterested sacrifice of every individual. This question needs the concentration of all the energies and efforts of the Filipinos. It needs the commendation of every heart. It needs the sanction of every conscience of all the Filipino people.

Mr. Speaker, the proper solution of this measure necessitates that the Filipinos should forget party alignment, that all parties should unite, and with a united front of 12,000,000 Filipinos, they will be able to assert more effectively before the world that the Philippines should be for the Filipinos.

Sr. KAPUNAN. Sencillamente, para insinuar a Su Señoría que expresara, si no tiene inconveniente, la idea que tiene de la cuestión, de si debemos conceder o no a los navieros extranjeros la facultad de cambiar sus buques o el tonelaje de los mismos.

Mr. MARCOS. How many more minutes have I, Mr. Speaker?

The SPEAKER PRO TEMPORE. The gentleman from Ilocos Norte has one more minute.

Mr. MARCOS. Well, as I stated, gentleman from Leyte, if the Filipinos cannot do it, then we need the improvement of this interisland service by foreigners.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Tiene la palabra el Caballero por Leyte.

DISCURSO EN CONTRA DEL SR. OPPUS

(Este discurso se publicará como apéndice en el número correspondiente al 9 de noviembre de 1927.)

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Léase el mensaje del Senado sobre el Proyecto de Ley No. 113 del mismo.

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

MENSAJE DEL SENADO

MANILA, octubre 17, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de esa Honorable Cámara que el Senado ha disientido de las enmiendas de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley del Senado No. 113, titulado:

"Ley que declara obligatoria la instalación de aparatos radiográficos a bordo de los buques de matrícula filipina, que dispone las condiciones para su funcionamiento, y que provee penas en caso de infracción."

Y por tal motivo solicita una conferencia con la Cámara de Representantes sobre los votos en discordia de ambas Cámaras, habiendo nombrado como representantes suyos en dicha conferencia a los Senadores Salazar, Ledesma y Veloso.

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

Sr. ALCAZAREN. Señor Presidente, el Comité de Navegación insiste en sus enmiendas a dicho pro-

yecto de ley y pide se nombre un Comité de conferencia.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Hay alguna objeción a este informe? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Aprobado. Está en orden el nombramiento del Comité de Conferencia.

COMITÉ DE CONFERENCIA SOBRE EL S. 113

Sr. NEPOMUCENO. Señor Presidente, el Comité de Control propone el nombramiento de los Sres. Alcazaren, Torralba y Ortiz, para formar el Comité de conferencia por parte de la Cámara sobre el Proyecto de Ley No. 113 del Senado.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Hay alguna objeción? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Aprobado.

Sr. GULLAS. Señor Presidente, pido que los otros asuntos señalados para hoy se consideren en la sesión siguiente.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Hay alguna objeción? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Aprobado.

El PRESIDENTE. Léase el Proyecto de Resolución No. 66 de la Cámara.

RESOLUCIÓN DE CONDOLENCIA

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN NO. 66 DE LA CÁMARA

[Presentado por el Representante Leuterio]

RESOLUCIÓN EXPRESANDO LA CONDOLENCIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES POR EL FALLECIMIENTO DEL HONORABLE PABLO GUZMÁN, DIPUTADO QUE FUE A LA PRIMERA ASAMBLEA FILIPINA.

POR CUANTO el Hon. Pablo Guzmán, Diputado que fué a la primera Asamblea Filipina, ha fallecido el día primero de noviembre de mil novecientos veintisiete en la ciudad de Manila;

POR CUANTO el finado Hon. Pablo Guzmán ha prestado relevantes servicios al país y ha laborado arduamente por la pronta realización de los supremos ideales del pueblo filipino; Por tanto,

Se resuelve, Expresar, como por la presente se expresa, el profundo pesar con que ha sido recibida por la Cámara de Representantes la noticia del fallecimiento del Honorable Pablo Guzmán, Diputado que fué a la primera Asamblea Filipina, ocurrido en la ciudad de Manila el día primero de noviembre de mil novecientos veintisiete;

Se resuelve, además, que se envíe copia de esta Resolución al Senado de Filipinas y a la familia del finado, y que una vez adoptada esta resolución se levante la sesión en señal de duelo.

Adoptada,

Sr. MENDOZA. Pido que se apruebe por unanimidad el proyecto de Resolución.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción al proyecto de Resolución? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Aprobado por unanimidad.

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

De conformidad con la precedente Resolución, se levanta la sesión en señal de duelo.

Eran las 8.47 p. m.

APÉNDICE

Nombramiento del nuevo Gobernador General de Filipinas

DISCURSO

DEL

Hon. MANUEL L. QUEZON

EN EL SENADO DE FILIPINAS

Viernes, 9 de septiembre de 1927

El Sr. QUEZON. Señor Presidente, acogiéndome a nuestros reglamentos, deseo hacer uso de la palabra durante la primera hora de esta sesión.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Tiene la palabra el Senador por el Quinto Distrito.

MANIFESTACIONES DEL SR. QUEZON

El Sr. QUEZON. Señor Presidente, la prensa de esta mañana da la información de que las declaraciones hechas por el Comisionado Guevara que han sido transmitidas por la Prensa Asociada de ayer respecto al *Nombramiento del futuro Gobernador General de Filipinas*, son declaraciones hechas de acuerdo con unas instrucciones dadas por los "leaders" de la Legislatura Filipina.

Deseo manifestar públicamente que no es verdad que hayamos dado instrucciones fuera de las que oportunamente hemos manifestado en público, a saber: que no nos consideramos con derecho de recomendar a nadie para el cargo de Gobernador General aunque tendríamos muchísimo gusto en expresar nuestra opinión respecto a este particular, si el Presidente de los Estados Unidos consultara con nosotros. No es verdad que en algún "caucus" celebrado por la mayoría se haya enviado al Comisionado Guevara la instrucción de recomendar al General McIntyre para el cargo de Gobernador General. Parece, sin embargo, cierto que el militar a que aludió el Comisionado Guevara en su declaración citada por la Prensa Asociada es el General McIntyre. Y si es así, yo no tengo inconveniente alguno en decir que creo que el General McIntyre haría un buen Gobernador General de Filipinas, si fuera nombrado. Recuerdo que cuando expresamos en una conferencia de la mayoría nuestra opinión de que no deberíamos hacer ninguna recomendación en concreto sobre el cargo de Gobernador General, a menos que nuestra opinión fuera solicitada por el Presidente, el Senador por el Onceno Distrito (Sr. Clarin) me preguntó qué opinión tenía yo del General McIntyre como Gobernador General. Le contesté que me parecía que el General McIntyre haría un buen Gobernador General de Filipinas. Es posible que esta pregunta del Senador por el Onceno Distrito (Sr. Clarin) y mi contestación sean la base de esa creencia de que en el "caucus" se ha

tratado de instruir al Comisionado Guevara para que recomendara al General McIntyre. No es verdad que hayamos acordado nada sobre este asunto en el "caucus." Esta no es más que una opinión personal mía, y creo que la expresada por el Comisionado Guevara es sólo resultado de la convicción que el Comisionado Guevara se ha formado después de muchos años de servicio en Washington donde ha estado en comunicación constante con la Oficina de Asuntos Insulares; a saber, que el General McIntyre reúne condiciones excepcionales para desempeñar el cargo de Jefe Ejecutivo de Filipinas.

Tengo entendido que el General McIntyre vino por primera vez a Filipinas durante la Revolución; que entonces ocupó un puesto bastante delicado en la provincia de Cebú, y que, a pesar de lo delicado que era el puesto, desplegó tanto tacto que en el cumplimiento de sus deberes no dió lugar a que los vecinos de Cebú tuvieran contra él la más mínima queja.

Yo conocí al General McIntyre por primera vez cuando fui elegido Comisionado Residente. Él entonces era aún el jefe auxiliar de la Oficina de Asuntos Insulares, y puedo asegurar al Senado que desde entonces el General McIntyre era ya la cabeza pensante de la mencionada oficina, y su diplomacia y sus simpatías demostradas hacia el pueblo filipino sirvieron para contrarrestar algún tanto las inclinaciones bastante imperialistas del General Edwards, que era entonces el jefe de dicha oficina. No comozco a ningún americano hoy día que esté tan bien enterado de la situación de Filipinas como el General McIntyre. Yo sé que él no abriga ningún prejuicio de raza. Todos los miembros de las Misiones que se han enviado a los Estados Unidos, estoy seguro, afirmarían de consuno que no han recibido del General McIntyre más que atenciones y favores. Es un hombre que siempre está dispuesto a ayudar a cualquier filipino que vaya a la Oficina de Asuntos Insulares en demanda de ayuda en todo aquello en que él pueda servirle.

El General McIntyre, en mi concepto, es uno de los hombres de más talento que he conocido en la vida. Tiene una cultura amplia; entiende de finanzas, de derecho político y administrativo; conoce no solamente la Constitución de los Estados Unidos, como un experto en materia constitucional y no como la conocen los militares, sino también las constituciones de Europa. Ignoro cuáles sean las cualificaciones del General McIntyre como militar. Supongo que, debido a su extraordinario talento, si se le encomendara un cargo de gran responsabilidad en ese ramo del Gobierno, lo desempeñaría bien. Pero lo que sí me consta es que en el ramo civil el General McIntyre está tan bien preparado para empuñar las riendas del Gobierno como pocos funcionarios a quienes he tratado podrían hacerlo. Por eso creo que no solamente no puede ser criticado el Co-

misionado Guevara al expresar sus preferencias en favor del General McIntyre, antes al contrario bien podemos decir que si el General McIntyre fuera nombrado, él podría dotar a Filipinas de una administración eficiente, honrada y libre de todo prejuicio racial, de modo que, a mi juicio, bajo la administración del General McIntyre, los filipinos no solamente tendrían oportunidades de carácter administrativo, sino también de carácter económico.

Yo soy, señor Presidente, de los que más han combatido la pasada administración; soy de los que más se han quejado contra el llamado "Gabinete de caballería;" no me retracto de nada de lo que entonces dije; aun más, sostengo todo cuanto llevo dicho respecto a aquella administración y al mencionado "Gabinete de caballería." Creo que, gobernando el General McIntyre, no tendríamos un gabinete de caballería en Filipinas, porque no solamente no necesitaría el General McIntyre de ningún experto militar que le aconsejase sobre lo que debe hacer en este gobierno, sino que tampoco necesitaría de ningún experto de carácter civil, porque no hay nadie que esté tan versado en asuntos filipinos como el General McIntyre. Siquiera bajo este respecto, significaría una verdadera economía para el Gobierno de Filipinas la presencia en este Gobierno de un hombre tan bien preparado como lo está el General McIntyre.

Hago estas declaraciones, Señor Presidente, para evitar toda mala impresión sobre la actitud del Comisionado Guevara.

Quiero aprovecharme de esta oportunidad para decir también al Senado que la idea lanzada por el Comisionado Guevara de que el Presidente de los Estados Unidos convoque a una conferencia en que esté representado debidamente el país por un lado y los Estados Unidos por otro, es una idea que merece nuestra más sincera y cordial aprobación.

Creo que es llegado el momento de que el Gobierno de los Estados Unidos adopte una política bien clara y definida respecto a Filipinas. Nosotros no podemos admitir ni admitiremos jamás que el pueblo de los Estados Unidos no esté comprometido formal y solemnemente a conceder la independencia a Filipinas por virtud del preámbulo de la Ley Jones. No podemos considerar a los que sostienen que el preámbulo de la Ley Jones no significa nada, más que como hombres que andan en busca de subterfugios para inducir a su propio pueblo y gobierno a no dar valor a una promesa en que su honor nacional está comprometido. Que no vengan diciendo que el preámbulo de la Ley Jones no es parte de la Ley; el preámbulo de toda ley es la declaración que hace el cuerpo legislativo que dicta esa ley acerca de los propósitos del mismo, y cualquiera que sea el valor legal, desde el punto de vista técnico, del preámbulo de la Ley Jones, es indudable que ese preámbulo compromete de una manera solemne al Gobierno de los Estados Unidos, porque allí, en ese preámbulo, está contenida la declaración explícita del gobierno americano respecto a sus fines en Filipinas. Pero aun cuando no estamos de acuerdo con los que dicen que el preámbulo de la Ley Jones no significa nada, es indudable que, por una razón u otra, la cuestión filipina está en el aire;

que se está creando una gran confusión, y que durante los últimos años se ha hecho una campaña bien organizada para frustrar los propósitos de la Ley Jones. En justicia al pueblo filipino así como al americano esta situación no debe prolongarse, por más tiempo, y al objeto de que dejemos de discutir esta cuestión académicamente, creo que el Presidente de los Estados Unidos daría un paso de gran importancia si convocase a una autorizada representación del pueblo filipino y a otra del pueblo americano para discutir todos los aspectos de este magno problema y puntualizar los términos y condiciones bajo los cuales la independencia ha de concederse a nuestro pueblo. Y es tanto más oportuna esta ocasión cuanto que se va a reunir un nuevo Congreso en donde habrá tiempo de considerar la medida que los conferenciados acordaran recomendar, aparte de que las elecciones presidenciales en los Estados Unidos se van aproximando también, y estas recomendaciones podrán ser sometidas a la opinión pública americana. Finalmente, señor Presidente, quiero aprovecharme también de esta oportunidad para rectificar otras noticias que se han estado publicando estos últimos días respecto al supuesto parlamentarismo o semi-parlamentarismo. Me parece que esta noticia se ha publicado solamente porque algún caballero se despertó una mañana de buen humor, y no teniendo otra cosa mejor que decir, tuvo a bien inventar la noticia de que los caudillos de la Mayoría dentro de la Legislatura, en una conferencia con el Gobernador General, habían planteado esta cuestión; pero, por lo visto, nuestras repetidas negativas no han merecido ninguna atención. La calenturienta fantasía del caballero que inventó esta noticia ha tenido más influencia que nuestro mentís rotundo. Pues bien, yo quiero decir al país que nosotros no hemos dado ningún paso cerca del Gobernador General Gilmore, ni hemos hecho nada fuera de discutir con él ciertos asuntos de legislación y algunos nombramientos que estaban bajo la consideración del Senado.

Hemos anunciado ya repetidas veces que la política de la Mayoría, por lo menos en estas circunstancias, es una política de vigilante espera. Sabemos que en una administración en que el Poder Ejecutivo y la Legislatura se entienden, se puede marchar armónicamente, se pueden hacer progresos, y por eso nuestra política ha sido, no solamente hoy, sino en todo momento,—y tal fué nuestra política durante los primeros años de la administración del Gobernador General Wood,—tratar de discutir amistosamente, fríamente y sin pasionamiento alguno con el Jefe Ejecutivo las cuestiones públicas con el objeto de llegar a un acuerdo, siempre que ha sido posible. Eso estamos haciendo hoy con el Gobernador General Gilmore: antes de actuar sobre cualquier proyecto de legislación que esté en las Cámaras tratamos de conocer sus puntos de vista para ver si podemos llegar a un acuerdo y evitar así el ejercicio del veto. Con respecto a los nombramientos sometidos por el Gobernador General, nuestro procedimiento es exponer ante él las razones que tenemos para no confirmar un nombramiento. Esta es nuestra actitud. Estamos desearos realmente de que haya en Filipinas un gobierno en que los repre-

sentantes del pueblo y los representantes de la soberanía se entiendan. Naturalmente, nuestros deseos en este sentido tienen un límite, y ese límite es el que nos imponen nuestro deber para con el pueblo y nuestro sentido de dignidad. No podemos abdicar de los derechos del pueblo filipino ni podemos adoptar una actitud por la que se vea que éste es un pueblo que no se respeta a sí mismo. Mientras podamos estar acordados dentro de esos límites, estamos dispuestos a llegar a una inteligencia con los representantes de la soberanía. No hemos pactado con el Gobernador General Gilmore ninguna combinación por virtud de la cual queramos obtener alguna ventaja en favor de nuestro partido o de nuestros hombres. Puedo decir públicamente que en una conferencia que tuvimos con el Gobernador General Gilmore, yo le dije que en nuestras relaciones con el Poder Ejecutivo nuestra actitud no estaría inspirada por ningún motivo partidista ni por ningún fin de política barata, digámoslo así. Yo le he dicho al Gobernador Gilmore: "Señor Gobernador, es mejor que lo sepa usted y lo sepa todo el mundo que nosotros no abrigamos ningún propósito personal ni de carácter político. Nuestra actitud en todas estas cuestiones está dictada por un sentido de puro patriotismo." Creo que el Gobernador General Gilmore, en el tiempo, corto por cierto, que lleva desempeñando interinamente el cargo de Gobernador General, ha tenido ocasión de saber que nosotros no tratamos de obtener del Poder Ejecutivo ni favores personales ni políticos, porque no los necesitamos tampoco.

Para terminar, señor Presidente, quiero decir que el principal objeto que me ha movido a dirigir la palabra al Senado esta tarde es mi deseo de decir al país que no creo que el Comisionado Guevara haya tratado precisamente de abogar por que tengamos en Filipinas un régimen militar. Creo que es hacer una injusticia al Comisionado Guevara suponer que él tenga semejantes propósitos. Creo que el Comisionado Guevara se ha referido exclusivamente al General McIntyre, y como he dicho antes, él lo ha hecho por razón de que, en su concepto y en el de muchos de nosotros, el General McIntyre está más que debidamente capacitado, quizás más capacitado que cualquiera, para desempeñar el cargo de Gobernador General de Filipinas, en vista de la experiencia por él adquirida como jefe de la Oficina de Asuntos Insulares. Además, el General McIntyre ha dejado de pertenecer al Ejército probablemente desde el año 1906 ó 1907. Quiero decir que desde el año 1906 ó 1907 el General McIntyre, aunque sigue siendo militar, no presta ya servicio activo en el Ejército, y el cargo del General McIntyre como General de Brigada es un cargo que ostenta por ser jefe de la Oficina de Asuntos Insulares, porque el jefe de la citada oficina tiene el rango de general de división.

EL SR. VILLANUEVA FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. QUEZON. Sí, señor.

El Sr. VILLANUEVA. Conozco muy poco al General McIntyre, y por esta razón, voy a hacer la siguiente pregunta: ¿Cuál sería la probable opinión del General McIntyre respecto a la independencia de Filipinas?

El Sr. QUEZON. Yo no puedo contestar por el General McIntyre. Prefero, desde luego, que venga aquí a Filipinas un gobernador general partidario de la independencia; pero después de la experiencia del Gobernador General Harrison que abogó por la independencia y recomendó al Congreso que se nos diera la independencia, sin que nosotros la hayamos obtenido, me parece que lo importante es que el Gobernador General que venga a Filipinas esté dispuesto a gobernarlos permitiendo a los filipinos el ejercicio de la mayor autonomía posible dentro de las disposiciones de la Ley Jones. Si yo pudiera tener en Filipinas como gobernador general a un hombre que fuera partidario de la independencia y estuviera dispuesto a dejar a los filipinos a gobernar absolutamente sin intervención de él, yo preferiría a ese hombre. Pero yo creo que, bajo la administración actual, el mero hecho de que un hombre fuera partidario de la independencia, lo haría inadecuado para ser Gobernador General de Filipinas.

El Sr. VILLANUEVA. Suponiendo que fuera verdad que el Comisionado Guevara hubiese abogado de algún modo en favor de la candidatura del General McIntyre, si no fuera conocida su opinión sobre la causa del país, ¿no podría el Comisionado Guevara, por ejemplo, con estas instrucciones, abogar por aquel hombre que fuese conocidamente independiente, mejor dicho, que estuviese en favor de la independencia del país?

El Sr. QUEZON. Creo que podría hacerlo, si tales fueran nuestras instrucciones, pero ya he dicho antes, que bajo la presente administración, un hombre que fuera partidario de la independencia, no sería nombrado Gobernador General de Filipinas. Entiendo que instruir al Comisionado Guevara para abogar por una cosa que no podría conseguir sería . . .

El Sr. VILLANUEVA. Pero se podría intentar.

El Sr. QUEZON. Sí, pero sabemos que sería un intento inútil.

El Sr. VILLANUEVA. Eso no lo podemos decir.

El Sr. QUEZON. ¿Cómo no? El senador sabe que el Presidente Coolidge se ha manifestado en contra de la independencia. ¿Cómo iba a nombrar a un gobernador general que sea partidario de la independencia? Eso sería una inconsecuencia por parte del Presidente Coolidge, y no creo que éste quiera ser inconsecuente. El Presidente Coolidge ha dicho en sus declaraciones que él no cree que Filipinas esté preparada para la independencia, ni cree que se deba darnos hoy la independencia. ¿Cómo iba a mandar el Presidente a Filipinas un gobernador que, al llegar aquí, empezará diciendo que Filipinas debe ser independiente?

El Sr. VILLANUEVA. ¿No ha habido cambio en él?

El Sr. QUEZON. Supongo que el senador tiene tantos motivos como yo para conocer si ha habido o no cambio en él. Dudo que las brisas del Oeste, du-

rante el período de calor, hayan podido inducir al Presidente a modificar su opinión sobre este asunto. Quiero decir que dentro de este estado actual, dentro de la presente administración, no es posible conseguir que el Presidente nombre como Gobernador General de Filipinas a un hombre que no esté de acuerdo con él en lo que respecta a la política general del país, y creo que el Comisionado Guevara tiene razón al adoptar la actitud que ha adoptado.

Quiero recordar al Senado que cuando el General McIntyre vino a Filipinas hace siete años, las Cámaras legislativas le recibieron en sesión conjunta y aprobaron una resolución dándole las gracias por los servicios valiosísimos que ha prestado al país. Es el concepto que el país tiene de él. Creo que el General McIntyre, sin embargo, no se ha expresado públicamente sobre la cuestión de la independencia. Eso mismo demuestra lo diplomático que es ese ca-

ballero. Pero yo le he oído decir al General McIntyre que si la Administración quisiera conceder a Filipinas su independencia, no se necesitaría enmendar la Ley Jones; que dentro de las disposiciones de la Ley Jones podría el pueblo filipino constituirse de tal manera que el gobernador americano que estuviera aquí hiciera entrega al primer Presidente de la República Filipina de las riendas del poder sin más actuación por parte del Congreso que la aprobación de una ley señalando el día y hora en que la entrega de la soberanía debería hacerse. Le he oído decir eso. Desde luego esto me demuestra que el General McIntyre conoce la gran amplitud de las disposiciones de la Ley Jones para que el pueblo filipino pueda desenvolverse dentro de ella hasta aquel punto en que pueda asumir todas las responsabilidades de una soberanía, si el Congreso de los Estados Unidos así lo acordara.