

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. Alguién 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. GUINTO. ¿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. GUINTO. ¿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. GUINTO. Muy bien; ¿esos barcos extranjeros ya están operando en aguas filipinas?

Sr. GUARIÑA. Desde tiempo inmemorial.

Sr. GUINTO. ¿Y tienen sus rutas fijas?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. ¿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. GUINTO. ¿De Negros a qué provincia?

Sr. GUARIÑA. De Cápiz y Antique para Negros.

Sr. GUINTO. ¿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. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. Creo que hay suficiente garantía.

Sr. GUARIÑA. Pero si no conocemos todavía cuáles son las rutas, si el Comité no está nombrado aún.

Sr. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. Ya mejorarán el servicio los filipinos, ya procurarán traer mejores barcos, sin compelerles.

Sr. GUARIÑA. ¿Y no sabe Su Señoría que han naufragado muchos barcos desde 1918 hasta ahora?

Sr. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. ¿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. GUINTO. ¿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. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. Muchos pueblos se han levantado después de largos siglos de vida económica.

Sr. GUARIÑA. ¿Ha navegado Su Señoría en algún barco de filipinos?

Sr. GUINTO. 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. GUINTO. Dejar las cosas como están.

Sr. GUARIÑA. ¿Cree Su Señoría que esa pasividad sería bien interpretada por el público?

Sr. GUINTO. ¿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. GUINTO. ¿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. GUINTO. 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. GUINTO. 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. GUINTO. ¿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. GUINTO. 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. GUINTO. 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 justificaría 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 podrán 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 no 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 compite 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