



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, Jueves, 3 de Noviembre de 1927

Núm. 84

SENADO DE FILIPINAS

JUEVES, 3 DE NOVIEMBRE DE 1927.

APERTURA DE LA SESIÓN

Se abre la sesión a las 10 a. m. ocupando el estrado el Presidente interino, Hon. José A. Clarín.

El PRESIDENTE INTERINO. Se abre la sesión.

DISPENSACIÓN DE LA LECTURA DE LA LISTA Y DEL ACTA

El Sr. RODRÍGUEZ. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. RODRÍGUEZ. Pido que se dispense la lectura de la lista y del acta.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Tiene el Senado alguna objeción a la moción? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Queda aprobada.

Se dispensa la lectura de la lista 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:

MENSAJE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Noviembre 2, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

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

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

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET

Secretario de la Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Archivo.

PETICIONES

Escrito de un Comité Especial de los obreros tabaqueros, recabando la promulgación de medidas de modo que los países consumidores de nuestro tabaco en rama tuvieran necesidad de consumir cigarros o cigarrillos elaborados.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Comercio y Comunicaciones.

Resolución del concejo municipal de San Marcelino, Zambales, pidiendo una ayuda insular de 10 mil pesos para la construcción de una escuela de dicho municipio.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Comercio y Comunicaciones.

Escrito de los funcionarios y empleados de la Oficina de Cuentas, transmitido por el Auditor Insular, 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 Ciudad de Manila, sobre el mismo asunto.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Servicio Civil.

CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 233 DEL SENADO

El PRESIDENTE INTERINO. Está en orden el Proyecto de Ley No. 233 del Senado. Léase.

El CLERK DE ACTAS:

AN ACT TO CONVERT THE MUNICIPAL DISTRICTS OF SUDIPEN, SANTOL, SAN GABRIEL, AND PUGO OF THE PROVINCE OF LA UNION INTO REGULAR MUNICIPALITIES AND FOR OTHER PURPOSES.

Be it enacted by the Senate and House of Representatives of the Philippines in Legislature assembled and by the authority of the same:

Section 1. That the municipal districts of Sudipen, Santol, San Gabriel, and Pugo of the Province of La Union, be converted into regular municipalities, under Chapter fifty-seven of the Administrative Code and its amendments, whenever such municipal districts shall decide to adopt this form of municipal government.

SEC. 2. For the purpose of carrying this Act into effect in the municipal districts mentioned, a plebiscite shall be held on the first Tuesday after the first Monday of the month of February, nineteen hundred and twenty-seven, in order to determine the will of the people as to whether or not the said municipal districts are to be converted into regular municipalities. A Majority of the votes shall decide the plebiscite, at which all the present electors of the townships shall be entitled to vote.

SEC. 3. As soon as the municipal districts above mentioned have decided to be converted into regular municipalities by means of the plebiscite herein provided for and which shall have the number of inhabitants required by law, the Governor-General shall issue an executive order fixing a date for the election of regular municipal officials who shall hold office until their successors are duly elected in the general elections of nineteen hundred twenty-eight.

SEC. 4. The Provincial Board of La Union shall issue the necessary instructions for carrying this Act into effect.

SEC. 5. This Act shall take effect on its approval.

El PRESIDENTE INTERINO. Tiene la palabra el ponente del proyecto.

MANIFESTACIONES DEL SR. OSÍAS

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente: no hay necesidad de defender este proyecto que está aprobado por el Comité de Gobernación. Hay además, la razón de que la Legislatura aprobó el año pasado un proyecto igual, que no llegó a ser ley, por haberlo vetado el Gobernador General. Los representantes y los senadores de La Unión están todos conformes con este proyecto, que se ha presentado a petición de los distritos municipales afectados, con la recomendación de la Junta Provincial.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. OSÍAS

El Sr. QUIRINO. ¿Querría contestarme a algunas preguntas el orador, señor Presidente?

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

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

El Sr. QUIRINO. ¿Se puede saber por qué el Gobernador General vetó el proyecto el año pasado?

El Sr. OSÍAS. Ese proyecto formaba parte de aquel montón que el Gobernador General tuvo a bien vetar, montón en el que se hallaba también el proyecto referente a Misamis.

El Sr. QUIRINO. Pero ¿en qué se fundó el voto?

El Sr. OSÍAS. En que el Gobernador General no tenía tiempo suficiente para estudiarlo.

El Sr. QUIRINO. ¿No en la falta de fondos?

El Sr. OSÍAS. Sobre ese punto puedo asegurar que el tesorerero provincial certifica que cuentan con recursos suficientes estos distritos municipales, y aún puedo añadir que hay pueblos en La Unión actualmente que no tienen tantos habitantes como estos distritos municipales.

El Sr. QUIRINO. Muchas gracias.

El Sr. OSÍAS. Propongo que se vote el proyecto, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Está dispuesto el Senador a votar? (Varios Senadores: Sí.)

Los que estén conformes con el proyecto, que digan sí. (Varios Senadores: Sí.) Los que no lo estén, que digan no. (Silencio.) Queda aprobado.

Pase a tercera lectura.

MOCIÓN OSÍAS. SU APROBACIÓN

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente, pido que la tercera lectura se circunscriba al título.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Tiene el Senador alguna objeción a la moción? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Queda aprobada.

Léase el título del proyecto.

APROBACIÓN EN TERCERA LECTURA DEL PROYECTO DE LEY NO. 233 DEL SENADO

EL CLERK DE ACTAS:

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

El PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con el proyecto, cuyo título acaba de leerse, que digan sí. (Varios Senadores: Sí.) Los que no lo estén, que digan no. (Silencio.) Queda aprobado en tercera lectura.

CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 1328 DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

El PRESIDENTE INTERINO. Está en orden el Proyecto de Ley No. 1328 de la Cámara de Representantes. Léase.

EL CLERK DE ACTAS:

LEY QUE CONCEDE, SIN ULTERIOR EXAMEN, TODOS LOS PRIVILEGIOS Y DERECHOS RECONOCIDOS POR LA LEY DEL SERVICIO CIVIL, A LOS ABOGADOS, MÉDICOS, (FARMACÉUTICOS, DENTISTAS, ENFERMEROS), INGENIEROS, (ARQUITECTOS, CONTADORES PÚBLICOS Y AGRIMENSORES) DEBIDAMENTE HABILITADOS PARA EJERCER SU PROFESIÓN QUE (FUEREN NOMBRADOS O) ESTUVIEREN EMPLEADOS EN EL GOBIERNO.

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

ARTÍCULO 1. Los abogados debidamente habilitados por EL TRIBUNAL SUPREMO, los médicos, ingenieros, debidamente habilitados por la junta examinadora del Gobierno, ANTES DE APROBARSE ESTA LEY, Y QUE ACTUALMENTE SE HALLEN AL SERVICIO DEL MISMO, Y CUENTEN POR LO MENOS CON SEIS AÑOS DE SERVICIOS CONTINUOS Y SATISFACTORIOS AL TIEMPO DE PROMULGARSE ESTA LEY QUEDARÁN AUTOMÁTICAMENTE CLASIFICADOS CON LOS MISMOS DERECHOS Y PRIVILEGIOS CONCEDIDOS POR LA LEY DEL SERVICIO CIVIL A TODOS LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS CLASIFICADOS DEL GOBIERNO.

"ENTENDIÉNDOSE," QUE LA CLASIFICACIÓN SE HARÁ A RECOMENDACIÓN DEL JEFE DEL BURÓ O DEPARTAMENTO DEL GOBIERNO EN QUE DICHS SERVICIOS SE HAYAN RENDIDO, Y LA CATEGORÍA CON QUE LOS ALUDIDOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS QUEDARÁN CLASIFICADOS SERÁ Estrictamente de acuerdo con EL TÍTULO PROFESIONAL QUE LES HUBIERE CONFERIDO EL TRIBUNAL SUPREMO O LA CORRESPONDIENTE JUNTA EXAMINADORA DEL GOBIERNO.

ART. 2. Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones legales que se opongan a la presente.

ART. 3. Esta Ley entrará en vigor en cuanto sea aprobada.

El PRESIDENTE INTERINO. Tiene la palabra el ponente del proyecto.

INFORME ORAL DEL PONENTE, SR. OSÍAS

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente: éste es un proyecto que concede ciertos privilegios a ciertos funcionarios del Gobierno que han servido por espacio de seis años y que han sido examinados debidamente por una junta examinadora del Gobierno. Es un proyecto que trata de hacer justicia a esos que ya han servido por bastante tiempo al Gobierno de modo satisfactorio. Creemos que con la adopción de esta medida, si el Gobierno llegase a coordinar sus actividades, o sean los exámenes del Servicio Civil y los de las otras juntas examinadoras oficiales, habría una mayor economía de tiempo y de dinero para el Gobierno, y esto es lo que en parte viene a resolver este proyecto, que procede de la Cámara de Representantes.

EL SR. HONTIVEROS FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. OSÍAS

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

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

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

El Sr. HONTIVEROS. ¿No es verdad que existen actualmente muchos examinados en el Servicio Civil que hasta ahora no han conseguido colocarse?

El Sr. OSÍAS. Es posible, pero precisamente se trata de los que ya han servido al Gobierno.

El Sr. HONTIVEROS. ¿Qué es lo que ganarían éstos con la aprobación de este proyecto?

El Sr. OSÍAS. El estar en el servicio clasificado.

El Sr. HONTIVEROS. Y si no se aprobará este proyecto, ¿se les irrogaría algún perjuicio o no? ¿No podrían continuar ya en el Gobierno percibiendo la misma paga?

El Sr. OSÍAS. No dejaría de mermar su eficiencia actual el obligarles a que se examinaran, ya que para ello tendrían que prepararse adecuadamente, en vez de dedicar todo su tiempo a sus deberes oficiales.

El Sr. HONTIVEROS. Pero es el caso que al servicio del Gobierno se encuentran actualmente profesionales que, además de haberse sujetado a los exámenes respectivos de sus profesiones ante las juntas examinadoras correspondientes, han tenido que pasar por esas horcas caudinas, que se llaman exámenes del Servicio. ¿Cree Su Señoría que sería justo que se eximiese a unos de ciertas formalidades a que han tenido que sujetarse los demás?

El Sr. OSÍAS. Los autores del proyecto creen que huelga ya ese segundo examen por el Servicio Civil, ya que de todos modos han demostrado su capacidad por su entrenamiento y por haber sido aprobado, en examen de los prescritos por la junta examinadora respectiva.

El Sr. HONTIVEROS. ¿Se puede saber cuántos profesionales se encuentran en esas condiciones?

El Sr. OSÍAS. Son muy contados, porque en su mayoría son puestos técnicos, sobre todo en lo que se refiere a los ingenieros.

El Sr. HONTIVEROS. Muchas gracias.

MOCIÓN SUMULONG DE POSPOSICIÓN

El Sr. SUMULONG. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. SUMULONG. Propongo que se deje para esta tarde la consideración final de este proyecto.

Todo lo que se refiere a exención de exámenes y concesión de privilegios,—porque este bill viene a otorgar una especie de privilegio,—debe considerarse detenidamente. Yo sé de países donde la ley del Servicio Civil no se aplica estrictamente y donde se consideran casos particulares pero no se aprueba una ley que viene a ser una especie de manta para cubrir a todos. Es peligroso esto. No sabemos qué personas quedarán beneficiadas, ni sabemos tampoco qué méritos han contraído. Repito que esta práctica es peligrosa y creo que lo que se podría hacer es autorizar a un funcionario, como el Director del Servicio Civil, por ejemplo, para que si Fulano de Tal o Zutano de Cual reúnen tales o cuales condiciones, puedan estar exentos de examen; pero creo que la Legislatura no debe aprobar una medida como la presente, por estar algo expuesta a injusticias.

MANIFESTACIONES DEL SR. VILLANUEVA

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. VILLANUEVA. Parece que las razones en favor de este proyecto, que han sido precisamente las que impulsaron a la Cámara de Representantes a aprobarlo, se fundan en el deseo de ver la manera de restringir esa constante contrata de ingenieros expertos que no son filipinos y que se importan a nuestro país. Tengo la impresión de que ésta es una de las razones más poderosas por la cual aprobó la Cámara de Representantes este proyecto, a fin de evitar en todo lo posible el que el Gobierno se desprenda de los servicios de estos ingenieros y evitar al mismo tiempo el que se vea en la necesidad de contratar e importar ingenieros peritos del otro lado de los mares.

El Sr. SUMULONG. Señor Presidente, me temo que ese argumento venga a ser como el argumento que tanto se adujo en la cuestión del cabotaje.

El Sr. VILLANUEVA. Es completamente distinto.

El Sr. SUMULONG. A la verdad, yo creo que no debemos adoptar una medida de esta clase, sino sólo autorizar a una junta de técnicos para que, bajo ciertas condiciones, examine o adopte acuerdos con recomendaciones específicas sobre cada caso individual. No sabemos si esto va a beneficiar a unos cuantos que no merecen en realidad tal privilegio. Me parece que no es propio de una Cámara sería el aprobar una cosa sin conocer los hechos.

El Sr. LAUREL. ¿Podría saber si el proyecto que tiene a la vista Su Señoría se refiere exclusivamente a los ingenieros y a los profesionales?

El Sr. SUMULONG. A otros profesionales también, pero lo que digo es que es muy peligroso el eximir de las reglas del Servicio Civil a personas que debieran estar sometidas a dichas reglas.

El Sr. LAUREL. Si este bill se enmendara en el sentido de que se refiriese exclusivamente a ingenieros que están, por ejemplo, al servicio del Gobierno por espacio de ocho o diez años, ¿no afectaría al *standard* como teme Su Señoría?

El Sr. SUMULONG. Yo pediría, para estar convencido de que debe aprobarse este proyecto, una lista de las personas que quedarán beneficiadas y los motivos por que debemos hacer esa exención a su

favor. Solamente bajo esas condiciones podría yo estar convencido.

El Sr. LAUREL. He hecho esta pregunta, porque en el caso de los ingenieros, este proyecto todavía puede pasar, pero, tratándose realmente de hacer una exención general a favor de ciertos profesionales, me parece que este proyecto es discutible.

El Sr. SUMULONG. Señor Presidente, pedimos que se ponga la consideración de este proyecto. Quisiéramos concurrir con la Cámara de Representantes, pero creo que debemos hilar muy delgado en este asunto, teniendo en cuenta que muchos críticos extranjeros dicen que a cada paso estamos relajando las reglas del Servicio Civil.

El Sr. VILLANUEVA. Accedemos gustosos a la moción.

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

MOCIÓN OSÍAS. SU APROBACIÓN

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente, pido que el Proyecto de Ley No. 379 del Senado, cuya consideración está señalada para este día, sea trasladado previamente al Comité de Justicia.

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

MOCIÓN QUIRINO DE RECONSIDERACIÓN Y SU APROBACIÓN

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente, pido la reconsideración del Proyecto de Ley No. 233 del Senado, para poder presentar algunas enmiendas.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Hay alguna objeción a la moción? (Silencio.) Aprobada.

ENMIENDA QUIRINO. ES APROBADA

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente, para una enmienda. En la página 2, después de la palabra "long," suprimanse todas las palabras hasta la palabra "office," e insértese en su lugar lo siguiente:

The present officials of the municipal district shall continue in office until their successors are duly elected in the general election in 1928.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Qué dice el Comité?

El Sr. OSÍAS. Que la acepta, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Si no hay objeción, se aprueba la enmienda. (No hubo objeción.) Aprobada.

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente, pido ahora que el proyecto pase a tercera lectura tal como ha sido enmendado.

El PRESIDENTE INTERINO. Léase el proyecto por su título solamente, si no hay objeción. (No hubo objeción.)

APROBACIÓN EN TERCERA LECTURA DEL PROYECTO DE LEY NO. 233 DEL SENADO

El CLERK DE ACTAS:

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

El PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con el proyecto cuyo título acaba de leerse, digan

sí. (Varios Senadores: Sí.) Los que no lo estén, digan no. (Silencio.) Aprobado.

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente, está en orden la consideración del Proyecto de Ley No. 477 del Senado.

El PRESIDENTE INTERINO. Léase.

CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 477 DEL SENADO

El CLERK DE ACTAS:

LEY QUE CONCEDE PENSIÓN Y RETIRO A LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS CIVILES QUE TIENEN A SU CARGO FONDOS PUBLICOS, Y QUE ESTABLECE MEDIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA CREAR Y EMPLEAR DICHOS FONDOS, Y PARA OTROS FINES.

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

ARTICULO 1. A partir del día primero de enero siguiente inmediato a la fecha de la aprobación de esta Ley, todos los tesoreros, cajeros, pagadores y otros funcionarios o empleados civiles de Filipinas que tienen a su cargo fondo público, sean o no clasificados en el Servicio Civil, que prestan servicios al Gobierno Insular; provincial o municipal de las Islas Filipinas, y que en dicha fecha, o en cualquier otra fecha posterior hayan prestado veinte años, por lo menos, de servicio, computados en la forma que se prescribe más adelante de esta Ley, tendrán derecho a la jubilación con una pensión vitalicia, según se dispone en el artículo dos de la presente Ley.

ART. 2. Para determinar la cuantía de la pensión que han de percibir los funcionarios o empleados jubilados, se establecen las siguientes clasificaciones y proporciones, sobre la base de la pensión, consistente en una parte del promedio del sueldo, paga o remuneración, por los tres años de servicio prestados con anterioridad a la concesión de la pensión con un promedio máximo del sueldo, paga o remuneración que en ningún caso excederá de seis mil pesos anuales. La pensión anual, computada de conformidad con las disposiciones de esta Ley, será equivalente a cuatro décimas partes del promedio del sueldo por veinte años de servicio; cinco décimas partes del promedio del sueldo por veintitrés años de servicio; seis décimas partes del promedio del sueldo por veintiseis años de servicio; siete décimas partes del promedio del sueldo por veintinueve años de servicio; ocho décimas partes del promedio del sueldo por treinta y dos años o más de servicio.

ART. 3. Todas las personas que tengan derecho a la pensión quedarán *ipso facto* aseguradas y por su propia iniciativa, solicitarán la opción a la pensión de conformidad con las disposiciones de esta Ley, notificando al Jefe del Departamento correspondiente de su intención de jubilarse con pensión, con tres meses, por lo menos, de anticipación a la fecha efectiva, y continuarán prestando servicio hasta su aprobación definitiva, a menos que se hayan retirado al expirar el período de licencia acumulada con sueldo a que tuviese derecho, o por razones de incapacidad para el servicio: *Entendiéndose*, Que el Jefe del Departamento a que pertenece el solicitante podrá exigir al funcionario o empleado que se jubile que continúe sirviendo hasta que pueda ser relevado por persona competente, señalando la fecha en que ha de tener efecto la jubilación, la cual no ha de ser posterior al plazo de seis meses siguientes a la fecha que se ha solicitado.

ART. 4. Todo funcionario o empleado a quien se aplica esta Ley, que hubiese servido durante un periodo no menor de quince años, computados de conformidad con esta Ley, y que quedase completamente imposable para servir útil y eficazmente, cualquiera que sea su edad, podrá ser jubilado por motivo de incapacidad debida a invalidez total física o mental, con una pensión vitalicia de dos décimas partes del promedio de su sueldo, computados de conformidad con las disposiciones de esta Ley, mediante solicitud aprobada por el Jefe del Departamento correspondiente, o a petición del Jefe del Departamento, si la incapacidad no se debiese a hábitos viciosos, vida desordenada o mala conducta de

dicho empleado. *Entendiéndose*, Que la incapacidad deberá certificarse por el Jefe del Departamento correspondiente y un funcionario de sanidad, y la persona a quien se haya concedido la jubilación se presentará personalmente durante los meses de enero y julio de cada año civil a un funcionario de sanidad, mientras perciba la pensión por incapacidad para el servicio, con el fin de determinar su capacidad para volver al servicio y para dejar de percibir el beneficio de la pensión. No se concederá la pensión por incapacidad para el servicio por un período mayor de diez años, y la pensión cesará cuando el pensionado retorne al servicio, o cuando se dedique a una ocupación lucrativa cuya remuneración sea equivalente a la cuantía de la pensión.

ART. 5. A la muerte de un funcionario o empleado que tenga derecho a los beneficios de esta Ley y que esté prestando servicio en la fecha de su fallecimiento, o que esté jubilado dicho funcionario o empleado tendrá derecho a que el cincuenta por ciento de la pensión que le correspondiera si viviese, se conceda a los hijos legítimos que le sobrevivan, durante un período que no exceda de diez años, o al cónyuge legítimo que le sobreviva, si no tuviese hijos con derecho a los beneficios que se conceden por esta Ley: *Entendiéndose* Que no se abonarán fondos de pensión a los hijos mayores de dieciocho años de edad ni a los hijos casados, ni al cónyuge sobreviviente que vuelva a contraer matrimonio.

ART. 6. Todos los funcionarios o empleados que tengan opción a los beneficios que se conceden por esta Ley tendrán derecho a que se les abone todo el tiempo de servicio prestado en las oficinas del Gobierno de Filipinas con anterioridad a la fecha en que tenga efecto esta Ley, y la fecha del primer día de servicio será la fecha en que comienza dicho servicio, y al computar el tiempo de servicio, no se exigirá la continuidad en él, salvo en el período de tres años inmediatamente anterior a la concesión de la pensión.

ART. 7. En la computación del tiempo de servicio para los efectos de esta Ley, se excluirán todos los períodos en que el funcionario o empleado haya estado separado del servicio y todo el tiempo de licencia sin sueldo que hubiese disfrutado.

ART. 8. A partir del día primero del año económico siguiente a la aprobación de esta Ley, y anualmente en lo sucesivo, se incluirá en las cantidades totales consignadas para sueldos o remuneraciones de los funcionarios o empleados a quienes se aplica esta Ley una cantidad equivalente al tres por ciento de la cantidad total consignada para sueldos o remuneraciones, mediante legislación Insular, provincial o municipal, y dicha cantidad se abonará en los libros de la Tesorería Insular al crédito del fondo de pensiones y retiro de los funcionarios y empleados civiles de Filipinas, y por la presente se destina dicho fondo al pago de las pensiones, gratificaciones y gastos que se prescriben en esta Ley.

ART. 9. Por la presente se autoriza y faculta al Tesorero Insular, en la ejecución de las disposiciones de esta Ley, para suplir la contribución directa del Gobierno con las cantidades de dinero resultantes de las multas, licencias de vacación y sueldos plaza vacantes y otros ahorros de sueldos correspondientes a los cargos cuyos propietarios tengan derecho a los beneficios que se conceden por esta Ley.

ART. 10. A partir del día primero del año económico siguiente a la aprobación de esta Ley, y mensualmente en lo sucesivo, del sueldo, paga o remuneración básica mensual de cada funcionario o empleado a quien se aplique esta Ley, se deducirá y retendrá una suma equivalente al tres por ciento de dicho sueldo, paga o remuneración básica mensual. El Tesorero Insular dispondrá que dichas deducciones se separen de todas las consignaciones específicas para los sueldos o remuneraciones con cargo a las cuentas, así como de todas las asignaciones con cargo a las cantidades totales de las consignaciones para el pago de dichos sueldos o remuneraciones correspondientes a cada año económico, y dichas cantidades se abonarán en los libros del Tesorero Insular al crédito del "Fondo de Pensiones y Retiro de los Funcionarios y Empleados Civiles de Filipinas" que se crea por esta Ley.

ART. 11. En el caso de que un funcionario o empleado a quien se aplica esta Ley quede separado absolutamente del servicio por fallecimiento u otra causa antes de tener opción a la jubilación con pensión vitalicia, se devolverá de una vez a dicho funcionario o empleado, o a sus herederos previa solicitud, el importe total de las deducciones de sueldo, paga o remuneración que hubiese sufrido, con los intereses acu-

mulados correspondientes, a razón de cuatro por ciento al año, hasta el treinta y uno de diciembre de cada año económico: *Entendiéndose*, Que en caso de fallecimiento, si no se presentase reclamación al Secretario del Interior o al Tesorero Insular por un albacea o administrador debidamente nombrado, el pago se hará, después de la expiración del término de tres meses, contados desde la fecha del fallecimiento, a la persona o personas que resultan tener derecho a los productos de los bienes del difunto, y dicho pago no podrá ser recobrado por ninguna otra persona.

ART. 12. Por la presente se constituye, para la ejecución de esta Ley, una "Junta de Pensiones y Retiro," compuesta del Secretario del Interior, que será el Presidente nato de la junta, el Tesorero Insular, el Auditor Insular, el Director del Servicio Civil, y otras tres personas nombradas por el Gobernador General, dos de las cuales serán de las que tienen derecho a los beneficios de esta Ley, como miembros. La Junta de Pensiones y Retiro presentará, durante el mes de enero de cada año, al Gobernador General un informe acerca de las operaciones realizadas de conformidad con las disposiciones de esta Ley, y le propondrá que incluya en el proyecto de presupuestos Insulares, provinciales o municipales correspondientes al año económico siguiente una cantidad suficiente para pagar las pensiones y otros gastos, correspondientes al año económico, siempre que los fondos que han quedado disponibles por virtud de esta Ley sean insuficientes.

ART. 13. Todas las pensiones se pagarán trimestralmente el primero de enero, el primero de abril, el primero de julio y el primero de octubre de cada año económico, mediante libramientos oficiales o por otros medios que garanticen la entrega segura, sin hacer ninguna deducción del importe de la pensión, ex concepto de cambio o premio.

Las personas que vuelvan a emplearse en el servicio del Gobierno de estas Islas, incluyendo los municipios y provincias de Filipinas, dejarán de percibir la pensión correspondiente a cada período de empleo en cada caso, cuando el sueldo, paga o remuneración que perciban sea equivalente o mayor del cincuenta por ciento de la pensión que recibían en virtud de las disposiciones de esta Ley.

El Tesorero Insular hará y llevará todos los registros relativos a las operaciones concernientes al fondo de pensiones y retiro, así como las cuentas de los pagos que se hagan con cargo a dicho fondo, bajo la intervención de la "Junta de Pensiones y Retiro."

ART. 14. Por la presente se derogán todas las leyes y partes de las leyes que sean incompatibles con esta Ley.

ART. 15. Esta Ley entrará en vigor en cuanto sea aprobada.

EL PRESIDENTE INTERINO. Tiene la palabra el Comité.

INFORME ORAL DEL PONENTE, SR. VERA

El Sr. VERA. Señor Presidente, el Comité propone la siguiente enmienda a este bill: reformese el artículo 1, de tal manera que se lea como sigue:

ARTÍCULO 1. A partir del día primero de enero siguiente inmediato a la fecha de la aprobación de esta ley, todos los tesoreros de las provincias, municipios y ciudades y todos los empleados subalternos de los mismos; y todos los funcionarios del Gobierno Insular que son en primer lugar responsables de los fondos o propiedades insulares, de acuerdo con las disposiciones de los artículos seiscientos treinta y tres y seiscientos treinta y cuatro del Código Administrativo; y todos los cajeros, cobradores, pagadores, almaceneros y bodegueros del Gobierno Insular, sean o no clasificados en el Servicio Civil y que en dicha fecha o en cualquier otra fecha posterior hayan prestado veinte años por lo menos de servicios computados en la forma como se prescribe más adelante en esta ley, tendrán derecho a la jubilación con una pensión vitalicia, según se dispone en el artículo dos de la presente ley: *Entendiéndose*, Que quedan excluidos de los efectos de esta ley los siguientes:

(a) Los telefonistas, celadores, conserjes, mensajeros, serenos, *chefs*, jardineros y otros similares que están bajo la jurisdicción y control de los tesoreros provinciales, municipales y de ciudades;

(b) Los funcionarios insulares nombrados por el Presidente de los Estados Unidos de América;

(c) Los secretarios departamentales;
 (d) Los funcionarios ejecutivos, y
 "(e) Los funcionarios que están dentro de las leyes vigentes de pensiones para el servicio de educación, Constabularia y sanidad.

EL SR. HONTIVEROS FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. HONTIVEROS. Señor Presidente, ¿por qué se excluye a los telefonistas?

El Sr. VERA. Por lo mismo que éstos no toman parte de una manera directa en el manejo de los fondos, y si Su Señoría desea que el que está en el uso de la palabra se explaye un poco más, tendría mucho gusto en hacerlo.

El Sr. RODRIGUEZ. ¿Por qué se excluye a los bodegueros?

El Sr. VERA. El objeto del proyecto que hoy está ante nuestra consideración, es ofrecer un aliciente o estímulo positivo para que los que sirven al Gobierno, lo hagan en forma tal que den eficacia a la labor gubernamental, interviniendo no solamente en la guarda de nuestros fondos públicos, sino también en el cobro o recaudación de los mismos.

No es un secreto para nadie que la labor de los tesoreros provinciales y municipales, incluyendo al personal subalterno de los mismos, es una labor de tal importancia que de ella depende principalmente el éxito de las administraciones locales. Por muy activo que sea un gobernador provincial o una junta provincial, por muy activo que sea un presidente municipal o los concejales que componen el concejo municipal, nada positivo, nada material podría palpar el pueblo que ellos gobiernan, si al frente de la tesorería municipal o provincial no hubiese un hombre suficientemente activo e inteligente que sepa dar impulso a la cobranza de impuestos de acuerdo con las leyes vigentes en Filipinas. Yo digo que si la Legislatura ha venido haciendo objeto de consideraciones especiales a la Constabularia, a los maestros, y a los empleados del Servicio de Sanidad, hasta tal punto que la Legislatura no ha tenido inconveniente en concederles la pensión y el retiro, no veo razón alguna para que a los tesoreros provinciales y municipales y a los funcionarios y empleados que están al frente de los gobiernos locales y tienen a su cuidado la custodia de los fondos públicos, no se les beneficie con otro privilegio igual al concedido a la Constabularia, a la sanidad y a los maestros.

Soy partidario, y conste esto en términos inequívocos, de una ley general de pensionamiento y retiro a favor de todos los empleados civiles, pero ya que el Gobierno anda titubeando hasta ahora en vista de los gastos enormes que esto supondría para la caja Insular, si de todos modos no vamos a conceder ese beneficio a todos los empleados, yo pediría,—ya que hemos comenzado con esta labor "discriminatoria," digámoslo así, concediendo pensiones a los constabularios y a los maestros,—que también se concediera a esos funcionarios que tienen a su cuidado fondos públicos, el mismo privilegio de pensión y retiro que hemos otorgado a los otros funcionarios del Gobierno Insular.

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. ¿Cuánto significaría para el Gobierno el aumento de gastos de aprobarse este proyecto de ley?

El Sr. VERA. Casi nada. El Gobierno Insular tendrá que apropiarse el tres por ciento del total de las pensiones que se deben dar a los funcionarios municipales, pero como, por otro lado, hay aquí una provisión igual a la ley de pensiones de maestros respecto a las multas que se imponen a los empleados y también respecto a aquellos otros que toman vacaciones sin sueldo, se puede decir que casi nada va a costarle al Gobierno.

El Sr. ALEGRE. La ley provee que a los veinte años de servicio, tendrán derecho a gozar de la pensión.

El Sr. VERA. Sí, señor. Pero hay una excepción, si muere el empleado después de quince años, es decir, antes de los veinte, se le darán dos décimas partes, en vez de cuatro décimas.

El Sr. ALEGRE. ¿No cree el ponente que en este caso muchos empleados que todavía están en la plenitud de la vida podrían solicitar el retiro? Por ejemplo, muchos empleados comienzan a trabajar a los veinte años, de modo que a la edad de cuarenta, podrían retirarse y vivir a costa del Gobierno. ¿No cree Su Señoría que eso es algo injusto?

El Sr. VERA. Puede ocurrir lo que Su Señoría dice, pero en las leyes que tenemos en Filipinas eso tiene sus limitaciones, porque depende del Gobernador General el conceder o no tal privilegio, si todavía los servicios del empleado son necesarios al Gobierno.

El Sr. ALEGRE. De manera que esta Ley no es taxativa o mandatoria.

El Sr. VERA. No, señor, es opcional.

(Prosiguiendo.) Hay otra consideración más, fuera de la ya apuntada, que equivale a la observancia de una política trazada por el Gobierno, política que, como he dicho, se aplica también a este grupo de servidores públicos. Esta consideración, que es la que he hecho constar en la nota explicativa del proyecto, consiste en que la aprobación de una ley de pensionamiento a favor de los tesoreros provinciales y municipales y su personal subalterno, significaría, si no el cese completo, por lo menos la disminución de los casos de malversación que tanto abundan en los anales administrativos y judiciales de Filipinas. Y es que hay que ser un poco psicólogo para esto. Cuando se escudriña y se adentra en la conciencia de los individuos para estudiar el carácter personal del hombre como lo he hecho yo en lo que respecta a este caso nada más, se puede concluir, sin miedo a errar, que un individuo que sabe que al cabo de cierto periodo de años de servicio ha de percibir del Gobierno cierta y determinada cantidad como pensión, y ese individuo ha estado aportando parte de su salario, el tres por ciento de éste, al acervo común de ese fondo de pensionamiento, hallará en esa misma seguridad un freno poderoso que le impedirá cometer un acto delictivo, una malversación.

Como un remedio, pues, a estos frecuentes casos de malversación que ocurren en Filipinas, y al mismo tiempo como medida de justicia para los tesoreros provinciales y municipales y para los funcionarios y empleados del Gobierno Insular que tienen a su cargo fondos públicos, pido que se apruebe este proyecto de ley.

El Sr. MABANAG. 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. MABANAG DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. MABANAG. ¿Este bill es para tesoreros solamente?

El Sr. VERA. No, se le ha dado más amplitud con la enmienda que he presentado.

El Sr. MABANAG. ¿Pero no comprende a todos los del Servicio Civil?

El Sr. VERA. No, señor.

El Sr. MABANAG. ¿No recuerda Su Señoría que hemos aprobado un bill general de pensionamiento de empleados y funcionarios del Servicio Civil?

El Sr. VERA. Sí, señor, en años anteriores.

El Sr. MABANAG. ¿Y que ese bill está ahora pendiente de actuación en la Cámara de Representantes?

El Sr. VERA. Sí, señor.

El Sr. MABANAG. Si es así, ¿qué necesidad hay de aprobar este proyecto que es de índole parcial o fragmentaria?

El Sr. VERA. Ya he dicho que estoy en favor de una ley general de pensionamiento de todos los empleados, pero parece que no hay manera de aprobar una medida semejante, y tan es así que no se ha presentado aún un bill de pensionamiento de carácter general, por lo cual creo que debemos aprobar, si ello es posible, este proyecto de ley siquiera. Yo le prometo a Su Señoría que pediré el encarpentamiento de este bill en el caso de que el Senado actuase sobre un proyecto de pensionamiento general de empleados civiles.

El Sr. MABANAG. Pero ¿no cree Su Señoría que es más consecuente esperar que se desaprobe el proyecto anteriormente aprobado antes de adoptar una medida como la que ahora tenemos bajo nuestra consideración?

El Sr. VERA. No hay nada que desaprobado, porque no hemos aprobado ningún proyecto. El que se aprobó fué vetado por el Gobernador General, no recuerdo en qué período.

El Sr. MABANAG. En 1925.

El Sr. VERA. Ese proyecto ya está muerto.

El Sr. MABANAG. Está ahora pendiente en la Cámara de Representantes.

El Sr. VERA. Mientras no llegue al Senado y actuemos sobre el mismo no podrá convertirse en ley.

El Sr. MABANAG. Pero ¿no cree Su Señoría que sería una inconsecuencia por parte del Senado el que, después de haber favorecido un sistema de pensionamiento general, venga ahora a favorecer un proyecto de pensión para ciertos empleados solamente?

El Sr. VERA. No, porque, como ya he dicho, si no se puede aprobar una ley de pensionamiento general, siquiera que se apruebe este proyecto.

El Sr. MABANAG. ¿Su Señoría recuerda el proyecto del año pasado venía a ser una ratificación de la política seguida por la Legislatura en lo que respecta a ciertas pensiones concedidas a los de la oficina de sanidad y de la constabularia, y que ahora este proyecto, de aprobarse, vendría a ser una confirmación de la política que habíamos trazado con la aprobación del penúltimo proyecto que se discutió aquí?

El Sr. VERA. Sí, en cierto modo, pero eso será mientras no aprobemos un proyecto de pensionamiento y retiro de carácter general, que, convertido en ley, signifique la derogación de la política que entiendo debemos seguir por hoy de ir concediendo pensiones por grupos o por partes.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. VERA

El Sr. QUIRINO. ¿Querría contestarme a 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 Primer Distrito.

El Sr. QUIRINO. Parece que Su Señoría ha dicho hace un momento que el proyecto que aprobamos el año 1925, estableciendo un sistema general de pensionamiento para empleados, ha muerto, ¿no es así?

El Sr. VERA. Sí, señor, salvo mejor información.

El Sr. QUIRINO. Como autor de aquel proyecto, debo decir que está en la Cámara de Representantes y que mientras no termine la Séptima Legislatura o la Cámara de Representantes actúe desfavorablemente, ese proyecto no puede considerarse muerto.

El Sr. VERA. Entonces ese proyecto que se conoce por proyecto Torralba ¿es el del Senado?

El Sr. QUIRINO. Ese es el proyecto con que se trata de sustituir al del Senado.

El Sr. VERA. ¿De modo que el Senado lo ha aprobado ya?

El Sr. QUIRINO. Sí, señor.

El Sr. VERA. ¿Y la Cámara de Representantes no ha actuado?

El Sr. QUIRINO. Hay un proyecto de ley en sustitución de aquél; de modo que creo que Su Señoría está mal informado al decir que ha sido vetado por el Gobernador General.

El Sr. VERA. En vista de esta información, rectifico; pero insisto en la aprobación del presente proyecto, ya que de todos modos no registró si actuó favorablemente o llegan a un acuerdo ambas Cámaras sobre el proyecto ya aprobado por el Senado en 1925, hoy pendiente en la Cámara de Representantes.

El Sr. QUIRINO. Pero es que es incompatible este proyecto con el aprobado por el Senado en 1925.

El Sr. VERA. De todos modos, si se aprobara el proyecto de ley de pensionamiento de carácter general no tendría razón de ser este proyecto; pero si aquel proyecto no fuera aprobado, creo que sería bueno aprobar éste, a fin de otorgar a los tesoreros provinciales y municipales y otros empleados los

beneficios que se trata de conceder mediante este proyecto.

El Sr. QUIRINO. El proyecto que se está discutiendo me es muy simpático, pero creo que no es necesario en vista de que cae dentro del mismo sistema establecido en el proyecto aprobado por nosotros en 1925.

El Sr. VERA. Supóngase que no se aprobara el proyecto que está pendiente en la Cámara de Representantes. ¿Qué ocurriría?

El Sr. QUIRINO. Devolviendo pregunta por pregunta, yo digo: si se aprobara inmediatamente el proyecto de ley que está ahora pendiente en la Cámara de Representantes, ¿qué haríamos con este proyecto?

El Sr. VERA. Pues darlo por desaprobado, porque entonces no tendría razón de ser. Quiero hacer constar que he votado en favor de aquel proyecto, pero, de todos modos, creo conveniente aprobar éste por si aquél, por ser de carácter general, no mereciera la sanción de la Cámara de Representantes.

El Sr. QUIRINO. Si Su Señoría me dice o afirma que las disposiciones de este proyecto no son incompatibles con el que está pendiente en la Cámara de Representantes, yo no tendría inconveniente en votar a favor de él.

El Sr. VERA. En el sentido de que puede existir . . .

MOCIÓN VILLANUEVA

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

EL PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. VILLANUEVA. En vista de que parece que hay un sentimiento general en favor de este proyecto de ley y de que de aprobarse este proyecto, se daría el caso de que el Senado habría aprobado dos medidas para un mismo fin, propongo que esperemos la acción de la Cámara de Representantes sobre el proyecto de ley aprobado por el Senado y que está pendiente de actuación en dicha Cámara.

ENMIENDA VERA A LA MOCIÓN VILLANUEVA

El Sr. VERA. Para una enmienda a la moción, señor Presidente.

EL PRESIDENTE. Puede formularla Su Señoría.

El Sr. VERA. Propongo que a la moción propuesta se agregue lo siguiente: y que se dé un voto de confianza al "floor leader" del Senado para que éste fije el día en que deba discutirse este proyecto después de ponerse en inteligencia con el "floor leader" de la Cámara de Representantes.

El Sr. TIRONA. ¿Cree Su Señoría que es parlamentario ese procedimiento?

El Sr. VILLANUEVA. Oficialmente, no puede ser aceptado, por no estar autorizado por nuestros reglamentos, pero en otro terreno, se puede estimar viable esa moción. Yo puedo gestionar de la Cámara de Representantes la aprobación o, por lo menos, que actúe sobre el particular.

El Sr. VERA. Entonces pido que las mociones presentadas se dejen sin resolución.

El Sr. VILLANUEVA. La moción es que se suspenda la consideración de este bill hasta nueva orden.

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

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente, está en orden la continuación de la consideración del Proyecto de Ley No. 534 del Senado.

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

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. OSÍAS

El Sr. OSÍAS. Mr. President, very few are the measures presented to the Seventh Philippine Legislature which are of greater importance than this bill amendatory to our present coastwise laws. I recall of no subject that has been so widely discussed and which arose so much passionate enthusiasm as this measure. I lament very deeply that by virtue of a measure of importance, a bill national in its character should be converted into a football of personal disagreements. It is to be regretted by all that within and without the Philippine Legislature rumors in plenty should have been afloat insinuating ulterior and base motives on the part of this or the other party. Much of these claims has to be attributed to interested papers, newspapers which render their news columns and their editorial columns to many accusations and counter-accusations which I sincerely hope will, in due time, be regretted by the newspaper writers and editors themselves when passions will have disappeared and when sanity will again be restored. It is to be deeply regretted further that news columns should have appeared accusing those who are in favor of this amendment or are opposed to this amendments, of acting in accordance with the promptings of personal considerations and greater is the regret, Mr. President, that accusations should have become so passionate as to insinuate bribery on the part of certain companies or interests having been offered or preferred to certain individuals or certain entities. I like to think that as we enter upon the discussion of this measure in the spirit of truth-searching and fact-seeking, that no company, national or foreign, could be guilty of resorting to base tactics or improper procedures. I like to think also, Mr. President, that within the Legislature especially it would be impossible to amass all the fortune that could be gathered to influence the action of a body designed to guard the best and highest and most permanent interest of the Filipino people.

El Sr. TIRONA. Will the senator yield for a question, Mr. President?

EL PRESIDENTE INTERINO. El senador puede contestar, si le place.

El Sr. OSÍAS. With pleasure, Mr. President.

EL SR. TIRONA DIRIGE UNA PREGUNTA PARLAMENTARIA

El Sr. TIRONA. What does the senator say about the statement made by Collector Aldanese before the Committee of the House of Representatives with regard to the supposed agreement made by Senate President Quezon, Senator Osmeña, and Speaker Roxas. The Aldanese Bill, according to the statement, was the result of a previous conference where the three agreed to frame that bill, and charging at the same time Speaker Roxas to be a co-author of said bill.

El Sr. OSÍAS. All I know, Mr. President, is this: That Speaker Roxas issued a statement denying

such a charge, that he personally told me that such a statement is without foundation in fact and, if I may be permitted to add, from what conferences I have had with President Quezon and Senator Osmeña before they left our shores, it is inconceivable that this statement which is in the nature of a charge is groundless, but I prefer not to enter upon that phase of the question because as I was saying I would like to proceed on the assumption that no company, no organization, no individual occupying a responsible position should be so corrupt as to stoop to a practice which merits universal condemnation. It has been with considerable reluctance that I participate in the discussion of a measure which, as all members of the Senate know, is beyond my line of specialization.

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. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. SANDIKO. ¿No cree Su Señoría que debemos averiguar la veracidad de ese *statement*, por cuanto que afecta a la dignidad de nuestros "leaders", y es preciso poner en claro si realmente ha habido un convenio entre el Sr. Aldanese y los caudillos de nuestro pueblo?

El Sr. OSÍAS. Yo considero suficiente el *statement* del Speaker, negando rotundamente que ha habido tal convenio.

El Sr. SANDIKO. Habiendo tomado parte en ese convenio personas muy eminentes como el Speaker Roxas, el Presidente del Senado, el Secretario de Hacienda y el Senador Osmeña, no hay manera de borrar así como se quiera, la impresión que ha producido ese *statement*. La sola declaración del Sr. Roxas no es bastante, a mi juicio, para disipar en la mente del público la impresión que ha causado ese *statement* del Sr. Aldanese.

El Sr. OSÍAS. Para mí es suficiente eso. Aún más, he tenido una conferencia con el Presidente Quezon y el Senador Osmeña antes de su salida de Filipinas, y estoy convencido de que no ha habido tal arreglo. Yo no quisiera entrar en discusión sobre esta materia, porque no sé a punto fijo las declaraciones del Administrador de Aduanas, y al contestar como lo hago hoy, me fundo solamente en las informaciones obtenidas de las preguntas dirigidas a mí y de los *statements* que han aparecido en los periódicos de Manila. Además, ya que hay comités debidamente nombrados para hacer ciertas investigaciones, yo creo que esos comités podrán tener en cuenta esas declaraciones en el curso de su labor.

El Sr. SANDIKO. Hay versiones diferentes en relación con la noticia de que el Presidente del Senado había prometido al Sr. Aldanese que esta enmienda se aprobaría. Esto casi es de dominio público, así es que insisto en que se averigüe, porque ello afecta a la dignidad de nuestras Cámaras.

El Sr. OSÍAS. Yo niego esa alegación del Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko).

El Sr. VERA. Suponiendo que el Presidente del Senado, el Senador Osmeña y el Speaker Roxas hu-

biese llegado a una inteligencia con el Administrador de Aduanas respecto a la preparación del bill conocido públicamente con el nombre de Bill Aldanese, ¿cree Su Señoría que los senadores y los representantes, o sea, la Legislatura, quedarían obligados a respetar y a aprobar una medida que se ha hecho y aprobado entre tres personas sin el consentimiento de la Legislatura?

El Sr. OSÍAS. Yo creo que no.

El Sr. VERA. Si es así, ¿cree Su Señoría, aún habiéndose alegado que han tenido que ver el Presidente del Senado, el Sr. Osmeña y el Speaker Roxas en la preparación del Bill Aldanese,—cosa que se ha desmentido oportunamente,—¿cree Su Señoría, repito, que estamos obligados a averiguar este punto y suspender la consideración de este bill?

El Sr. OSÍAS. Yo creo sinceramente que no merece ser investigado ese punto.

El Sr. SANDIKO. Acabo de saber, y por eso insisto en que se averigüe, que el mismo Gobernador General ha dicho que esos "leaders" nuestros se han comprometido a apoyar esta enmienda.

El Sr. OSÍAS. Estoy muy ansioso de saber de quién ha recogido el Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko) esa información, pero aun suponiendo que el Gobernador General haya dicho eso, y aun admitiendo que se hayan comprometido dos o tres miembros de la Legislatura, todavía sostengo que tenemos perfecto derecho de actuar sobre un proyecto de esta naturaleza de acuerdo con nuestras convicciones.

El Sr. SANDIKO. No trato de impedir que se apruebe el proyecto; lo que digo es que, estando envuelto en este asunto el honor de nuestros "leaders", conviene que se aclare esa cuestión.

El Sr. OSÍAS. Yo creo que es impropio hacer esas averiguaciones, sobre todo, estando fuera del país los caballeros a quienes afectan directamente tales aseveraciones.

El Sr. SANDIKO. No todos esos individuos están fuera, algunos están aquí; está aquí el Secretario de Hacienda, está aquí el Gobernador General . . .

El Sr. VERA. Para una cuestión de orden. Deseo saber si hay alguna moción en lo que respecta a esta cuestión, estando como está en el uso de la palabra el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Osías.)

El Sr. SANDIKO. He hecho un ruego parlamentario, y creo que a él accedió el está en el uso de la palabra.

El PRESIDENTE INTERINO. Ha sido un ruego parlamentario sencillamente . . .

El Sr. SANDIKO. He dirigido un ruego parlamentario y el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Osías) se ha allanado a contestarlo.

El Sr. VERA. Es que he oído una moción.

El PRESIDENTE INTERINO. La Mesa cree que es un mero ruego parlamentario.

El Sr. VERA. Entonces retiro la cuestión de orden.

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Octavo Distrito.

EL SR. VILLANUEVA HACE UNA OBSERVACIÓN

El Sr. VILLANUEVA. Quiero hacerme cargo de los deseos del Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko) y voy a manifestar al orador, a modo de ob-

servación, lo siguiente: parece que la contención del Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko) es que, en vista de todo cuanto se ha dicho de personas hoy ausentes de Filipinas, lo más conveniente es que se haga una investigación a fin de que las cosas se aclaren de una manera absoluta. Es cosa segura que los que hoy están ausentes, serán informados de todo cuanto se dice aquí de ellos, y si no es verdad que haya habido tal acuerdo en la preparación de este bill, ellos lo dirán así, y si es cierto, se callarán. De este modo se habrá conseguido lo que unos y otros desean saber sobre este punto. Será simple cuestión de tiempo. Nadie más que ellos, los caudillos ausentes, puede estar más interesado por su buen nombre, por lo que conviene dejar a ellos, al Presidente Quezon y al Senador Osmeña, que ratifiquen todo cuanto se ha dicho acerca de la preparación del Bill Aldanese.

El Sr. OSÍAS. Estoy en un todo conforme con lo manifestado por el Senador por el Octavo Distrito (Sr. Villanueva). (*Prosiguiendo.*) Mr. President, I reiterate the expression of keen regret that it should appear as if this question cannot be discussed serenely, calmly, and dispassionately as it should be discussed, but I am insistent in my point that the fairest assumption to make in the discussion of this measure is to consider companies or individuals as acting under the highest of motives, desirous all to serve the interests of the public and free from even the least and remotest insinuation of impropriety, unless we have strong proofs which would establish guilt on the part of any company and any individual beyond peradventure of doubt. I would love to be able to satisfy my own conscience in the belief that in the discussion of this or any other measure we recognize that it is the prerogative of many men to disagree in their opinions and in their convictions, and they are the ones to do in their desires the right thing and to promote the best and most permanent interests of the people whom we are pledged to serve. But no accusation however severe, no condemnation however grave should deter us from fulfilling our duty, knowing as I know the composition of this body. I am convinced that nothing will deter any one in doing that which he conceives to be right and in accord with his conscience though criticisms in plenty may come daily however adverse and in torrents. The subject under discussion is eminently economic in its nature. True, it has its social and political aspects but it is a question that is intimately interwoven with the economic prosperity of this nation. It is intimately linked with the agricultural, industrial, and commercial interests, and the question of coastwise legislation is especially important to a country like ours composed of several islands to form this archipelago where shipping facilities are highly essential and absolutely necessary. When, in the history of the world, wars have been fought, it has always been among the paramount objects of armies under proper generalship to have control of the means of transportation and, if there be any, the boats and shipping facilities, and in peace this question is equally important because it is useful in fostering commercial progress and insuring a happy future for future generations. The present law

which is to be amended, according to the proposal made concretely in the measure we have before us, is specifically Section 1172 of the Administrative Code. This section deals with the subject of Philippine register. Studying carefully the provisions of this section I have come to the conclusion that both the letter of the law and its spirit are eminently patriotic, just, and wise and right here I would like to take the opportunity to pay my tribute of respect and express my admiration to those legislators, the chosen of our race, who, with a vision that was far-seeing, with a courage that is unrivaled, with a statesmanship that may well be envied, conceived the enactment of this measure. This whole section, Mr. President, which we now seek, by the measure we have under consideration, to amend is eminently in accord with the spirit of economic protectionism which has been universally accepted as a policy to be sane and sound by all progressive countries of the world.

El Sr. ALEGRE. Will the gentleman from the Second District yield for some questions, Mr. President?

El PRESIDENTE INTERINO. El senador puede contestar, si le place.

El Sr. OSÍAS. With pleasure.

EL SR. ALEGRE DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. The gentleman from the Second District has just stated that the economic progress of most peoples has been developed through a policy similar to the actual Shipping Law.

El Sr. OSÍAS. I have not yet contended quite so much, Mr. President, although I am willing to stand on that platform. All I stated was that this policy of economic protection has been universally adopted by countries which we recognize as civilized.

El Sr. ALEGRE. The gentleman I think, Mr. President, is quite familiar with the economic progress of the United States because he has been there for several years. I know he has studied that question before and I think that he knows also that the economic progress of the United States had been attained by adopting a policy similar to the one adopted in the Shipping Law now in effect here in the Philippines. Is this true?

El Sr. OSÍAS. I know that much of her gigantic progress is due to the adoption of the policy of protection, specially of her industries in their infant stages.

El Sr. ALEGRE. And is it not also true that foreign capital was borrowed into the United States to aid in financing business there, as what is done in the actual shipping business in the Philippine Islands? Was not that policy adopted in the United States?

El Sr. OSÍAS. I am not quite so familiar with that line, Mr. President, at this moment.

El Sr. ALEGRE. Yet the Senator from the Second District may know that the development of the railway system in the United States is today the biggest in the whole civilized world.

El Sr. OSÍAS. I recognize that, Mr. President.

El Sr. ALEGRE. I would like to know, Mr. President, if the United States, in order to develop its

actual railway system, which is a wonder, the Government of the United States had to adopt the same policy that the Philippine Government has adopted in the Shipping Law now we intend to amend.

El Sr. OSÍAS. I am not prepared to make the comparison just now, Mr. President, with regard to the policy adopted for the railway development. However, I can say this much: That when we discussed the proposed measure seeking to provide a unified plan for railway and road construction for Mindanao, I found in the course of my study that such a policy for railway development was adopted by Canada, by Germany, by Switzerland, by Australia, and by Japan. To what extent America had followed in her railway development, I am not at this moment to say, altho I plan to say later on. However, I can anticipate this fact by stating that America in the development of her commerce, found particular delight in glorying in the fact that up to a certain year, as a climax of her development in her early history, the American people were extremely proud of the fact that practically all her imports and her exports were carried on boats, on ships, of American built, American make and bearing the American flag.

El Sr. ALEGRE. Altho that is not quite the fact, Mr. President, because fifty years ago there was practically no steamer carrying the American flag,—and thru the waste of billions of dollars the American government has been able to build some kind of American shipping—yet I would like to know from the distinguished senator if he knows what the shipping law in America says about the ownership of those American ships.

El Sr. OSÍAS. I am unable to quote the provisions of those shipping laws at this time, Mr. President.

El Sr. ALEGRE. Does the distinguished senator, Mr. President, appear to inform me that foreign capital is barred in America or in any civilized country from owning shares in a shipping company, or any foreign entity is barred from accepting a mortgage on a steamer, like the actual Shipping Law in the Philippine Islands?

El Sr. OSÍAS. I have no specific data on this point at this time altho in the course of my address I hope to be able to relate and connect that fact with some other facts pertinent to the subject.

El Sr. ALEGRE. May I be informed, Mr. President, if American shipping and American railway system were built with American capital or not?

El Sr. OSÍAS. I think that it was largely built by American capital, altho I am willing to be corrected on that point.

El Sr. ALEGRE. I can not correct it because I have not studied that very deeply, but I know one thing, that up to 1914 the majority shareholders of the American railways were French and English; and I thought that the senator has studied that because he was comparing the economic progress in the Philippines with that in all the civilized countries in the world, which, according to him, attained their economic development thru their own economic resources. I presume that he has studied that fact. That is why I asked the question about the economic development of the United States.

EL SR. QUIRINO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. Will the gentleman yield for several questions?

El PRESIDENTE INTERINO. El Caballero puede contestar, si le place.

El Sr. OSÍAS. Willingly, Mr. President.

El Sr. QUIRINO. I understand from the gentleman from the Second District that it is the universal practice among nations not to allow foreigners to engage in the coastwise trade of their respective jurisdictions.

El Sr. OSÍAS. I stated only, Mr. President, that the protective policy is of wide acceptance.

El Sr. QUIRINO. Is that true in England?

El Sr. OSÍAS. Yes.

El Sr. QUIRINO. Is that true in Norway and Sweden?

El Sr. OSÍAS. I do not know, but it is true in Canada, in Switzerland, in Germany, and as I shall presently show in many places.

El Sr. QUIRINO. Is that true in Germany?

El Sr. OSÍAS. Yes.

El Sr. QUIRINO. I would like to read a bit of information, with due permission of the gentleman from the Second District, to refresh my memory.

"Of the trading maritime countries Great Britain is distinguished by the fact that the extensive coasting trade of the British Isles and the so-called imperial coasting trade (the trade between the mother country and the colonies themselves) have been open to the ships of all nations since 1850, when the navigation acts were repealed." (Selected Articles on the American Merchant Marine by Phelps, p. 43.)

Is not this diametrically opposed to what the gentleman has stated to the House? I think the gentleman has said also that Norway; and Sweden have nationalistic policies in the coastwise trade in that they do not allow foreign nations to engage in their coastwise trade.

El Sr. OSÍAS. Did I understand the gentleman to say that in Norway and Sweden foreigners are not allowed to.....

El Sr. QUIRINO. That is what the gentleman from the Second District seems to have also affirmed.

El Sr. OSÍAS. No; I did not say it would not allow foreigners.

El Sr. QUIRINO. At any rate, I wish to furnish the following information in that connection:

"The coasting trades of Norway and Sweden are open to the ships of all other nations except Sweden and Norway, respectively. The coasting trade of Denmark is open without qualification. * * * In fact, both Norway and Sweden find it unnecessary to subsidize a number of coastwise lines to insure regular trade and mail communications." (Selected Articles on American Merchant Marine by Phelps, p. 43.)

El Sr. OSÍAS. I said Germany adopted the protective policy.

El Sr. QUIRINO. Yes, that is my impression of what the gentleman formerly stated, but I am going to read another paragraph.

"The coasting trade of Germany, while not important, is largely held by German ships, but this is not a result of legislation, since nominally, the coasting trade of Germany is open to the ships of other nations that grant reciprocal privileges to German ships." (Selected Articles on American Merchant Marine by Phelps, p. 43.)

El Sr. OSÍAS. Mr. President, even now foreign ports are like those countries that have been cited by the gentleman from the First District. Our ports are open to all ships of the world.

El Sr. QUIRINO. Does the gentleman want to make me believe that every foreign ship can engage in the coastwise trade in the Philippine Islands?

El Sr. OSÍAS. I am very glad that the gentleman helped me because he brought forth a fact here which was not generally known, namely, that in England before 1850 this policy which is now in vogue in the Philippines was the practice. Now I am given to understand, if I understood the excerpts which were read here, that after 1850, that policy of exclusivism as it were was no longer followed; but, Mr. President, I delight in getting that information, because it shows that England with all her power, with all her riches, with all her colonies saw it fit to adopt the policy which now is the policy which obtains in accord with our statutes, and it was willing only to relinquish that policy when it saw itself fit to wage an economic war, a shipping war against all countries in the world. That change was brought about, Mr. President, when England's capital was already organized. When its shipping industry reached the mature stage, it has ceased to be in its infant life, and therefore it could well afford to throw open her ports to any competitor because she knew, her leaders knew, that she was ready to compete on an equal footing or perhaps on an advantageous footing, with any other country in the world. But, Mr. President, this country is a very different country. We are still in our infant state, in that development—and I say like Germany, like other countries that I could not cite, including England herself, business needs the protecting hand of the Government and it needs a protective policy such as has made possible the development of the trade and industries in other lands.

El Sr. QUIRINO. That looks like beating about the bush. Will the gentleman yield for another question?

El Sr. OSÍAS. Willingly.

El Sr. QUIRINO. Before 1850 did England have more colonies than after 1850? To be more specific, did England have more colonies in 1850 than today?

El Sr. OSÍAS. I think it had more or less. It is immaterial as far as I am concerned.

El Sr. QUIRINO. The gentleman from the Second District unfortunately ignores the history of England's coastwise trade. He evidently does not know that there are three stages in her economic development along this line. The first stage was when in the very infancy of her coasting trade and when she most needed the assistance of foreign ships in order to develop her trade with her colonies, very numerous and vast at that time, she committed the blunder of prematurely closing her ports to foreign ships. The second stage was when, awakened to this mistake, she repealed her restrictive acts in 1850 and allowed foreign nations to engage in her coastwise trade. The third stage is only recent when, through the help of foreign ships, she actually developed a prosperous coastwise trade, and, being

already economically strong, she could then afford to adopt a nationalistic policy which closes her coasting trade to ships of nations denying British Reciprocal privileges and to subsidize foreign ships, except upon payment of an indemnity.

El Sr. OSÍAS. I am sorry that I do not have the gift of language to have myself understood, but I would say that with all the colonies of England she was compelled to adopt that policy up to 1850; and if a change in her policy was brought about it was after she was economically organized as to capital, and she was practically the mistress of the seven seas.

El Sr. QUIRINO. That is eliminating the second stage. Would the gentleman make me understand also that any foreign ship can engage in the coastwise trade of the Philippines?

El Sr. OSÍAS. Had I not been interrupted, Mr. President, I would have shown conclusively by this time that our present law with respect to coastwise is based upon the principle of protectionism, and that it is eminently nationalistic; and, therefore, it inclines toward protecting the coastwise vessels of Philippine register. The law is very clear on that point and the gentleman (Sr. Quirino) being a lawyer, I presume knows that better than I do.

El Sr. QUIRINO. The gentleman seems to be better posted on the subject than the lawyer himself; but I was wondering what he meant when he said that "our ports are open to all ships of the world." I understood from the gentleman from the Second District by this that all nations and any foreign ship, can engage in the coastwise trade in the Philippine Islands.

El Sr. OSÍAS. I have said nothing of that kind.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

El PRESIDENTE INTERINO. Se suspende la sesión hasta las 5 de la tarde.

Eran las 1.10 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. YULO. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Octavo Distrito.

El Sr. YULO. Pido la inmediata consideración del Proyecto de Ley No. 2912 de la Cámara de Representantes.

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

Léase el proyecto.

CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 2912 DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

El CLERK DE ACTAS:

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.

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 ochito y sus enmiendas que sean aplicables, por la presente se concede a la "Electra Castellana" Sociedad Incorporada el derecho, privilegio y autorización, por un periodo de cincuenta años a contar desde la aprobación de esta Ley, para construir, mantener y explotar un sistema de alumbrado, calefacción y potencia eléctricos con el objeto de producir y distribuir luz, calorífico y fuerza motriz para su venta dentro de los límites del municipio de La Castellana, de la provincia de Negros Occidental, Islas Filipinas. La concesionaria tendrá, además, el derecho y privilegio de instalar, extender y mantener en todas las calles, vías públicas, puentes y lugares públicos dentro de los expresados límites, los postes, conductores, interruptores, transformadores, cables, alambres y otros aparatos suspendidos, así como cuantos accesorios y aparatos fueren menester, para el suministro y distribución de fluido eléctrico, y para surtir, vender y facilitar fluidos eléctricos a cualquiera persona, corporación o entidad pública o privada dentro de los referidos límites para usos provinciales, municipales, domésticos o de fabricación y para cualquier otro uso a que pueda aplicarse la electricidad, y también para imponer y recaudar una tarifa de precios convencionales por el uso de dicho fluido eléctrico: *Entendiéndose*, que esta concesión no tendrá efecto hasta que la concesionaria haya obtenido de la Comisión de Servicios Públicos un certificado acreditativo de la pública necesidad y conveniencia de la misma, según el objeto del artículo quince, inciso (1) de la Ley Número Tres mil ciento ochito, tal como está enmendada, y haya presentado dicho certificado al Secretario de Comercio y Comunicaciones al aceptar este privilegio; Y *entendiéndose*, además, que si la concesionaria 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. Los postes que la concesionaria levante serán de tal altura que puedan sostener los alambres tendidos sobre los mismos a una distancia, por lo menos, de veinte pies de alto sobre el nivel del terreno y su aspecto deberá ser tal que no afeé las calles, y se colocarán de conformidad con la seguridad pública, de tal modo que no constituyan un peligro para la misma, de acuerdo con un plano aprobado por las autoridades provinciales o municipales correspondientes, representadas respectivamente por el gobernador provincial o presidente municipal, según sea el caso, y dicha concesionaria suministrará potencia, alumbrado y calefacción eléctricos a cualquiera que los solicite, dentro de los quince días después de la fecha de la solicitud, siguiendo el orden correlativo de las solicitudes hasta el límite de la fuerza que pueda desarrollarse en la fábrica de la concesionaria que será fijado por el ingeniero electricista de la Comisión de Servicios Públicos a petición de dicha concesionaria, y si la demanda de la potencia, calefacción y alumbrado eléctricos excediere en alguna época de la fuerza que se pueda desarrollar en su fábrica, la expresada concesionaria 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: *Entendiéndose*, sin embargo, que si el punto en que la luz, calefacción o potencia eléctricos se han de suministrar, está a una distancia mayor de treinta metros de las líneas o alambres explotados por dicha concesionaria, ésta no estará obligada a facilitar dicho servicio.

ART. 3. Todos los aparatos y accesorios que emplee la concesionaria serán nuevos y de primera clase bajo todos los conceptos. Los alambres estarán aislados y serán cuidadosamente citados y amarrados, de modo que no puedan estar en contacto directo con ningún objeto por medio del cual pudiera formarse una conexión terrestre, haciéndose el tendido en la forma que no interrumpa el libre tránsito de dichas calles y vías públicas, ni cause daños al público, peligro de incendios o perjuicios o incomodidades a los dueños de propiedades: *Entendiéndose*, que la concesionaria estará siempre sujeta en la conservación y explotación de su planta y sistema de transmisión y distribución de corrientes eléctricas a los reglamentos judiciales que dicten en la materia el concejo municipal de La Castellana y la junta provincial

de Negros Occidental, y, además, a los reglamentos prescritos por el NATIONAL ELECTRICAL CODE OF FIRE UNDERWRITERS RULES de América; *Entendiéndose*, además, que si la Legislatura Filipina, previa recomendación de la Comisión de Servicios Públicos o su legítimo sucesor, así lo ordenase, la concesionaria colocará por su propia cuenta dichos alambres en tubos o conductos subterráneos sin costo alguno o perjuicio para el municipio arriba nombrado.

ART. 4. Siempre que sea necesario para la colocación de los citados postes, levantar alguna parte de las aceras o hacer excavaciones en el suelo de las aceras de las calles o vías públicas de la concesionaria, después que los postes hayan sido colocados, hará sin demora volver a colocar dichas aceras en la forma debida o arreglar dichas calles o vías públicas, quitando de las mismas todos los escombros, tierra, basura, u otros materiales que hayan sido colocados allí, sacados o extraídos para la colocación de los citados postes, dejándolos en tan buen estado como estaban antes de efectuarse el trabajo, y siempre que por ensanche de carreteras, acordado por la junta provincial de Negros Occidental, o por ensanche de calles o plazas acordado por el concejo municipal del municipio arriba nombrado, sea necesario cambiar la colocación de los expresados postes, este cambio lo hará la concesionaria, sus sucesores, cesionarios, y sus expansiones, sin demora alguna y en los sitios que designe dicha junta provincial o dicho concejo municipal.

ART. 5. Siempre que una persona haya obtenido permiso para usar alguna de las calles o vías públicas del municipio arriba nombrado con el objeto de trasladar algún edificio, o para la ejecución de alguna obra municipal, o por cualquier otro motivo justificado que haga necesario levantar o quitar alguno o algunos postes o alambres conductores de electricidad, que pudieran obstruir el traslado de dicho edificio, o impedir la ejecución de la citada obra, la concesionaria previo aviso por escrito del presidente municipal de dicho municipio, servido con anticipación de cuarenta y ocho horas, por lo menos, a la misma concesionaria, levantará o quitará cualquiera de dichos alambres que pudiera estorbar la ejecución de dicha obra o impedir el traslado de dicho edificio de manera que se deje libre y sin obstrucción el paso de dicho edificio o la ejecución de la citada obra, debiendo pagar la persona o entidad, a cuya instancia haya sido movido el edificio o haya sido ejecutada la obra, una mitad del costo verdadero de levantar o quitar los postes y alambres y otros conductores aéreos o subterráneos y de volver a colocarlos. El aviso en la forma prescrita en el párrafo anterior de la concesionaria rehusare dejarse de cumplir lo requerido en dicho aviso, el expresado presidente municipal, después de obtener la debida aprobación de su concejo municipal, ordenará que se levanten o se quiten dichos postes o alambres por cuenta de la concesionaria para los fines arriba mencionados: *Entendiéndose*, sin embargo, que la concesionaria puede apelar de cualquier decisión de esta clase a la junta provincial de Negros Occidental, cuya decisión será final.

ART. 6. La concesionaria será responsable al municipio arriba nombrado por cualquier perjuicio por todas las reclamaciones que surjan de accidentes de personas o cosas a consecuencia de la construcción de las obras hechas en virtud de este privilegio, o por cualquier negligencia o falta de conservar dichos postes y alambres en condiciones de seguridad.

ART. 7. La concesionaria 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 uno 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, especificaciones y presupuestos previamente aprobados por la Comisión de Servicios Públicos, dentro del plazo de seis meses a contar desde la fecha en que se presentó dicha aceptación, a menos que sea impedida 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 el sistema 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 potencia, calefacción y alumbrado eléctricos: *Entendiéndose*, que en consideración al privilegio concedido por la presente, la concesionaria abonará trimestralmente a la tesorería municipal del municipio

arriba nombrado el uno por ciento del ingreso bruto de su negocio eléctrico durante los treinta primeros años, y el dos por ciento durante los veinte años restantes de la duración de este privilegio.

ART. 8. La concesión del derecho, privilegio y autorización mencionados en los artículos anteriores, no tendrá efecto a menos que la concesionaria acepte por escrito y haga parte de esta concesión la condición siguiente, a saber:

Que la concesionaria, y sus sucesores y cesionarios manifestarán por escrito, en su aceptación de esta franquicia, que están enterados de lo aspiración del Pueblo Filipino a constituirse en nación libre e independiente; y que la concesionaria y sus sucesores y cesionarios se obligan a no dedicarse ni ayudar, por medio de contribución pecuniaria o en cualquier otra forma, a ninguna tentativa contraria a dicha aspiración.

ART. 9. La concesionaria, al tiempo de presentar la aceptación mencionada en el artículo siete, como prueba de su buena fe y como garantía de que empezará el negocio del alumbrado, calefacción y potencia eléctricos y de que podrá estar completamente provista de los equipos necesarios para ello y preparada para ponerlo en explotación según los términos de esta concesión, tendrá depositados en poder de la Tesorería Insular o de cualquiera de sus agentes en la provincia de Negros Occidental, mil pesos o bonos negociables de los Estados Unidos u otros valores, probado por el Secretario de Comercio y Comunicaciones de 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 de la concesionaria 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 u 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 a la concesionaria.

Si la citada concesionaria rebusare, dejare o desuadare, a menos que lo impida un caso fortuito de fuerza mayor, el enemigo público, el poder usurpado o militar, la ley marcial, algún motín, sublevación u otra causa inevitable, de empezar los trabajos para el servicio de suministrar alumbrado, calefacción y potencia eléctricos dentro de los seis meses a contar desde la fecha de la aceptación de este privilegio, o dejare de proveerse de los equipos necesarios y de estar preparada 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, entonces el depósito prescrito por este artículo en poder del Tesorero Insular, ya sea en efectivo, ya en obligaciones u otros valores, vendrá a ser propiedad del gobierno provincial de Negros Occidental, por vía de indemnización de daños y perjuicios por la infracción del contrato tácito que envuelve la aceptación de este privilegio. Si la concesionaria empezare el negocio de alumbrado, calefacción y potencia eléctricos y estuviere preparada para hacer funcionar de acuerdo con los términos de este privilegio dentro de los plazos fijados, el depósito prescrito por este artículo, previa recomendación de la Comisión de Servicios Públicos, o de su legítimo sucesor, será devuelto por la Tesorería Insular a la concesionaria: *Entendiéndose*, que todo el tiempo durante el cual la concesionaria hubiese estado imposibilitada de llevar a cabo los términos y condiciones de este privilegio por alguno de los motivos arriba nombrados, se aumentará el tiempo concedido por este privilegio para cumplir sus disposiciones.

ART. 10. El municipio arriba nombrado tendrá el privilegio sin remuneración de usar los postes de la concesionaria con el fin de instalar, mantener y explotar un sistema de teléfonos de policía y de alarma contra incendios; pero los alambres de dicho sistema de teléfonos y alarma se colocarán y tendrán de tal modo que no impidan ni perjudiquen los alambres del servicio eléctrico de la concesionaria.

ART. 11. 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 "El acta para declarar el propósito 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 privi-

legio, contenidas en dicha Ley del Congreso, y todos los terrenos y derechos de uso y 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 de la concesionaria usada en conexión con este privilegio pasarán a ser propiedad del Gobierno Insular.

ART. 12. Queda prohibido a la concesionaria emitir acciones u obligaciones en virtud del privilegio prescrito en esta Ley, excepto a cambio de efectivo metálico o por propiedad a 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 la concesionaria acciones y obligaciones en lugar de dividendos.

ART. 13. Los libros y cuentas de la concesionaria estarán siempre sujetos a la inspección del tesorero provincial de Negros Occidental, o de su representante autorizado, y será deber de la concesionaria presentar trimestralmente al tesorero 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 tesorero provincial al Auditor Insular, quien la archivará.

ART. 14. La concesionaria pagará por sus bienes raíces, edificios, acciones, maquinarias y demás propiedades muebles los mismos impuestos que exige o más adelante exigiere la Ley a las demás personas.

ART. 15. La concesionaria no podrá arrendar, ceder, vender, traspasar o dar en usufructo este privilegio y todas las propiedades y derechos adquiridos en virtud del mismo a cualquiera 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 obtiene 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 a la concesionaria 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 el sistema de alumbrado eléctrico y todo su equipo y pertenencias, como se dispone en esta Ley, a un precio igual al verdadero valor que consta en los libros de la compañía 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 del sistema de alumbrado eléctrico, como se dispone en esta Ley, y de explotarlo hasta que haya pasado dicha emergencia.

ART. 16. 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 de la concesionaria 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 la concesionaria los remedios de revisión prescritos en el artículo treinta y cinco de la Ley Número Tres mil ciento ocho, según está enmendada.

ART. 17. En cualquier momento 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 corresponda este derecho, podrá comprar, y la concesionaria venderá todas sus instalaciones, postes, alambres, edificios, bienes raíces y todas las demás propiedades usadas en el disfrute de este privilegio, a un precio basado en las ganancias netas de la concesionaria, 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. 18. Los precios del servicio de la luz tanto por abono (*flat rate*) como por contador (*meter rate*) que fije la concesionaria estarán siempre sujetos a las reglas dictadas por la Ley de la Legislatura Filipina, o por las entidades o

autoridades autorizadas, por la Ley, y en ningún caso excederán de cuarenta centavos por kilowatt hora: Entendiéndose, que solo tendrán derecho a que se les provea de contador los abonados que en un solo edificio tengan instalados más de ocho portaluces (*outlets*).

ART. 19. Siempre que en este privilegio se emplee la palabra "concesionaria" se entenderá que se refiere a "Electra Castellana," sociedad incorporada, o sus representantes, sucesores o cesionarios.

ART. 20. Esta Ley tendrá efecto en cuanto sea aprobada.

EL PRESIDENTE INTERINO. Tiene la palabra el ponente del proyecto.

INFORME ORAL DEL PONENTE, SR. YULO

El Sr. YULO. El presente proyecto de ley procede de la Cámara de Representantes y tiene por objeto conceder 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. Si no hay ninguna objeción, pido la aprobación de dicho proyecto de ley con la siguiente enmienda: Que en la página 12, después de la línea 23, se inserte un nuevo artículo que se denominará artículo 20, el cual se leerá como sigue:

ART. 20. 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 condición 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 artículo 20 será numerado artículo 21.

EL PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con el proyecto, tal como ha sido enmendado, digan sí. (*Varios Senadores: Sí.*) Los que no lo estén, digan no. (*Silencio.*) Aprobado.

Ahora léase el proyecto por tercera vez y por su título solamente, si no hay ninguna objeción. (*No hubo objeción.*)

APROBACIÓN EN TERCERA LECTURA DEL PROYECTO DE LEY NO. 2912 DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

EL CLERK DE ACTAS:

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.

EL PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con el proyecto, cuyo título acaba de leerse, digan sí. (*Varios Senadores: Sí.*) Los que no lo estén, digan no. (*Silencio.*) Aprobado.

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

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

CONTINUACIÓN DEL DISCURSO DEL SENADOR OSÍAS EN CONTRA DEL PROYECTO DE LEY NO. 534 DEL SENADO.

El Sr. OSÍAS. Mr. President, studying the laws that govern our coastwise trade, it is clear that they are eminently productive and conceived in the spirit

of sane nationalism. I started to say this morning that the spirit of protectionisms is a common policy adopted by other countries. To prove that this law of ours is eminently productive and nationalistic, one has but to examine various passages or sections of the law. Section 1206 of the Administrative Code authorizes only vessels carrying a certificate of Philippine register to have the right to engage in the Philippine coastwise trade. Section 1202 limits the number of foreign personnel on board these vessels and says in part: "No Philippine vessel operating in the coastwise trade or on the high seas shall be permitted to have on board more than one master or one mate and one engineer who are not citizens of the United States or of the Philippine Islands, but the master, mate, or engineer so employed must hold a license under section one thousand one hundred and ninety-nine hereof. No other person or who is not a citizen of the United States or of the Philippine Islands shall be an officer or a member of the crew of such vessel." Section 1172 defines clearly the boats of domestic ownership, and I take the liberty of including as part of my remarks, in order to save time, all the paragraphs of this section:

Upon registration of a vessel of domestic ownership, and of more than fifteen tons gross, a certificate of Philippine register shall be issued for it. If the vessel is of domestic ownership and of fifteen tons gross or less the taking of the certificate of Philippine register shall be optional with the owner.

"Domestic ownership," as used in this section, means ownership vested in some one or more of the following classes of persons: (a) Citizens of the Philippine Islands; (b) citizens of the United States residing in the Philippine Islands; (c) any corporation or company composed wholly of citizens of the United States or of the Philippine Islands, or of both created under the laws of the United States, or of any State thereof, or of the Philippine Islands, provided some duly authorized officer thereof, or the agent, master or administrator of the vessel resides in the Philippine Islands; (d) any corporation or company created under the laws of the United States, or of any State thereof, or of the Philippine Islands, duly authorized to engage in business in the Philippine Islands, provided seventy-five per centum at least of the capital stock thereof or of any interest in said capital is wholly owned by citizens of the Philippine Islands, or of the United States, or of both, and provided some duly authorized officer thereof, or the agent, master or administrator of the vessel resides in the Philippines Islands (e) any corporation or company created under the laws of the United States, or of any State thereof, or of the Philippine Islands, provided some duly authorized officer thereof, or the agent, master or administrator of the vessel resides in the Philippine Islands: *Provided*, That the certificate of Philippine register issued to a vessel because the owner thereof comes under the provisions of this subsection (e), shall extend to the vessel the privilege of engaging only in the foreign or high-sea commerce, but not in the Philippine coastwise trade.

Any vessel of more than fifteen tons gross which on February eighth, nineteen hundred and eighteen, had a certificate of Philippine register under existing law, shall likewise be deemed a vessel of domestic ownership so long as there shall not be any change in the ownership nor any transfer of stock of the companies or corporations owing such vessel to persons who are not citizens of the Philippine Islands or of the United States.

Under the terms of this Act, no corporation, firm or company shall be considered as of domestic ownership for the coastwise trade unless the president or managing directors thereof are citizens of the United States or of the Philippine Islands: *Provided, however*, That in the case of a corporation, association, firm or company operating any vessel in the coastwise trade, the controlling interest or

capital stock held by citizens of the United States or of the Philippine Islands, or both, shall be seventy-five per centum of the capital investment in the same: *Provided, further,* That the controlling interest in the corporation shall not be considered as held by citizens of the United States or of the Philippine Islands: (a) if the majority of the stock is not held by such citizens and such stock is not subject to any trust or fiduciary obligation in favor of any person not a citizen of the United States or of the Philippine Islands; (b) if the majority of the votes in said corporations is not in the hands of citizens of the United States or of the Philippine Islands; (c) if by means of a contract or agreement, it has been so arranged that the majority of the stock can be voted directly or indirectly in favor of any person not a citizen of the United States or of the Philippine Islands; (d) if by any other means, the control of the corporation is conferred upon or allowed to be exercised by any person not a citizen of the United States or of the Philippine Islands.

It shall not be considered that seventy-five per centum of the interest in a corporation are held by citizens of the United States or of the Philippine Islands: (a) if the certificates of seventy-five per centum of the capital stock are not held by such citizens and such certificates are not subject to some trust or other fiduciary obligation in favor of a person not a citizen of the United States or of the Philippine Islands; (b) if seventy-five per centum of the votes of said corporation are not in the hands of citizens of the United States or of the Philippine Islands; (c) if by means of some contract or agreement, it has been so arranged that over twenty-five per centum of the stock in such corporation or company can be voted directly or indirectly in favor of any person not a citizen of the United States or of the Philippine Islands; (d) if by any other means, the control of any interest in the corporation in excess of twenty-five per centum has been conferred upon or is allowed to be exercised by any person not a citizen of the United States or of the Philippine Islands.

The provisions of this Act shall be applicable to the administrator and trustees of all persons coming under the provisions of this Act and to the successors or assigns of such persons.

It is clear, therefore, that our present coastwise laws are but a continuation of other national policies which have been adopted and shipping laws which have been in vogue to protect primarily the interests of the countries concerned and to advance their economic progress by virtue of this productive policy. A study of the land transportation policies in many countries of Europe, in Australia, and in Japan shows conclusively that governments and national leaders have been guided by this spirit of protectionism. America's fight for the same thing has been continuous and persistent, specially in the earlier days of her history. In 1826 the climax over great shipping development was reached when 95 per cent of the shipping imports and 90 per cent of exports were carried on American-built, American-manned, and American-flagged shipping. For a great period in the history of England this same policy was followed. And in the Dominion of Canada we find that the government has subsidized not only the land transportation but also the water transportation facilities. She adopted what has come to be in the history of Canada in the control of her economic enterprises what has been known as the national policy of that country, and in relation to the shipping problem I quote from Edward Porritt's works on the Evolution of the Dominion of Canada which says:

A large fleet of lake carriers—some for service on the upper lakes and some, of lesser tonnage, for both lake and canal service—went on the Canadian register in the years

from 1900 to 1914. Steel shipbuilding yards were established at Port Arthur, Collingwood, Toronto, Kingston, Montreal, Levis, Sorel, and New Glasgow; and at all these ports, except New Glasgow, dry docks were built as part of the equipment of the grain route.

Liberal subsidies were granted to these docks by the Dominion government. By this aid, and also by a tariff duty of twenty-five per cent on the cost of repairs, made to Canadian vessels in American shipyards, the government extended the National Policy to the steel shipbuilding industry.

I cite this fact, Mr. President, to show the universality of the same productive policy which our own legislators, in their statesmanly vision, had in mind when they adopted the laws that now obtain in our statute books and which are the objects of amendment in the Legislature. I wish to recall a statement made by a defender of the measure, amendatory to section 1172 of our Administrative Code, to the effect that in Spain a Scottish company, it was claimed, operates boats in the coastwise trade of that country. In the course of the joint hearings held by the committees of both Houses of the Legislature, Mr. Carlos Ferrandiz testified that the Spanish coastwise legislation, like that of other nations of the world, excludes foreigners, reserving the exploitation of this business to her nationals. To use his own words, Mr. Ferrandiz declared: "La legislación española de cabotaje actual, como todas las demás naciones del mundo, excluye a los extranjeros, reservando la explotación de ese negocio a los nacionales." It is not strange, therefore, that coastwise laws, which have been found productive of great economic good in our country and productive policies without number in practically all countries of the world, should find staunch defenders at any and all times in our country.

In presenting the case of the Dominión of Canada, not only would we find the government to be liberal in its subsidies, not only helping in a financial way in both the development of the land and water transportation which has been helpful in various other ways, but here our Filipino shipowners ask for no subsidy from the Government. They demand no monetary assistance from the Legislature. They expect no special favors. All that they petition is that the policy laid out through the enactment of this law less than ten years ago be continued, and it is proper for shipowners of any nationality to incline to favor those things that redound to the protection and advancement of their shipping interests; and we who defend the continuation of this protective and nationalistic policy in accordance with our present statutes, do so in consideration of the fact that foreign interests can not be expected to show the same degree of devotion to duty, the same degree of sacrifice that we could well expect of our own citizens. In case of war, we would be the first to admire foreign concerns, that may establish themselves here, for example, beyond the confines of their national boundaries, to withdraw those boats and utilize them to the succor of their native country, and so just as we would admire these foreign interests as shall happen to take such step just so the outside world should reciprocate on its admiration when we show our protection to our own Filipino shipowners, if at times of trial and

stress they should be found in their respective countries defending their own country, continuing their services in times both of prosperity and of adversity.

EL SR. QUIRINO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. Mr. President, will the gentleman yield for some questions?

El Sr. OSÍAS. With pleasure, Mr. President.

El Sr. QUIRINO. The boats classified as national vessels under the provisions of Act 2761 are the vessels which are supposed to be substituted with new ones. I have just heard from the gentleman from the Second District (Sr. Osias) that in case of war all ships or vessels belonging to foreigners will have to be withdrawn from the Islands.

El Sr. OSÍAS. The statement is not quite accurate.

El Sr. QUIRINO. I would like to have a more precise statement.

El Sr. OSÍAS. I said; If foreign shipowners should have ships outside the confines of their country, that is to say, in other countries, in times of their country's need we would be the first to admire if they should withdraw their boats and utilize them to help their native country. It is a general theory and principle.

El Sr. QUIRINO. Most of these foreign companies are owning vessels classified in accordance with this measure as foreign vessels but classified as nationals under the law. In time of help the first to see these boats . . .

El Sr. OSÍAS. I have no control over ships.

El Sr. QUIRINO. I say, the gentleman (Sr. Osias) will be the first to admire the withdrawal of those boats because they might be appropriated by the country to which these foreigners belong. Did I state it correct?

El Sr. OSÍAS. Now, what is the question?

El Sr. QUIRINO. I would like to know if I quoted you correctly.

El Sr. OSÍAS. Very correct.

El Sr. QUIRINO. These vessels are classified as national vessels but subject to appropriation by the Government of the Philippine Islands according to international practice. Will the gentleman admire the withdrawal of these national vessels simply because they belong to foreigners and allow these ships to be appropriated by foreign countries, which, for the sake of argument, may be belligerents against the Philippine Islands?

El Sr. OSÍAS. That is just the reason, Mr. President, why we are opposed to lose preponderant control of our coastwise trade. We who defend the statesmanship that dictated the enactment of our coastwise law, maintain that we should not be their dependent in our nationalistic policies; we ought to be consistent, we ought to have courage to tell the world that we prefer control and direction to be lodged in Filipino hands in preference to intervention of any other nations of the world however advanced they may be. And so, Mr. President, if the gentleman will be patient I am now going to show that the safety, the progress of our economic life lies in the maintenance in season and out

of season of these laws that find their root in the conscience of our people, and which have been enacted in accordance with well laid out practices and policies dictated by considerations of protectionism and nationalism.

El Sr. QUIRINO. Will the gentleman yield for another question?

El Sr. OSÍAS. Gladly.

El Sr. QUIRINO. The gentleman, of course, remembers that in 1918, when section 1172 of the Administrative Code was amended by Act 2761, the Legislature inserted, for the first time, in that section a paragraph classifying as national vessels those which at that time belonged to foreigners, and which were actually engaged in the coastwise trade.

El Sr. OSÍAS. It is true, as I have already shown that our laws permit vessels of Philippine register eligible for coastwise trade, and exception was made to ships which on February 8, 1918, already had certificates of Philippine Register.

El Sr. QUIRINO. That paragraph, when this section was further amended in 1920 by the enactment of Act 2912, was never touched; and later on, in 1923, when the same section was again amended by Act 3084, it was not modified substantially, so that the policy traced by the Legislature in 1918 was ratified in 1920 and in 1923, thereby reaffirming the policy of the Legislature in that these vessels which were then national vessels became for the last eight or nine years national vessels. Will the gentleman now allow, in case of war, those foreigners who own these national vessels, appropriate them precisely in order that they may successfully wage a war against us?

El Sr. OSÍAS. I can not interfere with the disposition of property that is not under my control. I say we can best insure the utilization of coastwise vessels for our good, first and last and all the time, if the control is placed wholly or at least preponderantly in our hands. That is as far as I shall go at this time.

Mr. President, the chief concern, the chief firm, the chief interest, which is advocating the amendment of our present coastwise laws, testified before the Joint Committee acknowledged the wisdom and justice of these laws. I have the exact words of Don Carlos Ferrandiz of the Compañía Tabacalera. He said these words among others. Speaking of coastwise legislation in his own country and after mentioning that in Spain foreigners are excluded, reserving the exploitation of the shipping business to Spaniards, he concluded "The law, consequently, of the Philippines is wise and just." "La ley, por consiguiente, de Filipinas es sabia y justa." So that it is shown that both enemies and defenders must perforce admit the wisdom and the justice of these laws which now are the objects of amendment.

And the amendment in the measure, Mr. President, which we have under consideration is not only amendatory to our present laws, but it also reverses or tends to reverse laid-out policies in accordance with the nationalization plan which our statesmen had, at an earlier era, adopted. The very first section of the measure under consideration starts out saying "Notwithstanding the provisions

of law to the contrary, any person, company or corporation not included in clauses (a), (b), (c) and (d) of section eleven hundred and seventy-two of the Administrative Code, as amended, and which on . . ." "Notwithstanding the provisions:" these words indicate clearly that the measure under consideration is more fundamental than it appears on the surface. It is nothing short of a reversal of a Philippine policy which had been in vogue for less than ten years and I say, if we amend the law which even the enemies publicly and categorically admitted as being wise and just, before that step is taken it must be clearly established; first, that the measure amendatory to such wise and just Acts are clearly superior to the Act which has to be amended; second, it must be shown that the present law is bad.

But I say that this measure before us is not only not superior but also inferior and retrogressive. It is retrogressive because it is a reversal of a national policy adopted and which a representative of a foreign country admitted to be analogous to the practice in his own country and which he officially admitted to be just and wise. Furthermore, this Act amendatory to our present coastwise laws would only increase the uncertainty which already prevails in the country, an uncertainty which is being a havoc upon timid Filipino capital and which is also serving as a great obstacle toward Filipino shipping concerns because of the eternal bugaboo of the possibility of amendment of laws which are considered just and wise. It is common knowledge, Mr. President, the Filipino capital, compared with capital in more advanced reorganized countries, economically speaking, is relatively timid and, if this is so, any amendment that would tend to reverse policies avowedly to be national would discourage Filipino capital, would discourage Filipino shipowners in extending and expanding their activities.

El Sr. ALEGRE. Mr. President, will the senator yield for some questions?

El PRESIDENTE INTERINO. El senador puede constatar, si le place.

El Sr. OSÍAS. With much pleasure, Mr. President.

EL SR. ALEGRE FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. Will the distinguished senator please inform me if he understands nationalism in ships . . .

El Sr. OSÍAS. I hope to be able to make my meaning clear in the course of my remarks. If the gentleman will bear with me a little while, I hope to develop that point, perhaps more fully than I could in a chance reply.

El Sr. ALEGRE. I am willing to wait for further development of the brilliant speech of the distinguished senator if I cannot now get any clear answer to that doubt which I have. Now, Mr. President, I would like to know if the opposition to the amendment proposed, which is being considered by the Senate, has been opposed by Filipino shipowners as the Senator from the Second District says.

El Sr. OSÍAS. Mr. President, measures amendatory to our present coastwise laws and tending

to relax control of nationals are opposed, and the record of the public hearings conducted by both Houses of the Legislature is proof positive of that fact. I will cite individuals together with their testimonies, precisely to prove that contention.

El Sr. ALEGRE. Mr. President, among the evidences on that respect, has the senator read, seen, or heard any opposition from the following shipowners, which are Filipinos according to law? Madrigal & Company.

El Sr. OSÍAS. I have been informed so to that effect.

El Sr. ALEGRE. Through hearsay evidence or positive declaration in the hearings? If it is hearsay evidence, then the senator knows the value of that.

El Sr. OSÍAS. From a person connected with and prominent in that company, Mr. President. I do not know if the Senator from the Sixth District (Sr. Alegre) would attach any value to that.

El Sr. ALEGRE. May we know positively, Mr. President, if Madrigal & Company have really opposed the amendment now under consideration? I am very much interested in this regard.

El Sr. OSÍAS. We are confusing, Mr. President. I see the tendency of the question. Of course, when the hearings were held the present measure was not drafted; in fact I was going to ask what particular measure was the object of the hearings. Furthermore, there seems to be confusion among the partisans of this amendatory measure as borne by the fact that on my desk there are three versions of the same bill: one which has been presented and favorably reported upon by the committee concerned, another version in Spanish, and a later version which is different from the original version, with the notation "Corrected copy." So that if the question is asked if anybody has opposed this measure as corrected, well, I will answer by saying that just as there are people who favor it, there are people who have not had opportunity to express themselves on this particular measure.

El Sr. ALEGRE. Mr. President, I am sorry that the information of the distinguished senator making such a thorough speech in this matter does not reach the fact that the measure considered in the hearings was far more radical than the one now proposed to the Senate. It was the Aldanese Bill that was considered in the hearings and the firm Madrigal & Company or its representative did not say a word opposing it. Mr. Madrigal himself kept mum about it.

El Sr. OSÍAS. Did he speak a word about that so-called Aldanese Bill?

El Sr. ALEGRE. He did not care to speak, Mr. President, because he thought it was not necessary. It would not affect him whether the law was amended or not. But as I heard, the distinguished senator emphasized the fact that Filipino shipowners are opposing the measure. That is why I wanted to know if among the evidences which the senator has there is any record about Madrigal & Company opposing this measure and other Filipino shipowners who are prominent in the shipping business in the Philippine Islands.

One more question, Mr. President. Is it not true that the only ones who opposed this measure at the

hearings, or the Aldanese Bill, were Fernandez Hermanos and a few captains of his steels?

El Sr. OSÍAS. No, sir. I am glad to take a man to testify against this amendment.

El Sr. ALEGRE. I thank you very much.

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

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

El Sr. OSÍAS. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE UNA PREGUNTA
PARLAMENTARIA

El Sr. VERA. Suponiendo que no hubiera ido en contra de este bill más que la Casa Fernández y Hermanos y otros pocos ¿podría Su Señoría informarnos si han declarado más personas o más entidades en favor de la revisión de la ley actual de cabotaje?

El Sr. OSÍAS. Digo, señor Presidente, que si se ha de juzgar por el número de los que han prestado testimonio, yo tengo que decir que he encontrado más opositores y muy pocos favorecedores de tal enmienda.

El Sr. OSÍAS. (*Continuing.*) In the course of the interpellations, it is clear, as is also borne out by the records that only a very limited number appeared at the hearings. What does this show, Mr. President? If in the case of the representative of Madrigal & Company he preferred to be golden in his silence those of us who believe in the wisdom of continuing our present policy may well claim that he is probably satisfied that the sane public opinion in the Philippines will prevail, I suppose those who favor the amendment will likewise claim that he must be in favor.

El Sr. VERA. Para otra pregunta al orador, señor Presidente.

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

El Sr. OSÍAS. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE OTRA PREGUNTA PARLAMENTARIA

El Sr. VERA. Esos pocos que han comparecido ante el Comité Conjunto de Ambas Cámaras que demandan la revisión de la ley actual de cabotaje en el sentido de permitir a las entidades extranjeras que se dedican al negocio de cabotaje que puedan reponer su tonelaje, ¿cree Su Señoría que esos pocos pueden representar la opinión pública en el sentido de que ellos pueden significar como que lo pide la opinión pública también?

El Sr. OSÍAS. Creo que no.

El Sr. ALEGRE. One more question if the gentleman is so kind, Mr. President. The president of the Marine Association of Manila, which is composed of Filipino sailors including officers, testified in favor of the amendments to the present shipping law. May I know if his testimony bears any weight on the judgment of the senator? How would that testimony be regarded?

El Sr. OSÍAS. I would consider all testimonies presented at the hearings to be worthy of consideration in accordance with their merit and their value in relation to the general question involved.

El Sr. ALEGRE. The members of the association are all professional sailors and they should know what kind of evidence will be taken. They gave us their opinion at the hearings.

El Sr. OSÍAS. I would say that that is not a bad evidence.

El Sr. ALEGRE. Well, that evidence, Mr. President, favors the amendment to the shipping law.

El Sr. VERA. Para otra pregunta, señor Presidente.

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

El Sr. OSÍAS. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE OTRA PREGUNTA
PARLAMENTARIA

El Sr. VERA. Tengo entendido que el Sr. Costas, en su calidad de Presidente de la Asociación de Marineros de Filipinas, compareció ante el Comité Conjunto de Ambas Cámaras e hizo constar que él, como Presidente de dicha Asociación, estaba en favor de un bill que permitiese a las compañías extranjeras que se dedican al negocio de cabotaje a reponer su tonelaje tan sólo para que los miembros de la Asociación de que es jefe tengan más oportunidad de colocarse en los barcos que necesariamente vendrán, ya más grandes para sustituir a los pequeños, o ya nuevos barcos para sustituir a los podridos.

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. OSÍAS. Furthermore, the value of a testimony in favor of an amendment in itself may be valuable or may be valueless. We have to know what kind of amendment is favor. There are numerous amendments, some harmful, but if it is an amendment like this, which is a clear reversal of an established policy that has been sought to be good, I am sure that testimonies adduced that would certainly be of great weight, enhanced by the tradition that surrounds the law by virtue of the opportunities for the last nine years. I was about to say, Mr. President, that if it is true that public opinion is so rooted up that there is a universal demand for amending this law, is it not strange that when that same public was given an opportunity we could count those who came to advocate the amendments under consideration between the fingers of one hand, which shows that there is no developed public opinion against the present laws in favor of radical, or even minor, changes which are changes in the nature of fundamental reversals of policies. That is all my contention. If further testimony or proofs be needed, Mr. President, it is not strange that public opinion should not be aroused in favor of an amendment of this sort when we know that even if this law were enacted only three companies would be beneficiaries, according to one of the supporters of this measure and according to my findings only two companies would be the beneficiaries. It is not strange either that, with so many provinces, the preponderant majority not affected in a direct manner, there should be no general interest in the efficacy of radical changes in our coastwise laws.

EL SR. ALEGRE FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. Will the gentleman yield for a question, Mr. President?

El PRESIDENTE INTERINO. El caballero puede contestar si le place.

El Sr. OSÍAS. Willingly, Mr. President.

El Sr. ALEGRE. May he be so kind as to inform me in what manner can those two or three firms be benefitted if this amendment is approved by the Legislature?

El Sr. OSÍAS. It seems to me that the answer is simple. When a company advocates a measure it is to be presumed that it is not advocating it if it knew that it would be prejudicial to its interests.

El Sr. ALEGRE. Well, Mr. President, in a way that is some answer, but I do not think the senator has thought it over very well.

El Sr. OSÍAS. I want to say this answer to that: I have never known of foreign economic companies establishing themselves in foreign countries to be missionaries. They are in other countries to promote first their selfish interests.

El Sr. ALEGRE. Has the Senator seen any native commercial company which is a missionary to his own people?

El Sr. OSÍAS. That is just an additional proof of my contention that if one national company does not convert itself into missionary work, greater is the proof that foreign companies can not be expected to . . .

El Sr. ALEGRE. Mr. President, in a practical way, could I be informed in what manner will those selfish foreign companies be benefitted by this measure. I can not see, however clear it may be, how they can be benefitted.

El Sr. OSÍAS. They hope thereby, Mr. President, to increase the patronage. They hope thereby, Mr. President, to perpetuate themselves. The present law does not permit them to renew their vessels once they are out of commission or once they become useless. The primary object of the present law is that those vessels be replaced preferably by nationals. Now, if they are replaced, what is the result, what is the benefit to this Company? The first benefit is that they have succeeded in making themselves the object of special liberal treatment; in the second place, they have succeeded in establishing themselves for about one chance or more, at least longer in this country. We make their perpetuity by the adoption of laws amendatory to these Acts, as is proposed in the measure under consideration.

El Sr. ALEGRE. Mr. President, will the senator yield further?

El PRESIDENTE INTERINO. El senador puede contestar, si le place.

EL SR. ALEGRE FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. Does the senator know that according to the law of today those companies can perpetuate themselves forever without the amendment now proposed?

El Sr. OSÍAS. I have a different understanding of the law, Mr. President, unless it is claimed that the boats that they now have are of such peculiar creations as to be perpetual and eternal.

El Sr. ALEGRE. Mr. President, that is the fact. All the ships in the Philippines are perpetual. There are ships seventy years old and yet they are seaworthy. As long as there are shipyards in the Philippines or out of the Philippines, a ship can be perpetuated as a matter of fact. If the opposition of the senator is the question of perpetuity, shipping companies can engage in the shipping business forever if they present their ships in the shipyards every year.

El Sr. OSÍAS. Mr. President, my understanding of the present law which now obtains in our statute books is different. If by some act of Nature the ships now under the control of these foreign companies should disappear and happen to land themselves at the bottom of the sea, they cannot repair their ships, they cannot replace their tonnage, and that is one more door open, whether it is by forces of Nature beyond man's control or whether it is by the ordinary disappearance of things man-made, because of the continual wear and tear it stands to reason that they will disappear some time or other, if not in seventy years, seventeen million years because this country will live forever and I hope this country will witness the disappearance of those ships and vessels and time will come when, like America glorying in her achievement in the shipping business, Philippines too will say practically or probably all of our shipping business is carried on Philippine bottoms controlled by nationals.

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

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

El Sr. OSÍAS. Con mucho gusto.

EL SR. SUMULONG DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. SUMULONG. Su Señoría acaba de decir que durante la audiencia ante el Comité Conjunto de Ambas Cámaras han comparecido pocas personas para declarar en favor o en contra de la enmienda de la Ley de Cabotaje, y que eso parece indicar que no hay un movimiento real para pedir la enmienda de la ley y que no se ha formado hasta ahora una opinión pública sobre este asunto.

El Sr. OSÍAS. Es lo que sostengo.

El Sr. SUMULONG. Supongo que Su Señoría ha leído el informe del comité nombrado por el Gobernador General para investigar el mismo asunto y habrá notado en ese documento una relación larga de quejas procedentes de varias personas, tanto cargadores como pasajeros y aun de los mismos armadores. ¿No cree Su Señoría que el público ha preferido ir a someter sus quejas o reclamaciones ante ese comité, porque sabe que ese comité estudiaba detenidamente todos los aspectos del problema?

(El Sr. Clarín abandona la presidencia, ocupándola el Sr. Vera.)

El Sr. OSÍAS. Yo he leído detenidamente el informe del Comité nombrado por el Gobernador Gene-

ral. En ese informe me sorprendió sobremanera ver que las supuestas quejas, que, según varios son los reales, son muy reducidas en número, con el particular detalle de que casi todas esas faltas que son objeto de queja en dicho informe son remediables sin necesidad de que se enmiende la ley actual, pues basta que se haga cumplir de una manera más rigurosa las leyes vigentes en Filipinas y los reglamentos adoptados por el servicio de cabotaje . . .

El Sr. SUMULONG. ¿No es verdad que el comité correspondiente en casi todas las recomendaciones, hace hincapié en una nueva legislación para remediar las deficiencias que se han notado en el servicio de cabotaje?

El Sr. OSÍAS. No, señor.

El Sr. SUMULONG. Bueno, ésa es una cosa de que yo hablaré cuando me toque hacer uso de la palabra.

El Sr. OSÍAS. (*Prosiguiendo.*) Since we have already spoken of the report of the Committee appointed by the Governor-General and since it was my purpose any way to discuss this report which, by the way, is not brief, I am going to speak of it now. The main recommendation that the Committee makes is the replacement of vessels, old vessels, provided that the replacing vessels must be actually new vessels and suitable for the inter-island trade, subject to the approval of the Insular Collector of Customs or proper Government officials. This is the main recommendation. I suppose that those who are advocating the amendment would just glory in this recommendation, but before they take that recommendation let me say here that main recommendation does not agree with the purpose of the measure, because while the committee demands that the vessels with which to replace old ones be absolutely new-brand vessels, this measure makes that change be either new or somewhat old because in Section 2 of this measure we read this: "Such new vessels must be of such construction as to be suitable for the coastwise trade in the Philippine Islands and, if not newly built, they must be acquired not later than five years counting from the date of their launching, etc." So that while the committee of the Governor-General recommends that the vessels with which to replace old ones must be absolutely new, this measure makes it possible that the vessels may be five years old.

El Sr. SUMULONG. Si el objeto de la enmienda de la ley desde el punto de vista de los que piden su reforma es sustituir lo más pronto posible los buques ahora al servicio del cabotaje con otros nuevos, en vista de que son todos viejos, y siendo un hecho que la construcción de un buque nuevo ha de requerir, por lo menos dos o tres años, ¿no cree Su Señoría que el admitir la sustitución de buques viejos por buques de cuatro o cinco años de edad haría más rápida la reforma que se persigue?

El Sr. OSÍAS. Creo que es unánime la opinión o el deseo de mejorar el servicio de cabotaje.

El Sr. SUMULONG. Muchas gracias.

EL SR. OSÍAS PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. OSÍAS. (*Prosiguiendo.*) I only wanted to point out the fact that this measure is defective. If we admit that the recommendation of the Governor-General's committee is sound, the ends which this

said committee wish to achieve will not be achieved by the enactment of this measure. Now, the gentleman from the Fourth District (Mr. Sumulong), in the course of his questions, seemed to intimate that practically all the recommendations made in this report necessitate legislation. I said no and I am going to prove the accuracy of my contention: First, your committee recommends that the present laws regulating the carriage of cargo on deck and providing for prescribed space for deck passengers should be rigorously enforced. He says further: "The present laws regulating the number of passengers that can be carried on vessels should also be rigorously enforced." That does not require new legislation; it is the enforcement of the present law that is required. This "The spaces assigned for passengers on decks where there are no staterooms should be properly marked, showing the number of passengers allowed in each space" is an improvement and we recognize it as such. We gladly voted for that. This recommendation "All vessels over a certain tonnage which have a certificate of Public Convenience should be compelled to be equipped with a proper magazine or steel tank for the carriage of gun-powder and explosives, in accordance with paragraph 19 of Philippine Marine Regulations effective Jan. 1, 1913, Customs Marine Circular 53" does not need new legislation. It needs enforcement of the Philippine Marine Regulations. "We also recommend that the existing laws and regulations prohibiting the free transportation of passengers, except under certain conditions, be strictly enforced. We refer to Public Utility's Law, Sec. 16, Subsection 'G.'" We do not need amendment of our laws, Mr. President. We want enforcement of laws extant. Improvements can be effected without having to reverse our policies that have been enforced.

EL SR. HONTIVEROS FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. OSÍAS

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

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

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

El Sr. HONTIVEROS. Contestando a una pregunta del Senador por el Cuarto Distrito, Su Señoría ha dicho que reconoce que hay un clamor nacional por que se mejore nuestro servicio de cabotaje actual, mediante la sustitución de los buques ya antiguos por otros nuevos. ¿Puede garantizar Su Señoría o, al menos, tiene motivos para garantizar que si no se aprobara este proyecto de ley podrían adoptarse estas mejoras y remediar la situación actual?

El Sr. OSÍAS. No podemos predecir lo que va a ocurrir en el futuro, y solamente podemos adivinarlo juzgado por lo que ha ocurrido en el pasado; y concedores como somos de los progresos y mejoras que se han efectuado en el servicio de nuestro cabotaje durante estos últimos años, hay razón para creer que en el futuro se continuarán introduciendo mejoras en dicho servicio con arreglo a las necesidades del público.

El Sr. HONTIVEROS. Considerando la actual legislación proteccionista como un experimento y mirando

desde el punto de vista de la conveniencia pública, ¿podría decirnos Su Señoría si el servicio desde la adopción de esta política proteccionista ha mejorado o si, por el contrario, ha desmejorado o ha permanecido estacionario?

El Sr. OSÍAS. Hay el decir que sobre gustos no hay nada escrito, y como hay tantas personas que se consideran calificadas para juzgar los servicios de cabotaje, naturalmente, hay divergencia de opinión. Si el Senador por el Séptimo Distrito (Sr. Hontiveros) quiere saber mi opinión, yo le diré que ha habido mejora y que yo mismo soy testigo de esas mejoras por los viajes que he hecho a varios puertos de Filipinas en distintas ocasiones. También los *records* e informes que he tenido oportunidad de estudiar en el curso de mi preparación para llegar a una conclusión sobre las ventajas y desventajas de este proyecto de ley, me han convencido de que realmente ha habido mejoras positivas, consistentes en la adquisición de buques adicionales, en el mayor número de viajes que se hacen y también en lo que se refiere a limpieza y otros aspectos del servicio de cabotaje. Ahora, lo que pasa es que con el progreso que cada sociedad y de cada país o pueblo, surgen nuevas exigencias y el hombre nunca queda satisfecho, siempre busca lo mejor, y creo que nuestros navieros filipinos conocen este hecho tan bien, si no mejor, que cualquier otro grupo de navieros.

El Sr. HONTIVEROS. Y ¿puede decirnos Su Señoría si, en su opinión, el mejoramiento del servicio de cabotaje en Filipinas desde la adopción de la política proteccionista ha estado marchando al compás del desarrollo económico del país y de las exigencias de los que embarcan en esos buques?

El Sr. OSÍAS. Casi todo lo que se diga sobre esta cuestión sería, poco más o menos, una cuestión de opinión. Yo creo que ha habido progreso. Naturalmente, todo el mundo sabe que el hombre progresivo nunca está satisfecho del progreso realizado, que siempre quiere tener más lo cual es un buen signo, aun cuando ello tenga relación con el servicio de cabotaje.

El Sr. HONTIVEROS. Los buques manejados actualmente por las compañías que podrían acogerse a los beneficios del proyecto en discusión ¿no cree Su Señoría que, reparándose periódicamente, podrían continuar en el servicio de cabotaje unos 50 años más?

El Sr. OSÍAS. No sé decirselo a Su Señoría, no sé cuántos años podrían durar, pero si digo que no van a durar tanto con la continuación de las leyes vigentes. También puedo decir que con la aprobación de este proyecto se establecería el principio de que reconocemos el derecho de esas compañías e intereses de eternizarse en nuestro país.

El Sr. HONTIVEROS. Pero ¿acaso la adopción de la medida bajo la consideración del Senado sería un óbice para que dentro de algunos años, cuando el servicio de cabotaje en Filipinas ya hubiera mejorado o desarrollándose bastante, adoptáramos una legislación más proteccionista aun que la existente?

El Sr. OSÍAS. Si aun hoy que necesita de esa protección nuestro servicio nacional de cabotaje ya se está pensando en un cambio radical de nuestras leyes proteccionistas. ¿que garantía, podría haber

para que en lo futuro no fuéramos todavía menos proteccionistas?

El Sr. HONTIVEROS. Dejando el plano de las posibilidades, desearía saber de Su Señoría si, adoptándose o aprobándose el proyecto de ley en discusión, quedaríamos impedidos en el futuro de adoptar medidas aún más extremadamente proteccionistas que la que hoy vive.

El Sr. OSÍAS. Si se piensa en adoptar medidas extremadamente proteccionistas en el futuro, hoy es el tiempo de continuar con esta política que ya es bastante liberal.

El Sr. HONTIVEROS. Permitiéndose a las casas extranjeras reponer la flota mercante de cabotaje de que actualmente dispone, mediante la sustitución de los barcos antiguos con otros nuevos, ¿no sería ésto más favorable a los intereses del público que utiliza esos barcos?

El Sr. OSÍAS. Naturalmente, cualquiera mejora que se introduzca redundaría en beneficio del público, pero yo sostengo que antes de que emprendan mejoras las casas navieras extranjeras, debemos primeramente dar oportunidad a los nuestros, y solamente en caso de una negativa rotunda por parte de ellos, es cuando debemos otorgar o reconocer el derecho de estas compañías no nacionales para emprender semejantes reformas.

El Sr. HONTIVEROS. Entonces Su Señoría se habrá fijado en las disposiciones del bill, según las cuales, en caso de presentarse una solicitud por una compañía extranjera para la reposición de sus barcos mediante la sustitución de los antiguos con otros nuevos, se dará preferencia a las compañías filipinas en caso de que éstas quisieran hacer las mejoras que pretende hacer la compañía extranjera.

El Sr. OSÍAS. Si se da esa preferencia, ¿para qué enmendar la ley? Yo digo que actualmente no podrán hacer una competencia eficaz las compañías nacionales, mientras no continuemos con la política proteccionista y nacionalista.

El Sr. OSÍAS. (*Prosiguiendo.*) I want to limit myself, Mr. President, to a discussion of tonnage, but I would like to continue my contention that practically all the recommendations that are recommended in the committee report of the Governor-General require not new legislation, require not so much amendment of our law, but enforcement of laws, rules and regulations extant.

EL SR. VILLANUEVA FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Acaso nuestros navieros han perdido esa oportunidad desde que rigió la Ley de Cabotaje?

El Sr. OSÍAS. No.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Quiere decir que siempre han desatendido esa oportunidad para mejorar de una manera eficaz sus barcos interinsulares?

El Sr. OSÍAS. Yo digo que durante la vigencia de estas leyes, los navieros filipinos han introducido mejoras en el servicio de cabotaje.

El Sr. VILLANUEVA. ¿En qué sentido?
 El Sr. OSÍAS. Poniendo varios barcos adicionales.
 El Sr. VILLANUEVA. ¿Se puede saber qué barcos son?

El Sr. OSÍAS. ¿No es verdad que hay más barcos en la actualidad al servicio del público que hace diez años?

El Sr. VILLANUEVA. ¿Puedo preguntar a Su Señoría cuál es el volumen de la producción del país durante estos últimos años?

El Sr. OSÍAS. Se dice que es alrededor de cuatrocientos mil toneladas de aumento.

El Sr. VILLANUEVA. Estoy esperando la contestación del orador, si está dispuesto a contestarme. Queremos saber cuáles son las mejoras introducidas por los navieros filipinos y cuáles son los nuevos barcos que están hoy navegando en aguas filipinas.

El Sr. OSÍAS. Quisiera contestar. Antes estaba buscando los datos que demuestran palpablemente que ha habido aumento en el tonelaje del servicio de cabotaje en Filipinas, y el Senador por el Octavo Distrito (Sr. Villanueva) será el primero en admitir eso, porque es conocedor más que yo de ese hecho. Hay también el detalle de que, de acuerdo con la declaración del Sr. Ramón J. Fernández, no hay falta de tonelaje. En el curso de sus declaraciones, Don Ramón J. Fernández, entre otras cosas, dijo:

Señor Senador, nosotros pretendemos demostrar que no hay falta de tonelaje y estamos dispuestos a probarlo, (Exhibito 2) pero admitimos que algunas veces, debido a temporales o a las facilidades de los puertos, que demoran los barcos, hay en ocasiones aglomeración que pronto se descongestiona también. Eso mismo ocurre con la empresa de Ferrocarril y con el mismo tranvía de Manila. Podemos decir que creemos que la Junta de Utilidad Pública, cuenta con los poderes necesarios para exigir que las líneas estén bien servidas. Con respecto al Norte, creo que los barcos de la Compañía General de Tabacos, más los de la casa Madrigal que están allí pueden muy bien afrontar la situación de la carga. Yo hablo solamente por lo que me dijo el Sr. Madrigal que tiene dos de sus barcos consignados a la Compañía General de Tabacos de Filipinas en la línea del Norte. Con respecto a los barcos en las líneas del Sur estoy dispuesto a probar que los barcos de esas líneas en general nunca o casi nunca vienen abarrotados y muchos de ellos casi vacíos.

Yo quisiera añadir que el vapor "Panay" es uno de los barcos adicionales adquiridos. Ahora digo, si es verdad que no hay falta de tonelaje,—y ésta es una cuestión que tengo que admitir que es debatible—se puede decir que el servicio de cabotaje en Filipinas ha registrado mejoras considerables.

El Sr. VILLANUEVA. Estoy esperando que se me diga en qué consisten esas mejoras.

El Sr. OSÍAS. Yo he tenido oportunidad de viajar en varios barcos de varias compañías recientemente y también hace diez años, y yo digo que he notado mejoramiento de servicio en las condiciones sanitarias, en la rapidez con que se hacen los viajes y sus comunicaciones o enlaces con las vías férreas y en los puertos.

El Sr. VILLANUEVA. Quisiera saber del orador cuál es su residencia oficial.

El Sr. OSÍAS. Bauan, La Unión.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Cuántas horas, viajando en vapor, se tarda desde La Unión a Manila?

El Sr. OSÍAS. Anteriormente solíamos viajar en vapor desde San Fernando hasta Manila y tardábamos una cosa de 36 horas. He viajado desde

Aparri hasta Manila y he notado que el viaje es relativamente más rápido. Ahora yo digo que nosotros, los de La Unión, ahora que se han establecido carreteras de primera clase, más la vía férrea que ya llega ahora a Bauan, Sur, viajamos en tren. Si es el deseo del Senador por el Octavo Distrito (Sr. Villanueva) demostrar que, siendo como soy de La Unión, no he tenido oportunidad de viajar en barcos, está en un gran error, porque yo creo que soy uno de los filipinos que más ha viajado en barcos para visitar varias partes de Filipinas. Mis deberes, estando al servicio del Gobierno, me obligaban a hacer esos viajes, tan es así que he tenido oportunidad de visitar todas las provincias de Filipinas menos dos.

EL SR. TIRONA FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

EL PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. TIRONA. Su Señoría cuando viajaba ostentaba el cargo de Director Auxiliar de Educación y últimamente de senador?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. TIRONA. ¿Y no ve Su Señoría que las atenciones de que era objeto obedecían en cierto modo a la posición que Su Señoría ocupaba?

El Sr. OSÍAS. Yo creo que no; porque cuando hice mis primeros viajes yo era desconocido como cualquier otro.

El Sr. TIRONA. ¿Su Señoría ha visto las condiciones bajo las cuales viajaban los pasajeros de tercera clase?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. TIRONA. ¿Y no tiene Su Señoría ninguna queja con respecto a las condiciones bajo las cuales viajaban esos pasajeros?

El Sr. OSÍAS. La ambición del hombre es siempre de mejoramiento y progreso. Naturalmente todo observador quiere ver mejoras y no estamos opuestos a ellas—. Todos estamos de acuerdo en que debe haber mejoras en el servicio de cabotaje, pero yo sostengo que esas mejoras no consisten en la enmienda de nuestras leyes vigentes, como así se propone o recomienda en el informe del Comité nombrado por el Gobernador General, pues todos sus recomendaciones tienden a mejorar el servicio de cabotaje y no hace mención alguna de enmendar la ley sino hacer solamente que se cumplan las leyes y los reglamentos vigentes.

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

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

El Sr. OSÍAS. Con mucho gusto.

EL SR. ALEGRE DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. En sus viajes por el archipiélago, supongo que Su Señoría habrá visto el trato y alojamiento que se da a los pasajeros de tercera clase.

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. Como reformador social ¿cree Su Señoría que el trato dispensado a nuestros paisanos que viajan en tercera no debe corregirse?

El Sr. OSÍAS. Siento no poder aceptar el título de reformador social, porque nunca he pretendido serlo, pero sí tengo que aceptar que hace falta un trato mejor por parte de los navieros a los pasajeros que viajan en tercera. Y ahora permítaseme hacer esta observación: he visto a nuestros paisanos viajando en tercera tanto en los barcos controlados por navieros filipinos como en los controlados por los nacionales, y debo decir aquí que nuestros paisanos que viajan en tercera están mejor tratados en los barcos controlados por extranjeros.

El Sr. ALEGRE. Quiero saber de quién está resentido el Caballero por el Segundo Distrito, (Sr. Osías), si es conmigo o con otros.

El Sr. OSÍAS. Es muy difícil resentirse de un senador tan simpático como el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre), pero sí hay razones para enojarse con sólo recordar el trato que reciben los filipinos en muchos barcos no controlados por nuestros compatriotas.

El Sr. ALEGRE. ¿Los barcos en donde ha viajado Su Señoría reunían las condiciones necesarias para poder dar un trato decente?

El Sr. OSÍAS. Señor Presidente, eso es muy relativo. Lo que para mí tiene la consideración de decente puede ser apreciado por otro en distinta forma. Yo digo una vez más que hay mucho que hacer, pero también sostengo que el mejoramiento del trato y del servicio para esos que viajan en tercera no consiste en enmendar nuestras leyes.

El Sr. ALEGRE. ¿El pasaje de tercera en algún barco de cabotaje en Filipinas, sea quien fuera su dueño, tiene sitio abrigado donde poder dormir?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Puede saberse qué barcos?

El Sr. OSÍAS. He visto en el "Mauban," en el "Cebú," en el "Islas Filipinas" y en "Venus." Ahora yo digo que no tienen la comodidad que nosotros exigimos.

El Sr. ALEGRE. No es cuestión de "comfort," es cuestión de necesidad. Yo quiero preguntar a Su Señoría si hay sitio donde guarecerse, en caso de lluvia, en los demás barcos fuera de los cuatro o cinco de entre los sesenta y tantos barcos que componen la matrícula filipina.

El Sr. OSÍAS. Yo sé solamente lo que he visto.

El Sr. ALEGRE. ¿Puede saber si en la opinión que Su Señoría tiene sobre esos cinco barcos, los mejores de la flota filipina, se basa su discurso en contra de la enmienda?

El Sr. OSÍAS. No, señor. Se basa en el conjunto de nuestro servicio marítimo interinsular, en los documentos que obran en poder del Senado y en las manifestaciones hechas por los que han entusiasta y apasionadamente abogan por la enmienda; porque, señor Presidente, yo soy uno de los que nunca han pretendido saber lo que es el servicio de cabotaje, pero sí como senador, yo juzgué obligación mía estudiar el asunto, y si me opongo hoy al bill propuesto es por que así no lo aconseja el resultado de esos estudios limitados que he podido hacer.

El Sr. ALEGRE. Si lo pregunto a Su Señoría es porque después de oír su discurso, casi estoy vacilando ya en mi actitud, ya casi estoy en favor de las proposiciones sentadas aquí por el senador, y por eso voy en busca de algunos datos, a ver si con ellos consigo disipar mis dudas. Por eso quiero saber si en los demás barcos, fuera de los cinco que ha mencionado el senador, ha observado el trato que se da al pasaje de tercera, trate no ya confortable, sino simplemente humano, porque si todos tienen sitio donde guarecerse y dormir como afirma el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Osías), yo ya estoy dispuesto a que continúen las cosas como están.

El Sr. OSÍAS. Nuestra pretensión no consiste en que continúen las cosas como están. Tanto los opositores a la enmienda como los que la favorecen, desean el mejoramiento del servicio, pero si sostengo que se debe dar preferencia a los navieros filipinos que pueden llevar bienamente a cabo esas mejoras, sin necesidad de enmendar la ley, sino solamente poner en práctica la ley que actualmente tenemos inspirada en principios proteccionistas y nacionalistas.

Señor Presidente: aun cuando sólo haya conseguido hacer vacilar el ánimo del Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre)—aunque yo creo que su vacilación no se debe a mi discurso, que es bien pobre, sino más bien a su espíritu proteccionista y nacionalista—puedo darme por muy contento y satisfecho. Yo todavía abrigó la esperanza de que cuando llegue el momento de actuar, cuando llegue el momento de la votación, el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre) será el más llamado a acaudillarnos para mantener el espíritu de nuestras leyes y hacer que continúe la política de nacionalización.

El Sr. OSÍAS. (Prosiguiendo). Mr. President, it would be too long to mention all the recommendations in the committee report. I again wish to say, with respect to this report, finally that while, this . . .

EL SR. ALEGRE FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. OSÍAS

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

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

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

El Sr. ALEGRE. Estaba atendiendo algo interesante aquí y no he podido enterarme bien de la alusión a mí hecha. ¿Querría decirme el Senador por el Segundo Distrito (Sr. Osías) si ha manifestado aquí que yo sería el caudillo de las huestes proteccionistas? Quisiera saber si me ha hecho este honor dicho caballero.

El Sr. OSÍAS. Lo que he dicho es que si es verdad, como lo ha declarado aquí Su Señoría, que empieza a vacilar en su actitud sobre esta materia, todavía abrigaba la esperanza de tener el honor de ser uno de sus soldados en la tarea patriótica de defender el espíritu proteccionista de nuestras leyes.

El Sr. ALEGRE. Muchas gracias.

EL SR. OSÍAS PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. OSÍAS. I do not want to tax the indulgence of the members of the Senate, and I realize that I have spoken longer than I should perhaps; and yet I was obliged to speak too long on account of the numerous questions and interpellations directed to me. I would like to be permitted to say now that, according to the hearings' record, Mr. Augusto Suzara maintained that it is his opinion that the amendment to the present law is unnecessary and inconvenient. Mr. Miguel Hernaiz likewise believes that there is no need to amend our present laws. I also noted that Mr. Pio Corpus, objecting as a Filipino and for the Yangco Company, believes in the continuation of this present policy, and I noted also further in his testimony, Mr. President, that Mr. Corpus intimated, in reply to questions directed to him, that if the Filipino shipping concerns had not thought placing boats in the service of the line of the North, it is because of the continuous fear that this law may be amended,—leading us to conclude that if this law were not amended, it would be well nigh hopeless to think of Filipinos shipping concerns if to invade that line and if on the hope of that, we still liberalize already liberal laws. It would be almost a perpetual control amounting to a virtual monopoly.

I would just simply like to pause to answer some of the remarks made that these foreign companies need this act of generosity on our part because they have been responsible in bringing countless millions to the country. Mr. President, I want to reiterate my belief that foreign concerns going to other countries do so primarily because of their interest, not the interest of the people inhabiting the country to which they go. I want also to go on record as sustaining the theory that economic companies conduct their activities not for purposes of missionary service or of love to the people so much as the making of profits. Furthermore, we would be at a still greater disadvantage if we were to enact measures amendatory to our present laws; because while Filipino shipowners are essentially in the shipping business, some of our foreign competitors not only own boats but they own haciendas and control industries which serve as fetters to their boats, thus putting them in a wonderful place of advantage, compared with the situation of Filipino concerns.

It should be remembered, Mr. President, that the coastwise trade is the only trade where the Filipino element predominates without any necessity of Government subsidy. Why state that we should now think of discouraging the activities of these countrymen of mine who have the courage, persistency to achieve a place of predominant control; and of instilling fear into their minds and into their hearts? Furthermore, Mr. President, if we enact a measure of this sort, we benefit three companies as mentioned by one of the defenders of this measure, or two companies as I wish to claim. If we really want an amendment to this law because we have become relaxed in our defense of our nationalistic principle and have become so imbued with the spirit of cos-

mopolitanism that we want to do justice to foreigners, this is not the way to do it, Mr. President, because to enact a measure of this sort will be derogatory because it will benefit only a few countries, not many countries. The fairer basis of action, the safer basis of national life for us is the continuation, not the reversal, of this policy. We want to continue in our staunch defense of the nationalistic principle which foreigners scoop as to suit their own convenience. But I want to defend this principle, I want to follow the example of other countries in their nationalization policies which have been so productive and fruitful of benefits and advantages. I believe in the nationalization policy to be upheld as one of our cardinal principles, one which we ought to stick to in adversity and in prosperity. And, now, I want to say to those who are so anxious to abandon our national policy: Can you prove that no improvement has been made since the present law has been approved in our coastwise trade? Do you contend that Philippine companies are not willing and cannot introduce improvements in our service? Do you maintain that the needed improvements can be brought about only by an amendment to our present laws? I contend that improvements can be effected and I contend further, Mr. President, that these improvements can be effected without the necessity of a radical amendment to our laws, much less a reversal of our policies.

Now, just one word with respect to the question of tonnage. The supposed adequacy or inadequacy: This, from the testimonies, Mr. President, is a debated and a debatable question. All I want to say is that neither the Committee appointed by the Governor-General nor the Committees of the Legislature have studied the shortages, if there be any, in the tonnage in the different lines, nor can we have the data on the needed increase in the tonnage in each of the lines for the Philippines. We ought to bear in mind that this measure authorizes only change so that even this measure is approved, we cannot be of units. It does not compel increase of tonnage, absolutely sure that the tonnage will be increased or not. In reply to questions I directed to the gentleman from the Sixth District (Mr. Alegre), in the course of his brilliant address of yesterday, he admitted that with this measure approved, there is nothing in the measure that would compel increase of tonnage. The same may be maintained and, in fact, changing units only may result in lessening of the law, by virtue of the shortage of tonnage, so that those who advocate an amendment cannot find comfort in the approval of this measure.

EL SR. TIRONA FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. OSÍAS

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

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

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

El Sr. TIRONA. ¿No cree Su Señoría que algunos buques manejados por casas extranjeras actualmen-

te están en malas condiciones, es decir, que no están en condiciones tan satisfactorias que ofrezcan garantía firme de seguridad a los pasajeros, sobre todo en época de tifones?

El Sr. OSÍAS. Ojeando los *records* de la audiencia, me acuerdo haber visto una declaración hecha por el Administrador de Aduanas, Sr. Aldanese, justificando la seguridad de los buques actuales.

El Sr. TIRONA. ¿Quiénes garantizan esa seguridad?

El Sr. OSÍAS. El Sr. Aldanese en el curso de sus declaraciones.

El Sr. TIRONA. Pero Su Señoría estará convencido de que, por lo menos, algunos de esos buques de casas extranjeras están en condiciones tales que ofrecen verdadera seguridad a pesar de los años que llevan viajando por nuestros mares.

El Sr. OSÍAS. La cuestión de seguridad es relativa. Además, debemos tener en cuenta las líneas en que viajan esos buques y la época del año; porque hay fuerzas mayores que el hombre no puede prevenir.

El Sr. TIRONA. Suponiendo que entre esos buques de casas extranjeras realmente haya algunos que deben ser sustituidos por otros nuevos, ¿no estaría conforme Su Señoría con esa sustitución?

El Sr. OSÍAS. Contestando categóricamente, yo digo que estoy conforme con que haya mejoras y hasta cambios; pero también digo que debemos dar oportunidad primeramente a los navieros filipinos, y sólo en el caso de que éstos digan que no pueden o no quieren hacerlo solamente entonces me conformaría con las casas extranjeras emprenderían esa labor.

El Sr. TIRONA. Suponiendo que algunos de esos buques fueran tan viejos que necesitan realmente ser sustituidos para la seguridad de los pasajeros, pero que por virtud de los reglamentos y de la ley continuaban prestando servicios, ¿no cree Su Señoría que eso sería una injusticia para el público que viaje en esos buques, ya que la seguridad de sus vidas no tiene las garantías necesarias?

El Sr. OSÍAS. No se cometería ninguna injusticia si después de saber definitivamente cuáles son las mejoras que se estiman necesarias, se diese oportunidad a nuestros navieros antes que a los extranjeros. Creo que solamente así llegaríamos a obtener el respeto de las naciones. Solamente en este caso los otros pueblos, convencidos de nuestra tenacidad en la defensa de nuestra política de nacionalización, habrán de respetarnos.

El Sr. TIRONA. Suponiendo que se permitiera a esas casas extranjeras reponer su tonelaje en la forma que se propone por algunos liberales, digámoslo así, ¿cuál es el temor que realmente abriga Su Señoría?

El Sr. OSÍAS. Mi temor consiste, primero, en el cambio de la política ya trazada y el estado de incertidumbre en el ánimo de los navieros y capitalistas filipinos; segundo, en que al enmendar esta ley en el sentido que se propone en esta medida, admitiríamos en principio que las compañías no nacionales pueden eternizarse en el país en lo que se refiere a nuestro servicio de cabotaje.

El Sr. TIRONA. ¿No es verdad que el temor de los conservadores, digámoslo así, o de los proteccionistas a la aprobación de una ley más liberal consiste en que esos extranjeros podrían ejercer cierto monopolio en perjuicio de las casas filipinas?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor.

El Sr. TIRONA. Y ahora pregunto: ¿actualmente esas casas extranjeras, con los buques que manejan, han hecho sentir la influencia de ese monopolio que se teme que existirá?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor. En el curso de las contestaciones del Senador por el Primer Distrito (Sr. Quirino) a ciertas preguntas formuladas por mi distinguido colega del Segundo Distrito (Sr. Mabang) he entendido que se hace sentir el efecto de ese monopolio en la industria del tabaco en la parte norte de Luzón y en el precio de los productos de aquella región.

El Sr. TIRONA. ¿No cree Su Señoría que el Gobierno es suficientemente fuerte para impedir que esas compañías extranjeras ejerzan un monopolio individual en perjuicio de las casas filipinas?

El Sr. OSÍAS. Sí, señor; pero la verdad es que cuentan con ventajas muy grandes, sobre todo aquellas compañías que, además de tener buques, poseen haciendas, ejercen otras industrias y se dedican a otras actividades que sirven para sostener esas líneas, todo lo cual les pone en condiciones ventajosas sobre los navieros filipinos, que no se encuentran en tales circunstancias.

El Sr. TIRONA. Acabo de ser informado de que en algunas de las casas navieras extranjeras hay accionistas filipinos, no sé si en la casa Inchausti; ¿no cree Su Señoría que siquiera, por consideración a los filipinos que hay en esa casa y a los españoles, aun cuando constituyeran mayoría, teniendo en cuenta que pertenecen a la nación que fué nuestra antigua metrópoli, podría guardarles ciertas consideraciones al tratar de reformar la ley actual?

El Sr. OSÍAS. Consideraciones muy liberales ya se han guardado cuando se aprobó la ley actual, efectuando a los buques que en 8 de febrero de 1928 ya tenían el certificado de registro filipino.

El Sr. TIRONA. Muchas gracias.

EL SR. OSÍAS PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. OSÍAS. (*Prosiguiendo.*) Now, to close, Mr. President: The real needs for the improvement of the coastwise service in our country are numerous but I will mention a few. We need rigorous enforcement of laws, rules, and regulations; many improvements can be effected thereby. We want to announce that we stand for the maintenance of a policy of nationalization in our economic enterprises and that foreigners have been duly warned when this law was enacted nearly ten years ago and there is no special reason for them to be making an agitation for a reversal of a policy which they themselves acknowledged to be in vogue in the countries from which they come. We want to be staunch, strong, and consistent in our advocacy for a preferential treatment to Filipinos, to nationals. What needs to be amended is the public utility law so as

to permit nationals to place boats in any line wherever foreign companies are operating. We do not need to lend further aid to companies that are already virtually having a monopoly. Furthermore, I want to stand for the spirit of protectionism upon which our laws are based. We want to stand for nationalization policy because I believe in asserting nationalism at all times. I believe in asserting and defending nationalization even if hurts. I believe in being consistent; I do not believe in being weak-kneed. We want to defend this policy because it is in accord with the platform of the Nacionalista Party. We want to defend this principle because it is in accord with the same principle sanctioned when the Coalition, or the Democrat and Nacionalista Parties, agreed to cooperate for the benefit of our national interests. We want to see here a vigorous national policy consistently advocated and courageously practiced, because I know that only this will make our country strong and prosperous.

In closing, Mr. Presidente, for our good we must forever strive to have the control of all those instruments, if possible, which are essential to our economic salvation.

EL SR. HONTIVEROS FORMULA VARIAS PREGUNTAS
AL SR. OSÍAS

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

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

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

El Sr. HONTIVEROS. ¿No cree Su Señoría que con la adopción del Proyecto de Ley No. 534 del Senado en discusión se conseguiría más pronto y más efectivamente la nacionalización de nuestro servicio de cabotaje por la cual se muestra Su Señoría tan elocuente y entusiasta?

El Sr. OSÍAS. Creo que se conseguiría la desnacionalización.

El Sr. HONTIVEROS. ¿No es verdad que, según este proyecto de ley en discusión, si se presentara una solicitud por una compañía no nacional para cambiar sus buques antiguos con otros nuevos se daría oportunidad a las casas filipinas o empresas nacionales para hacer este mismo servicio, y que en este caso se les daría preferencia a estas casas filipinas?

El Sr. OSÍAS. Precisamente mi oposición a la enmienda estriba en parte en el hecho de que parece que queremos mostrarnos menos estrictos en la observancia de esta ley proteccionista, y lo que yo quiero es no abrir la puerta para que no puedan eternizarse los intereses no nacionales ni experimenten desaliento alguno los navieros y otros industriales filipinos. Yo soy tan nacionalista que quiero, si es posible, se cierre la puerta al extranjero. Debemos hacerlo con tal que, al hacerlo, protejamos nuestros propios intereses.

El Sr. HONTIVEROS. Si se presenta una solicitud por una casa extranjera para cambiar barcos antiguos con otros nuevos, ¿no es verdad que, de acuerdo con el proyecto, se dará preferencia a las casas filipinas para que puedan hacer por sí este

cambio, y, por tanto, con ello se consigue que un barco de una compañía no nacional se convierta en un barco de compañía nacional?

El Sr. OSÍAS. Si el objeto es dar preferencia, admitiendo la teoría de que en todo caso serán preferidos los navieros filipinos, ¿por qué no decir claramente a las compañías extranjeras que nuestra política es tal que preferimos a los nuestros?

El Sr. HONTIVEROS. ¿No es verdad que, en ese caso, tenemos que considerar tres intereses: el interés público, el interés de una casa filipina y el interés de una compañía extranjera?

El Sr. OSÍAS. Yo sostengo que el interés filipino, que debe ser el verdadero interés público en Filipinas, requiere que demos preferencia al desarrollo de los nuestros y tengamos el control de los instrumentos de nuestra salvación económica en nuestras manos.

El Sr. HONTIVEROS. Pido que se me permita terminar mi pregunta. Viene la segunda parte. He sentido la premisa mayor. Los intereses del público requieren el mejoramiento del servicio actual de cabotaje. En eso, todos estamos conformes. Ese interés público requiere que se cambien barcos antiguos con otros nuevos. Ahora bien, al hacerse ese cambio, ¿no es verdad que, de acuerdo con el bill en discusión, se da oportunidad a las compañías filipinas para que hagan el cambio por sí de los barcos antiguos de las compañías no filipinas y, consiguientemente, la adopción de este proyecto tendería a nacionalizar más pronto nuestro servicio de cabotaje?

El Sr. OSÍAS. Aquí surge una divergencia de opiniones. Creo que la mejor manera de nacionalizar nuestras actividades de cabotaje consiste en la continuación sin reservas mentales de la política ya trazada por las leyes vigentes.

El Sr. HONTIVEROS. ¿Entonces no aprobaría Su Señoría la política de permitir que las casas filipinas, si quisieran mejorar el servicio, pudieran hacerlo substituyendo a las casas no filipinas?

El Sr. OSÍAS. Por eso he sugerido una enmienda, permitiendo que las compañías controladas por filipinos pudiesen poner barcos en otras líneas que hoy están completamente monopolizadas por compañías extranjeras.

El Sr. HONTIVEROS. Pero ¿cuál es la razón por la cual Su Señoría se opone a que las compañías filipinas puedan substituir con barcos nuevos los antiguos de las compañías no filipinas?

El Sr. OSÍAS. Nadie ha asegurado aquí que se opone a que empresas filipinas adquieran barcos nuevos en lugar de los barcos antiguos de las compañías extranjeras.

El Sr. HONTIVEROS. Pero Su Señoría se opone a este proyecto, y en este proyecto se da oportunidad a las compañías filipinas para mejorar el servicio, cambiando los barcos antiguos de las compañías extranjeras con barcos nuevos.

El Sr. OSÍAS. No necesitamos enmendar la ley para ofrecer esa oportunidad. No hay necesidad de que relajemos la observancia de nuestras leyes. Yo sostengo precisamente que las compañías filipinas, el interés de los filipinos, quedarían mejor garantizados sin esa enmienda.

El Sr. HONTIVEROS. ¿No cree Su Señoría que, según la ley actual, una compañía filipina, por muchos deseos y recursos que tenga, no podrá cambiar con un barco nuevo un barco antiguo de una compañía extranjera, pero, en cambio, si se aprobara este proyecto, entonces una compañía filipina podría utilizar su derecho de preferencia y cambiar con un nuevo barco un barco antiguo de una compañía extranjera, obteniendo así dos ventajas: primera, la nacionalización absoluta de nuestro servicio de cabotaje y, segunda, el beneficio que se concede al público?

El Sr. OSÍAS. Estoy dispuesto a admitir todo eso solamente para cortar la discusión; parece que hay teorías opuestas y creo que será difícil que mis limitados conocimientos lleguen a convencer al Senador por el Séptimo Distrito (Sr. Hontiveros), pero quiero terminar diciendo que creo sinceramente que nuestros intereses permanentes requieren que

no se enmienden las leyes vigentes de carácter proteccionista y nacionalista, y que en la adopción de la política de nacionalización, que ha sido la política seguida por varios países progresivos y civilizados, debemos tener en cuenta la experiencia de Java, la experiencia de Hawaii y la experiencia de China, que hoy sufre con motivo de la invasión injusta e injustificada del extranjerismo, al ver menoscabados sus propios derechos soberanos.

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

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

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

Eran las 7.20 p. m.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

JUEVES, 3 DE NOVIEMBRE DE 1927

Se abre la sesión a las 10.50 a. m., bajo la presidencia del Hon. Manuel Roxas.

El PRESIDENTE. Léase la lista de los Representantes.

Sr. GUINTÓ. Señor Presidente, pido que se dispense la lectura de la lista.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción? (*Silencio.*)

La Mesa no oye ninguna. Queda dispensada.

APROBACIÓN DEL ACTA

Sr. GUINTÓ. Señor Presidente, pido igualmente que se dispense la lectura del acta y que la misma se dé 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 Marcaida (H. No. 3389, 7th P. L.), entitled:

An Act prohibiting the manufacture of copra, for sale or barter, out of immature coconuts, or the purchase, or sale of adulterated copra and providing penalties therefor.

The SPEAKER. To the Committee on Commerce and Industry.

Del Representante Ramoso (C. R. No. 3390, 7^a L. F.), titulado:

Ley concediendo privilegio a los escribanos y escribanos delegados de los Juzgados de Primera Instancia de Filipinas para poder ejercer la profesión de abogado bajo ciertas condiciones.

El PRESIDENTE. Al Comité Judicial.

Del Representante Veloso (C. R. No. 3391, 7^a L. F.), titulado:

Ley que apropia cinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Matagob, municipio de Palompon, provincia de Leyte.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Veloso (C. R. No. 3392, 7^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de cinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Sabang, municipio de Palompon, provincia de Leyte.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Veloso (C. R. No. 3393, 7^a L. F.), titulado:

Ley que apropia la suma de cinco mil pesos para la construcción de una escuela elemental en el barrio de Seguinon, del municipio de Albuera, provincia de Leyte.

El PRESIDENTE. Al Comité de Obras Públicas.

Del Representante Soriano (C. R. No. 3394, 7^a L. F.), titulado:

Ley que establece un impuesto sobre préstamos concedidos por sociedades mutuas de construcción y préstamos, bajo ciertas condiciones, emendando al efecto la Ley de Corporaciones.

El PRESIDENTE. Al Comité de Presupuestos.

By Representative Confesor (H. No. 3395, 7th P. L.), entitled:

An Act prohibiting public service corporations to engage in or aid any political movement and for other purposes.

The SPEAKER. To the Committee on Revision of Laws.

By Representatives Fernandez, Dacanay, Arancillo, Melencio, Sanchez, Ortiz, Suazo, Cailles, Escamilla, and Kamora (H. No. 3396, 7th P. L.), entitled:

An Act to legalize marriages among the pagan people of the Philippine Islands celebrated according to their customs, rites or traditions, providing for the issuance of marriage certificates to them and prescribing a certain period within which said marriages may be legalized.

The SPEAKER. To the Committee on Revision of laws.

Del Representante Perfecto (G.) (C. R. No. 3397, 7^a L. F.), titulado:

Ley confiriendo al gobierno de la Ciudad de Manila la facultad de dictar ordenanzas sobre licencias municipales para los establecimientos de tejidos y otros artículos importados.

El PRESIDENTE. Al Comité de la Ciudad de Manila.

By Representatives Torres, Lacson, and Hilado (H. No. 3398, 7th P. L.), entitled:

An Act to amend sections one, two, and three of Act Numbered Thirty-two hundred and twenty, entitled "An Act authorizing the reclamation and development of the Port of Pulupandan, Province of Occidental Negros, providing for the payment of such work, and for other purposes."

The SPEAKER. To the Committee on Appropriations.

By Representative Marcos (H. No. 3399, 7th P. L.), entitled:

An Act to authorize the deduction of a certain per cent of the monthly salaries of some elective and appointive officials and employees of the Insular, provincial, and municipal governments and the proceeds to be known as "vocational school fund" to be used for the opening and maintenance of vocational schools; to authorize the Director of Education to spend ten per cent of the proceeds from the yearly collections for the maintenance of vocational schools now in existence; to authorize the Insular Auditor to promulgate rules and regulations for the proper accounting of all collections pursuant to this Act, and for other purposes.

The SPEAKER. To the Committee on Public Instruction.

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 aprobó el 27 de octubre de 1927, el siguiente Proyecto de Ley No. 387 del mismo, en que se solicita el concurso de la Cámara de Representantes:

"An Act to amend and compile the laws relative to motor vehicles."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

THE SPEAKER. To the Committee on Revision of Laws.

MANILA, noviembre 2, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de esa Honorable Cámara que el Senado, el 2 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. 3082, titulado:

"Ley que reforma el artículo setecientos ochenta y ocho de la Ley Número Ciento noventa, conocida comúnmente por Código de Procedimiento Civil." (Sobre derechos que se cobrarían en las causas que se inician en los Juzgados de Primera Instancia.)

Muy respetuosamente,

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

Al Honorable PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

EL PRESIDENTE. Al Comité Judicial.

INFORMES DE COMITÉS

Informe del Comité de Ferrocarriles y Franquicias (I. C. R. No. 614, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 495 del Senado, titulado:

"Ley concediendo a Francisco Enage de Jesús un privilegio para instalar, explotar y mantener en el municipio de Naval, provincia de Leyte, Islas Filipinas, un sistema de alumbrado, calefacción y potencia eléctricos," recomendando que sea aprobado sin enmienda.

Ponente: Representante Lacson.

EL PRESIDENTE. Al Calendario de la Cámara.

Informe del Comité de Instrucción Pública (I. C. R. No. 615, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 3232 de la Cámara, titulado:

"An Act to provide for the promotion of agricultural and vocational education; to provide for cooperation with provinces, cities, and municipalities in the promotion of such education in agriculture, commerce, trades, and industries; to provide for cooperation with the University of the Philippines and other insular institutions in the preparation of teachers of vocational subjects; to appropriate funds and regulate their expenditures, and for other purposes," recomendando que sea aprobado, con enmiendas.

Ponente: Representante Labrador.

THE SPEAKER. To the Committee of the Whole Calendar.

Informe del Comité de Instrucción Pública (I. C. R. No. 616, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 2698 de la Cámara y el proyecto de resolución concurrente del Senado,

recomendando que sean sustituidos por el Proyecto de Resolución Concurrente No. 79 de la Cámara, titulado:

"Resolución Concurrente creando un Comité Nacional para estudiar la viabilidad de que se adopte el dialecto Tagalo como el idioma nacional de Filipinas."

y que este sea adoptado.

Ponente: Representante Labrador.

EL PRESIDENTE. Al Calendario de la Cámara.

Informe del Comité de Industria y Comercio (I. C. R. No. 617, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 3387 de la Cámara, titulado:

"An Act amending section twelve of Act Numbered Thirty-one hundred and five, as amended by Act Thirty-two hundred and sixty four and Thirty-three hundred and two." (Re registration of foreigners as certified public accountants.)

recomendando que sea aprobado sin enmienda.

Ponente: Representante Confesor.

The SPEAKER. To the House Calendar.

Informe del Comité de Comunicaciones (I. C. R. No. 618, 7.º L. F.), sobre el Proyecto de Ley No. 2900 de la Cámara, titulado:

"Ley que enmienda el artículo número novecientos treinta y uno de la Ley Número Dos mil setecientos once conocida por Código Administrativo." (Referente a convenios postales, telegráficos y radiográficos con países extranjeros.) recomendando que sea aprobado con enmiendas.

Ponente: Representante Ybáñez.

EL PRESIDENTE. Al Calendario de la Cámara.

Sr. CONFESOR. Señor Presidente, quisiera pedir el consentimiento unánime de la Cámara para hablar sobre un intento de soborno en relación con el Bill de Cabotaje que se me hizo a mí personalmente anoche, por conducto de mi señora.

EL PRESIDENTE. La cuestión en orden es el consentimiento unánime. ¿Hay alguna objeción?

Sr. CUENCO. Me opongo, señor Presidente; el Caballero por Iloilo trata de hablar por referencia.

Sr. CONFESOR. Yo no hablo por referencia.

Sr. MOSCOSO. Señor Presidente, para una cuestión de orden. Yo creo que el Caballero por Iloilo tiene derecho a hacer uso del privilegio de la media hora, en vista de que no se han llamado aún los asuntos pendientes en el Calendario.

EL PRESIDENTE. Ya ha caducado el privilegio de la media hora. Se desestima el punto de orden. La Mesa desea saber si el Caballero por Cebú insiste en su oposición.

Sr. CUENCO. La cuestión que se trata de plantear es cuestión de cuentas de vecindad que se traen aquí.

Sr. CONFESOR. Es una cuestión que afecta al honor y dignidad de un miembro de la Cámara.

Sr. CUENCO. Insisto en mi oposición.

EL PRESIDENTE. El Caballero por Iloilo tendrá oportunidad de hablar cuando consuma su turno.

SERVICIO DE CABOTAJE

Continuación.

Está en orden la continuación del estudio del Proyecto de Ley No. 3307 de la Cámara. Tiene la palabra el Caballero por Tárlac.

DISCURSO EN PRO, DEL SR. PALARCA

Sr. PALARCA. Señor Presidente, Caballeros de la Cámara: Parece que es de lamentar que en tratán-

dose de cuestiones vitales que afectan al país, ya no se puede dar un paso sin que nos endilguen en la cara el soborno de unos cuantos pesos. No es este el primer caso que ocurre. Cuando se planteó esta cuestión ante la consideración de los miembros de esta Cámara, el tintineo del metal pareció influir, o ha influido, según se dice, en el ánimo de los representantes del pueblo. El Representante por Negros Occidental, Sr. Hilado, cuando se trató del Banco de las Islas Filipinas, también se dijo que ha sido influenciado por la cuestión del dinero. Estoy aquí, sin embargo, señor Presidente, dispuesto a consumir un turno en pro de la medida y no quisiera que sobre mi ya oscura personalidad recayese aún la sospecha de que algunos representantes del pueblo han sido influenciados con el vil metal, por ciertos comerciantes. Voy a empezar, señor Presidente, por la materia que nos ha traído este día y que tenemos pendiente de discusión; me refiero a la Ley de Cabotaje.

Señor Presidente, tengo a la vista el proyecto presentado por el Comité de Navegación, sustituyendo al otro presentado por nosotros. No parece sino una inconsecuencia de mi parte, el que después de haber firmado el bill original, tenga que conformarme con las disposiciones del bill enmendado. Quiero hacer constar que no he sido el verdadero redactor del bill original, que desde luego es susceptible de enmiendas, es susceptible de cambio. Después de sometido el bill original a la consideración del Comité de Navegación, he tenido oportunidad de leer el bill sustituto, y parece ser, en mi opinión particular, que llena las mismas necesidades verdaderas del pueblo.

Señor Presidente, aquí se preconiza la nacionalización de nuestros buques de cabotaje, y es esa indudablemente, una política sana y buena, aunque ya estaba encarnada esta misma política en la ley que estubo en vigor desde el año 1917. Si no fuésemos parcos en conceder y no fuésemos egoístas en dar privilegios a nuestros navieros, tendríamos ahora, no solamente un servicio de cabotaje grande y bueno, sino que hubiésemos traspasado más allá de lo que puede requerir el servicio público más laudable. Soy proteccionista, pero no soy egoísta. Quiero decir, que en igualdad de circunstancias y condiciones, el privilegio debe concederse al dueño de la casa. Pero esto no excluye que al que quiera entrar en ella para saludar al dueño, se le eche fuera sin necesidad de hacerlo. Solamente el cabotaje filipino necesitará de la ayuda extranjera, cuando dicho cabotaje, en sí, no pueda estar capacitado, ni pueda demostrar que su servicio es eficiente. ¿De qué nos servirían los clamores y la tantas veces preconizada idea de nacionalización? Nosotros, los miembros de la mayoría, llevamos impreso en nuestra mente el ser nacionalistas sobre todo. Si esto es verdad, porque llevamos impresa en nuestra mente la nacionalización y llevamos en nuestro corazón el amor a la madre patria, no debemos olvidar por un momento que el truncar este mismo propósito, sería olvidarnos de nosotros mismos. ¿No hemos dicho siempre, que queremos manejar

nuestros propios intereses, prescindiendo de cualquier intruso?

(A las 11.06 a. m., el Speaker cede la presidencia al Caballero por Tárlac, Sr. Aquino.)

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. KAPUNAN. Suscribo enteramente las ideas nacionalistas de Su Señoría, expresadas en este momento, pero me asaltan ciertas dudas. Suponiendo que esta Legislatura dicte una ley prohibiendo la entrada de telas en nuestro país, ¿cómo podríamos vestir a nuestros doce millones de habitantes?

Sr. PALARCA. Me alegro que el Caballero por Leyte, mi querido amigo y siempre estimado compañero el Sr. Kapunan, me haya preguntado sobre este extremo. En el bill nada se indica acerca de las consecuencias que podría traer consigo al país la entrada de los efectos extranjeros, porque lo que queremos en este bill es proteger al naviero filipino y no a los productos filipinos.

Sr. KAPUNAN. Estoy hablando del verdadero sentimiento de protección, que debe ser el punto de partida de los legisladores. Suponiendo que impidiéramos la entrada en nuestro país de los implementos para nuestra agricultura e industria, ¿no pondríamos en peligro la misma vida nacional del país?

Sr. PALARCA. Yo creo que no puede haber paralelismo entre eso y el caso que yo defiendo ahora. Yo, al defender al naviero nativo, sin extenderme a los efectos que puede traer la prohibición de la entrada al país de los artículos extranjeros, me limito a la cuestión local, al nacionalismo local, al que tenemos entre manos, sin necesidad de recurrir a lo que está fuera. No encuentro realmente un paralelismo.

Sr. KAPUNAN. ¿Cuál es la razón de que reconocamos los derechos adquiridos de ciertas corporaciones religiosas para inmiscuirse en el ministerio de las almas, por un lado, y por otro lado, por qué en las fuentes que sirven para adquirir conocimientos nuestra juventud, hacemos que velen esas corporaciones? ¿Por qué no debemos prescindir por nacionalismo de esos elementos?

Sr. PALARCA. En el caso que Su Señoría plantea, francamente, puedo asegurar que no ha llegado mi habilidad hasta el extremo de hacer un bosquejo y fundamentar más científicamente mi opinión.

Sr. KAPUNAN. Yo quería solamente dar una oportunidad a Su Señoría para que hable de los factores que deben tenerse en cuenta para la solución de este asunto; y yo que conozco los alcances de Su Señoría, quería tener el placer de oírle.

Sr. PALARCA. Procuraré complacer a Su Señoría dentro de mis escasas fuerzas.

(Prosiguiendo.) Señor Presidente, iba diciendo que en igualdad de circunstancias y de condiciones, me inclino a favor del naviero filipino. Me fundo en que ese sentimiento que ha nacido en mí, es un sentimiento que en muchas ocasiones los ciudadanos

filipinos han expresado unánimemente, es decir, su amor a la nación; y ese sentimiento háme movido este día a abogar para que el bill que ahora tenemos bajo nuestra consideración, pase como una seda. Se nos cita como argumento, el hecho de que cuando las condiciones requeridas por este proyecto no fueren cubiertas, abríamos un boquete demasiado grande para los extranjeros, y entonces la nacionalización no se hubiera limitado más que a un periodo de tiempo demasiado corto. Al salir al encuentro de este argumento, quiero hacer constar con toda la fuerza de que soy capaz, que los navieros filipinos, tal como han declarado ante el Comité de Navegación han demostrado con su actitud y con sus compromisos, que están en condiciones más que suficientes para proteger la vida y la hacienda de sus conciudadanos.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. OPPUS. Caballero por Tárlac, ¿qué proteccionismo está Su Señoría defendiendo, el proteccionismo filipino o el proteccionismo americano?

Sr. PALARCA. Indudablemente, yo estoy hablando como filipino, y hablo del proteccionismo filipino.

Sr. OPPUS. ¿Su Señoría está al tanto del hecho de que en la actual ley, tanto los americanos como los filipinos, y los americanos especialmente, en cualquier momento podrían traer aquí tantos barcos cuantos quisieran, porque son americanos y son los que nos dominan actualmente y porque en la ley aparece eso, así como en el proyecto de ley del Representante Briones también?

Sr. PALARCA. No hay ninguna ley sobre eso.

Sr. OPPUS. El mismo proyecto del Caballero por Cebú dice eso.

Sr. PALARCA. Es que yo, al hablar del proteccionismo filipino, me refiero, no al proteccionismo bajo una soberanía filipina, porque dependemos del Gobierno Americano que tiene el control de Filipinas, y por eso, al hablar del proteccionismo filipino dentro del limitado círculo en que yo lo concibo, hablo, desde luego, del proteccionismo amparado bajo la bandera dominadora.

Sr. OPPUS. Pero de hecho el americano es extraño, prescindiendo de las leyes.

Sr. PALARCA. Si me hablase Su Señoría del color del americano, sería extranjero en Filipinas; pero hasta ahora, dentro del territorio filipino, el americano no es extranjero.

Sr. OPPUS. ¿No recuerda Su Señoría que el hoy Presidente de la Corte Suprema Federal, Mr. Taft, dijo que Filipinas era para los filipinos y no para los americanos?

Sr. PALARCA. Quiero ir mas allá. Si eso es verdad, razón de más para que nosotros protejamos a los filipinos. Taft, al decir eso, no ha querido decir que el americano es extranjero en el país.

Sr. OPPUS. Entonces, ¿por qué prohibimos al capital americano que invierta sus millones en los terrenos de Mindanao, si el americano no es extranjero?

Sr. PALARCA. Nos oponemos a la inversión, precisamente porque estamos sintiendo la picazón del

capital extranjero, y por esta picazón que está dañando al país, queremos proteger lo nuestro.

Sr. OPPUS. Protegiendo los terrenos y permitiendo los barcos americanos.

Sr. PALARCA. No sé si me hago comprender. Quiero decir que si es posible, dentro de nuestras fuerzas, que nosotros excluyamos lo que no sea nuestro, entonces estoy con Su Señoría.

Sr. OPPUS. ¿A quién preferiría Su Señoría favorecer, al español o al americano?

Sr. PALARCA. Es demasiado . . .

Sr. OPPUS. Le dirijo esta pregunta, porque se ha traído aquí el argumento sobre el capital español.

Sr. PALARCA. Yo estoy hablando de una manera particular, yo estoy hablando como filipino, de un proteccionismo filipino, sin vistas a ninguna compañía, ya fuese española o americana.

Sr. OPPUS. Caballero por Tárlac, me permitirá Su Señoría que le informe que al hablar de proteccionismo, no podemos prescindir de la realidad, ya que después de todo, este proteccionismo que Su Señoría invoca, para mí no es más que utópico, no es real ni positivo.

Sr. PALARCA. Siento disentir de la opinión de Su Señoría.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SABIDO. ¿No es verdad, Caballero por Tárlac, que si la actual ley no excluye al capital americano, no es porque nosotros no queramos excluir ese capital americano, sino que nosotros no podemos hacerlo?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SABIDO. ¿Pero que al excluir cualquier otro capital que no es el americano, es nuestra intención anunciar no solamente el capital extranjero, sino a cualquier capital que no sea filipino, que no queremos permitir que un capital extraño explote el cabotaje de nuestro país?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. NEPOMUCENO. ¿Quiere decir Su Señoría que esta Legislatura de la cual Su Señoría es digno miembro, no puede dictar una ley excluyendo a los americanos en el actual servicio de cabotaje?

Sr. PALARCA. Indudablemente podemos dictar una ley, aunque de fijo será vetada por el Gobernador General, porque representa al Gobierno que nos domina, y el interés americano no puede ser de ningún modo perjudicado. Yo, al contestar a las preguntas del Caballero por Albay, he querido referirme sin particularizar, al capital que se ha de invertir en Filipinas, y que si es extranjero lo rechazáramos, en virtud del proteccionismo que hace poco he manifestado.

Sr. NEPOMUCENO. Entonces Su Señoría quiere decir que la Legislatura está facultada para excluir al capital americano.

Sr. PALARCA. Al Capital extranjero, no he dicho americano.

Sr. NEPOMUCENO. ¿Su Señoría está conforme conmigo en que la Legislatura está facultada a excluir el capital americano?

Sr. PALARCA. No, la pregunta de Su Señoría fué si la Legislatura podía dictar una ley, y yo le dije que podría dictarla, pero que no podría ser aprobada, porque iría contra el Gobierno que nos domina.

Sr. NEPOMUCENO. ¿Entonces Su Señoría está conforme en que en virtud de la Ley Orgánica estamos facultados para dictar una ley excluyendo a los barcos americanos dentro de las aguas de Filipinas?

Sr. PALARCA. No, señor, no he dicho eso. En el comienzo de mi discurso dije que el capital americano no es extraño aquí, hasta ahora. Si el Caballero por Marinduque quiere sacarme algo más, yo le puedo asegurar, y es mucho decir, que somos extraños en nuestro país, porque aquí gobierna el americano. Empecemos por matar ese mal concepto de que somos extranjeros dentro de nuestro país, porque no somos libres e independientes. Si Su Señoría me preguntara si el día en que fuésemos independientes podíamos dictar una ley antiextranjera, le diría que sí.

Sr. NEPOMUCENO. Ahora, actualmente, esta Legislatura puede dictar una ley excluyendo al capital americano de las Islas Filipinas, pero por temor al veto del Gobernador General no lo hace.

Sr. PALARCA. Parece que el Caballero por Marinduque debe saber mejor que yo, como antiguo legislador, que no hay ningún provisto en la Ley Jones en el sentido de que podamos dictar leyes que vayan en contra del Gobierno que nos domina, y si esto lo sabe el Caballero por Marinduque, huelga la contestación.

Sr. NEPOMUCENO. ¿No cree Su Señoría que a pesar del dominio que ejerce el Gobierno Americano sobre el pueblo filipino, en virtud la Ley Jones tenemos amplia facultad para excluir al capital americano de las Islas Filipinas, pero que no lo hacemos por temor al dominador, y sin embargo queremos hacerlo contra los demás extranjeros, porque no los tememos?

Sr. PALARCA. No estoy en condiciones de poder contestar a su pregunta.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. LEUTERIO. ¿No es verdad, Caballero por Tár-lac, que durante nueve años que está vigente la Ley actual de Cabotaje, los americanos no han intentado siquiera operar barcos de su propiedad?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. LEUTERIO. ¿No es verdad que eso lo están haciendo los americanos, porque ellos están convencidos de que si fuésemos independientes debemos conservar una ley de esta naturaleza?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. LEUTERIO. ¿Cuál es el objeto de los opositores de este bill? ¿No es verdad que ellos, sabiendo que existe una ley que excluye para siempre a los extranjeros, dictan una medida nueva anulando esta

ley, para entregar a sus navieros en competencia con los extranjeros?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. VILLANUEVA (E.). Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. VILLANUEVA (E.). ¿Sabe el Caballero por Tár-lac si los navieros filipinos que exigen de esta Cámara la protección, son consecuentes a esta protección que piden?

Sr. PALARCA. Así creo yo.

Sr. VILLANUEVA (E.). ¿No sabe Su Señoría que los navieros filipinos que exigen protección de esta Cámara tienen consignados sus buques a comerciantes extranjeros en provincias?

Sr. PALARCA. Parece que la pregunta de Su Señoría no tiene relación con este asunto.

Sr. VILLANUEVA (E.). Para la información de Su Señoría tenemos la consignación de los vapores de los navieros filipinos en Cebú en manos de extranjeros; en Zamboanga, en manos del extranjero; en Joló, en manos de extranjeros; en Tacloban, en manos de los extranjeros; en Dumaguete, en manos de los extranjeros. ¿Y a ésos es a quienes debemos conceder protección? ¿Esta es la nacionalización que se exige de los representantes del pueblo, que no son capaces de dar lo que reclaman?

Sr. PALARCA. Estos navieros filipinos cuyos barcos están destinados para productos filipinos o extranjeros, no han hecho más que hacer uso de su derecho de propiedad, su derecho libre a comerciar dentro de la legalidad; pero quiero decir que el proteccionismo que nosotros queremos dar, es el proteccionismo ya preconizado por nuestra antigua ley, y que ahora los opositores quieren arrancarlo de sus manos para depositarlo en manos extranjeras. Estoy seguro que es más sabio el tonto en su propia casa que el mismo sabio en la ajena. Quiero decir que los filipinos, aunque hagan cualquiera cosa, no dejarán de ser filipinos.

Sr. VILLANUEVA (E.). Estoy perfectamente de acuerdo con Su Señoría. ¿Quiere decir que el proteccionismo es solamente para los navieros filipinos y no para el pueblo?

Sr. PALARCA. No sé de dónde ha sacado Su Señoría esa conclusión.

Sr. VILLANUEVA (E.). Su Señoría ha dado a entender aquí que los navieros filipinos merecen del pueblo y de la Legislatura protección.

Sr. PALARCA. Desde luego.

Sr. VILLANUEVA (E.). Si es así, es deber consiguiente de los navieros filipinos el corresponder con el mismo proteccionismo en la realización del goce de sus negocios. Por el contrario, esos navieros filipinos no miran más que el proteccionismo para ellos, pero jamás quieren conceder el proteccionismo al pueblo, que también desea de ellos igual conducta.

Sr. PALARCA. Parece que todo lo que Su Señoría afirma aquí, dimana del sentimiento de filipino. Si el naviero, por ejemplo, tuviera más sentimientos de humanidad para con sus conciudadanos, diré a Su Señoría que se debe seguir protegiendo a los filipinos, sin extender esa protección a los otros. No

voy a ese punto. Yo estoy aquí protegiendo una cosa que debe ser conservada por el pueblo filipino, algo que tenemos en nuestras manos, algo que nos acredita todavía de ser filipinos.

Sr. VILLANUEVA (E.). ¿Quiere significar Su Señoría con todo lo que ha dicho, que se debe otorgar la protección a los navieros filipinos, aunque éstos conviertan nuestros estrechos en sepulturas de filipinos útiles a su pueblo?

Sr. PALARCA. Su Señoría podría exigir un servicio eficiente y expedito, éste es el medio. Puede proponer los reglamentos que quisiere e imponer condiciones a los barcos que deben ser operados; pero esto no quiere decir que porque los navieros filipinos operen con barcos viejos y sucios, debemos ya permitir que los extranjeros ocupen sus puestos, aunque dispongan de barcos buenos y equipados de *comfort*.

Sr. VILLANUEVA (E.). No he hablado aquí del *comfort*. Lo que he dicho es que el pueblo tiene derecho a la seguridad y que esta Legislatura está llamada a velar por esa seguridad; ése es el derecho que tiene el ciudadano filipino. Actualmente, los navieros filipinos solo pueden brindar al pueblo filipino barcos que cuentan con cincuenta años de servicio en el cabotaje. Parece que Su Señoría hace poco caso de nuestra seguridad, porque no se da cuenta de la necesidad de una transportación segura; si se diese cuenta de que hay una verdadera necesidad de asegurar la vida de tantos filipinos que navegan, posiblemente pensaría de otra manera. Su Señoría convendría conmigo en que no es ésta la mejor forma de hacer concesiones privando al servicio de barcos eficientes y seguros.

Sr. PALARCA. Disiento de la opinión de Su Señoría.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. GUINTÓ. Tengo informaciones de que actualmente, en estos precisos momentos, hay dos ofertas, una por parte de la Tabacalera de llenar o cubrir la falta de tonelaje que se dice hay en nuestra aguas, y otra de Fernández Hermanos, navieros filipinos, y Madrigal & Co. de llenar esa misma falta de tonelaje bajo las mismas circunstancias y condiciones; ¿es verdad esto?

Sr. PALARCA. Parece ser.

Sr. QUINTÓ. Quisiera obtener una contestación categórica. Habiendo dos ofertas, una de navieros filipinos y otra de extranjeros, ¿a quién preferiría Su Señoría?

Sr. PALARCA. Desde luego que preferiría a los nativos.

Sr. QUINTO. ¿Por qué razón, Caballero por Tár-lac?

Sr. PALARCA. Porque la caridad bien entendida comienza por sí mismo.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. CARRANCEJA. ¿Estriba principalmente el brillante y razonado discurso de Su Señoría en la protección y el nacionalismo?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. CARRANCEJA. ¿Su Señoría está de acuerdo conmigo, en que tal como están los buques y nuestro servicio de cabotaje, requieren un remedio?

Sr. PALARCA. El remedio que los navieros filipinos quieren emplear ahora, según mis informaciones.

Sr. CARRANCEJA. Eso por parte de ustedes. Pero los que sustentan teorías distintas, ¿no es verdad que definen que el proteccionismo o nacionalismo consiste en proteger a los navieros filipinos, por ser filipinos?

Sr. PALARCA. Porque son nativos.

Sr. CARRANCEJA. De manera que, de acuerdo con la teoría sustentada por Su Señoría, este proteccionismo consiste en proteger al naviero filipino, es decir, en darle dinero, ¿no es verdad?

Sr. PALARCA. Al contrario, darle únicamente la debida protección que la ley puede dispensar.

Sr. CARRANCEJA. Al proteger a una persona, tiene que ser sobre la base de que dicha persona no pierda dinero, y desde el momento que pierde dinero, sería fastidiarle. Su Señoría tiene que convenir conmigo en eso. ¿No quiere Su Señoría convenir?

Sr. PALARCA. Desde luego que no.

Sr. CARRANCEJA. ¿Entonces, lo que ustedes quieren es aprobar el proyecto, para que las casas navieras filipinas pierdan?

Sr. PALARCA. No, señor, sino para que tengan oportunidad de desarrollarse y demostrar que son capaces de manejar su propia casa, mejor que cualquier extranjero.

Sr. CARRANCEJA. Y por tanto, que ganen.

Sr. PALARCA. Su Señoría puede sacar la conclusión que quiera.

Sr. CARRANCEJA. Si no van a ganar, ¿para qué se empeñan tanto en realizar sacrificios? Quiero decir a Su Señoría lo siguiente: Su Señoría sabe que miles de filipinos y pequeños comerciantes diseminados por todos los pueblos, que quieren traer aquí sus productos y desean que el sol les alumbré a ellos como alumbrá a los navieros filipinos, desean que se les proteja también. ¿No sabe Su Señoría eso?

Sr. PALARCA. Desde luego que lo sé, por informes de Su Señoría.

Sr. CARRANCEJA. ¿No quiere convenir Su Señoría en que tal como nosotros lo definimos, el proteccionismo debe consistir en proteger, no a unos cuantos navieros, sino a los miles y miles de pequeños comerciantes filipinos de provincias, cuyos productos se están pudriendo y ellos casi muriéndose de hambre? ¿No cree Su Señoría que el proteccionismo que debemos practicar, consiste en proteger a esos pequeños comerciantes, y en ese caso protegemos a mayor número, y no solamente protegemos a unos cuatro millonarios filipinos, sino a unos novecientos noventa y nueve mil comerciantes pequeños, diseminados en nuestros pueblos? Quiere Su Señoría poner en la balanza del proteccionismo y del patriotismo la teoría que Su Señoría sustenta y nuestra teoría? Poniéndose en una balanza la teoría de filipinismo bajo el proteccionismo, el naviero filipino, por un lado, y nosotros por el otro, bajo la teoría del

nacionalismo y proteccionismo, ¿quiere decir Su Señoría cuál de los dos platillos habrá de pesar más?

Sr. PALARCA. Realmente, me he quedado un poco aturrido con las preguntas de Su Señoría porque creo que ya no me dirige preguntas, sino que consume un turno en contra.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿No es verdad que existe ya actualmente, desde el año 1918, la ley que protege y declara que en el negocio de cabotaje deben tener preferencia los filipinos?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿Está informado Su Señoría de que el representante de la Tabacalera, así como el de la Casa Inchausti, las casas navieras más poderosas en Filipinas, han afirmado en la audiencia celebrada por el Comité Conjunto de la Legislatura, que la ley actual es sabia y justa, porque existe también en su país, que es España?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿No es verdad que el objeto de la legislación sometida ahora a la Cámara, es responder al supuesto clamor público que no se ha probado en las audiencias, sobre la supuesta falta de tonelaje, que tampoco se ha podido señalar, ni por el Colector de Aduanas ni por ninguna parte interesada, y la Legislatura, obedeciendo a la más mínima petición que parta del pueblo, ha considerado este proyecto para localizar dónde está la falta de tonelaje, dónde hacen falta barcos para mejorar el servicio, para que los filipinos realicen dicho mejoramiento, y si no lo pueden hacer, que lo hagan entonces los extranjeros?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿Está contenido eso en el proyecto que estamos discutiendo ahora?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿No es verdad que los filipinos no demandan ninguna protección ahora, porque ya la tienen por derecho, y que solamente los filipinos piden la conservación de esa ley justa, y que ellos se comprometen, y lo han hecho constar públicamente, porque la ley provee una fianza, para demostrar la buena fe de los filipinos que ellos realizarán las mejoras que les indique el Gobierno?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. Se ha hecho la pregunta de que parece es mejor renunciar a la conquista generosamente obtenida por la Legislatura gracias a aquella administración del Gobernador Harrison, por el hecho de que los barcos de los filipinos están consignados a extranjeros. No parece sino que ésta es una indicación de incapacidad o pobreza de los filipinos, y que como los filipinos no pueden realizar la mejora, sería mejor entregar los barcos a los extranjeros. ¿Está informado Su Señoría de que cuando se dice "consignatarios," el dueño es el filipino?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. En el caso de que Su Señoría posea una finca o una hacienda como propietario, y no

puede explotarla por falta de capital y otros medios, pero se ofrece un español, un japonés o un francés para explotar dicha hacienda en buenas condiciones, pero conservando a su favor la propiedad, Su Señoría entregaría la propiedad de dicha hacienda, o solamente dejaría que la misma sea explotada por otros?

Sr. PALARCA. Desde luego que preferiría quedarme con la propiedad, que renunciar mis derechos a favor del extranjero.

Sr. SORIANO. ¿De modo que Su Señoría prefiere conservar la propiedad, pero sacando alguna renta de la misma?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿Cuál es la opinión de Su Señoría en el caso de que no existiese la ley que protege a los filipinos en el negocio del cabotaje? ¿Si aprobásemos ahora una ley, cree Su Señoría que el Ejecutivo y el Soberano la aprobarían bajo estas circunstancias actuales?

Sr. PALARCA. Creo que no.

Sr. SORIANO. Muchas gracias.

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

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

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. GUARIÑA. ¿Sabe Su Señoría si actualmente existe una ley proteccionista, relativa al cabotaje de Filipinas?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. GUARIÑA. ¿Y Su Señoría es proteccionista?

Sr. PALARCA. Yo soy partidario de la continuación de la protección ya establecida en la antigua ley.

Sr. GUARIÑA. ¿Su Señoría sabe que falta tonelaje actualmente en Filipinas?

Sr. PALARCA. Desde luego, que falta tonelaje, debido a las últimas catástrofes; pero los navieros filipinos se comprometen a cubrir esa falta.

Sr. GUARIÑA. ¿Su Señoría sostiene que el servicio de cabotaje actualmente es bueno y eficiente?

Sr. PALARCA. Talmente bueno y eficiente, no lo es en el sentido estricto de la palabra; pero quiero decir que podemos remediar esa falta por el compromiso de los navieros filipinos, que quieren aumentar su tonelaje.

Sr. GUARIÑA. ¿De modo que Su Señoría admite que falta tonelaje en Filipinas?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. GUARIÑA. ¿Y admite también que el servicio no es eficiente?

Sr. PALARCA. El servicio es bastante eficiente, pero esto no quiere decir que si hay alguna deficiencia dentro del barco, tengamos que destruir el barco, en contra de los navieros filipinos, solamente porque en dichos barcos no se ha podido servir bien un par de panes, un par de huevos, o una buena comida. Todo eso es remediable, Caballero por Sorsogón. Si los navieros filipinos se comprometen ahora a aumentar su capital y a mejorar el servicio, la oposición cae por su propio peso, porque todo el defecto que encuentran los opositores a este bill, está en que el servicio es malo y que no se dispensa en dichos barcos el trato que se dispensa en otros barcos extranjeros. Hay que tener en cuenta que

el naviero filipino está todavía empezando, y desde hace nueve años ha querido demostrar, aunque no en gran escala, su capacidad, aumentando su tonelaje en más de 44 por ciento.

Sr. GUARIÑA. ¿Su Señoría cree que el servicio actual de cabotaje es satisfactorio?

Sr. PALARCA. Sí, señor.

Sr. GUARIÑA. Entonces, ¿a qué viene este bill, cuando la ley actual ya es proteccionista?

Sr. PALARCA. No hay necesidad de renunciar a ese derecho de los navieros filipinos. Ahora, si queremos mejorar, dictamos una ley que reglamente el servicio de cabotaje interno.

Sr. GUARIÑA. ¿En qué forma?

Sr. PALARCA. El Colector de Aduanas es el llamado a regular eso y poner en condiciones los barcos cuando salen de viaje.

Sr. GUARIÑA. ¿Por qué no dejamos en *statu quo* la ley actual, ya que la misma es proteccionista?

Sr. PALARCA. Precisamente para responder al clamor acerca de la deficiencia del cabotaje filipino.

Sr. GUARIÑA. ¿De modo que Su Señoría admite ahora que existe ese clamor y que la Legislatura debe atender a ese clamor?

Sr. PALARCA. Precisamente porque los sostenedores del bill creemos que ese clamor es falso, queremos patentizarlo.

Sr. GUARIÑA. Si la Legislatura está impuesta de que ese clamor es falso, no debemos tomar medida para enmendar la Ley de Cabotaje.

Sr. PALARCA. Siento tener que disentir de la opinión de Su Señoría. Cuando el público clamorea, se entiende que hay algo que no le conviene, y la Legislatura, genuina representación de ese pueblo, debe estar dispuesta a acometer una empresa de esta clase, haciendo que se practique una investigación para ver si es cierto ese clamor.

Sr. GUARIÑA. Vamos a suponer que el bill que se discute ahora, sea ya ley, y que la junta ya está nombrada y dicha junta diga que en la línea del Norte hay necesidad de poner dos barcos de cuatro mil toneladas, en la línea de Iloilo un barco de dos mil toneladas, en la línea de Cebú otros dos barcos, y lo mismo en la línea de Mindanao, y los filipinos no pueden llenar esa necesidad, ¿qué haríamos?

Sr. PALARCA. Es que Su Señoría parte de un supuesto remoto; estoy seguro que el naviero filipino podrá hacerlo. La fianza que se requiere en este bill . . .

Sr. GUARIÑA. Es que no van a prestar fianza, y no prestando fianza, el extranjero tiene derecho a entrar en la subasta.

Sr. PALARCA. En ese caso, si Su Señoría lee el artículo 2, en su totalidad se provee que si los navieros filipinos no prestaran la fianza suficiente para comprometerse, pierden su derecho y entonces el extranjero puede entrar.

Sr. GUARIÑA. ¿Ha asistido Su Señoría alguna vez a las audiencias celebradas por los Comités de Navegación?

Sr. PALARCA. No he tenido esa suerte.

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. A menos que el Caballero por Tárlac obtenga el consentimiento unánime, no podrá continuar hablando, porque su tiempo ya ha expirado.

Sr. PALARCA. Pido que se me concedan 15 minutos más.

VARIOS REPRESENTANTES. No, no.

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. Ha expirado el tiempo del Caballero por Tárlac.

Sr. CONFESOR. Señor Presidente, quisiera pedir que el Caballero por Marinduque me ceda 15 minutos del tiempo de su turno.

Sr. NEPOMUCENO. Estoy conforme, Señor Presidente.

Sr. SORIANO. Para una información. ¿Eso altera el orden de los turnos?

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. El Caballero por Iloilo tiene registrado un turno.

Sr. SORIANO. ¿Quiere decir que el Caballero por Iloilo va a renunciar a su turno al hacer uso ahora de los 15 minutos?

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. El Caballero por Iloilo, Sr. Confesor, solicita del Caballero por Marinduque que le ceda 15 minutos del tiempo que le corresponde.

Sr. SORIANO. ¿Pero el Caballero por Iloilo consumirá esta parte del tiempo del Caballero por Marinduque para hablar en favor del proyecto, o en contra del proyecto?

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. Ambos caballeros han registrado turnos en contra y es de suponer que hablarán en contra.

Sr. SORIANO. Entonces, se entenderá renunciado el tiempo gastado por el Caballero por Iloilo cuando llegue su turno.

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. Se entenderá gastada esa parte del tiempo del Caballero por Marinduque.

Sr. SORIANO. ¿No cree la Mesa que eso es algo anormal y fuera de los reglamentos?

EL PRESIDENTE PRO TEMPORE. La Mesa resuelve que habiéndose concedido un turno al Caballero por Marinduque, dicho caballero tiene derecho al *floor* por una hora, y si quiere renunciar parte de su tiempo a favor de cualquier representante, la Mesa reconocerá a ese representante. Tiene la palabra el Caballero por Iloilo.

REMARKS BY REPRESENTATIVE CONFESOR

Mr. CONFESOR. Mr. Speaker, in relation to the discussion of this bill, the press has made insinuations and at the same time assertions that certain members of the Legislature have received and others would receive bribes should they vote in favor or against the bill, and the bribe would come from the respective parties concerned in this question of the amendment of the Coastwise Law.

(*El Presidente pro tempore cede la presidencia al Caballero por Cebú, Sr. Alcazaren, a las 11.50 a. m.*)

In the papers, especially the Manila Times, the Collector of Customs was the other day quoted to the effect that he could point to persons, members of the Legislature, who had already received and who are to receive bribes. In connection with that a challenge was made to name the persons alluded to in that statement. Nobody dared come out to pick up the gauntlet. Now, however, I am going

to give to this House, Mr Speaker, an account of a specific attempt to bribe one of its members.

The editor of the Tribune, before the committee investigating the alleged charge of the Collector of Customs, was asked if he had definite information that certain members of the Legislature have received or are to receive bribes, and he answered in the affirmative under oath. But when he was asked to name the persons, he remarked: "I am not in a position to give their names." But now I am going to give the name of the party who made the attempt to bribe a legislator and to name the latter, myself.

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

Mr. CONFESOR. Mr. Speaker, I have the floor and I would like to announce that I regret I cannot answer any interpellation. My time is brief.

(Continuing.) I left my house at nine o'clock yesterday and did not go home until about nine or half past nine in the evening. I was here in the House all morning. At noon I went to the Manila Hotel where we had a big fight also, and afterwards returned to the House and stayed here until I went home in the evening. When I reached home, my wife told me what had transpired between her and a friend of hers. She said that in the afternoon she received a telephone call from one of her lady friends inviting her to go to her house, where the party who proposed the bribe stays. My wife went in response to the invitation.

You heard about a month or so ago that a civil case collecting a certain amount from my friend, Representative Soriano, myself, my wife and the Visayan General Supply Company, was brought before the court of the City of Manila. The note involved was originally signed by my wife and by myself in favor of the Visayan General Supply Company of which Mr. Echaus, a Chinese merchant in the city of Iloilo, is the president. The note was indorsed to Representative Soriano and later discounted in the Philippine National Bank. The note was not paid on time. And that was why the Philippine National Bank sued us. The note is still unpaid in so far as may wife and myself are concerned.

Now, what is the question? Mr. Echaus through a lady friend already referred to who is also a friend of my wife proposed that if I should help defeat any measure in this House that might be favorable to any of the foreign companies involved in the question of the amendment of the Coastwise Law, that debt of ₱1,800 be condoned.

Now, gentlemen, is that not bribery? If not, I do not know what bribery is.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. El Caballero por Iloilo ya ha consumido su tiempo.

Sr. GUINTÓ. Señor Presidente, pido que se le concedan otros cinco minutos para continuar su discurso.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Hay alguna objeción? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Puede continuar el Caballero por Iloilo.

Mr. CONFESOR. (Continuing.) With this expose I do not want to accuse Filipino shipowners that they

are directly or indirectly connected with what Mr. Echaus tried to do. I might be misunderstood as saying that they are responsible, partly if not wholly, indirectly if not directly, for the attempted bribery, because the Visayan General Supply Company, of which Mr. Echaus is the head, is the agent of Fernandez Hermanos and Compañía Marítima in Iloilo. Mr. Speaker, I refuse to think or to believe or even to imagine that the people in charge or at the head of those shipping companies are behind or have had any knowledge of what their agent has attempted to do with me. I have a high regard for their honesty and integrity.

That is all, Mr. Speaker. I thank you.

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, pido el descarte de todo lo que dijo el Representante por Iloilo, por ser de referencia.

Sr. LACSON. Entiendo, señor Presidente, que el Caballero por Iloilo no ha atacado a ningún miembro de la Cámara.

Sr. MENDOZA. Las únicas palabras que deben descartarse, son aquellas que son ofensivas para la Cámara o para algún miembro de la misma. El Caballero por Iloilo no ha insultado a ningún miembro de la Cámara.

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, insisto en mi moción de descarte.

Sr. HILADO. Señor Presidente, quiséramos pedir permiso para dirigir algunas preguntas al Caballero por Iloilo.

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, el Caballero por Iloilo ya se ha sentado.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Habiendo objeción por parte del Caballero por Manila, no ha lugar a la petición del Caballero por Negros Occidental.

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, retiro mi moción de descarte.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, yo también me considero acreedor a cierta amabilidad del Caballero por Iloilo, por haber sido mencionado mi nombre por dicho Caballero.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Habiendo objeción por parte del Caballero por Manila, la Mesa no puede reconocer al Caballero por Cavite. Tiene la palabra el Caballero por Marinduque.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, yo rogaría medio minuto al Caballero por Marinduque, para que pueda hacer constar mi pregunta en el record, aunque dicha pregunta no sea contestada por el Caballero por Iloilo, pues ha sido mentado mi nombre por dicho Caballero.

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, me opongo a la petición del Caballero por Cavite, por ser antireglamentaria.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Qué dice el Caballero por Marinduque sobre la petición del Caballero por Cavite?

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, para una cuestión de orden. El Caballero por Marinduque tiene derecho a una hora reglamentaria, para hablar dentro de dicho tiempo. Solamente le han sido cedidos diez minutos al Caballero por Iloilo para que pudiera hablar. De modo que el tiempo que va a consumir ahora al Caballero por Marinduque, es el mismo tiempo del Caballero por Iloilo. Y si el

Caballero por Cavite desea consumir parte de ese tiempo, entiendo que él no puede hacerlo.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

Sr. MOSCOSO. Señor Presidente, propongo que se suspenda la sesión hasta esta tarde, a las 5.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Si no hay objeción, se suspende la sesión hasta esta tarde, a las 5.

Eran las 12.05 p. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión de la Cámara a las 5.33 p. m. bajo la presidencia del Speaker Roxas.

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Caballero por Marinduque.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. NEPOMUCENO

Sr. NEPOMUCENO. Señor Presidente: Varias son las razones que se han mencionado en favor del proyecto de ley que ahora nos ocupa. Se ha apelado intencionalmente al patriotismo en general de todo filipino, diciendo que la nacionalización del servicio de cabotaje y el proteccionismo económico, son necesarios para salvaguardar los intereses vitales del país. También se hizo una amenazadora apelación al interés particular que sentimos, como representantes de nuestros distritos, de mejorar nuestras respectivas regiones, diciendo que el proyecto en cuestión, a diferencia de otro, mejorará el servicio de cabotaje en todas partes. Ciertamente, no seré yo el que pueda disentir de estas ideas tan hermosas de los miembros del Comité de Navegación. Sería indigno del cargo que ostento en este Gobierno y de mi condición de ciudadano filipino, si pensara siquiera en la extranjerización del servicio de cabotaje, si no apoyara la política proteccionista y no anhelara el mejoramiento de mi distrito.

Pero, señor Presidente, me veo obligado a consumir un turno en contra del presente proyecto porque, en mi humilde opinión, es un contrasentido, linda con la cobardía moral, y podrá ser de consecuencias muy desastrosas para la vida económica y política de la presente y de las generaciones venideras. Este proyecto se ha lanzado a la discusión pública, enarbolándose como una de sus banderas, el mejoramiento del servicio de cabotaje. Casi diez años han pasado desde que la Legislatura Filipina adoptara la política de nacionalización de dicho servicio, esperando, naturalmente, que los navieros filipinos a quienes protegiera, se mostrarían dignos de la confianza en ellos depositada, trayendo nuevos y mejores barcos, e introduciendo mejoras en todos los ramos del servicio. Sin embargo, triste es decirlo, pero tenemos que confesar la verdad, han hecho menos de lo que se esperaba de ellos. Hasta ahora, con alguna que otra excepción, navegan barcos nacionales de 25, 40 y hasta 50 años de edad, cuya vida se prolonga gracias a las constantes reparaciones anuales a que están sometidos; todavía es un espectáculo ordinario el abarrotamiento de carga y pasaje, que dificulta las maniobras necesarias en momentos de peligro y obliga a los pasajeros a pasar noches en vela; aún se les somete

a estos a la necesidad de respirar, en vez del aire puro del mar, el olor malsano de la carga de animales que se colocan a una proximidad peligrosa para los pasajeros. Podría continuar relatando los males del actual servicio de cabotaje, pero es innecesario hacerlo y me limitaré a recordarles el triste caso del hundimiento del *Negros*, del *Maria Luisa* y otros que causaron la dolorosa odisea de centenares de hombres y mujeres y el sacrificio criminal de preciosas vidas humanas. Que no se diga, señor Presidente, que no existe el mal, que el público no clama por el mejoramiento. El mal existe, lo admite el mismo título del proyecto que dice: "Ley que dispone el establecimiento de un servicio de cabotaje adecuado, seguro y eficiente," lo confirmó un comité nombrado por el Gobernador General y lo certifica el funcionario mejor informado del caso, el Administrador de Aduanas.

Es evidente, señor Presidente, que el deber nos llama a aplicar un remedio inmediato, completo y absoluto a la situación. El presente proyecto de ley, lejos de curar el mal que aqueja al paciente no sirve más que para prolongar su agonía. Linda con la cobardía moral, pues se asemeja muchísimo a las azucaradas excusas de un mal pagador. Alarga una remota esperanza a todas las regiones, que se comunican con otras por la vía marítima, sin probabilidad de realizarla en ninguna parte. Es verdad que reconoce en su título la falta de un servicio de cabotaje adecuado, seguro y eficiente, y anuncia su propósito de remediarlo; pero provee en su texto un trámite innecesariamente largo y de resultado inseguro. Para que el proyecto, una vez convertido en ley, pueda ser beneficioso a una región determinada; para que el primer buque pueda rendir sus servicios al público, habrán de pasar lo menos 2 años y 4 meses, y bajo ciertas circunstancias 3 años y 10 meses, y un año más, sucesivamente, para cualquier buque adicional. La constitución de la misma Junta, que se crea por este proyecto y que tiene la obligación de determinar, dentro de seis meses, las líneas que han de ser mejoradas y después, la suficiencia de las fianzas, que se presten, puede ser causa de una demora más o menos larga. El proyecto requiere que el nombramiento de los miembros de la Junta sea aprobado por el Senado, y si, por cualquiera razón, este cuerpo rechaza el nombramiento de algunos miembros, la Junta se disloca y no podrá actuar. Aun suponiendo que el Senado confirme el nombramiento de todos los miembros y la Junta determine las líneas que han de ser mejoradas, puede resultar que éstas no satisfagan, ni al naviero filipino ni al extranjero, y en este caso dichas líneas no serán mejoradas, pues ninguno de ellos puede ser obligado a mejorarlas contra su voluntad. Sin embargo, el verdadero peligro está en el poder casi absoluto que se confiere a la Junta, la cual, con una pluma puede desbaratar los fines altruistas que perseguimos. Señor Presidente, esa Junta, con solo decidir que no hace falta tonelaje de barcos, tal como se alega con insistencia en cierto sector de la opinión, habrá dictado la sentencia de muerte a las esperanzas del público.

Pero, además, me opongo al proyecto porque su aprobación significaría la adopción de una política,

que es completamente contraria a la que hasta ahora hemos seguido y que llevará irremisiblemente al pueblo a la esclavitud económica y política. Formado, como está, el Archipiélago Filipino, de miles de islas, los océanos y los mares constituyen para nuestro pueblo las vías obligatorias de nuestro intercambio comercial, cultural y social; y la protección y el dominio de estas vías son, para una Filipinas independiente, una de las garantías más sólidas de su independencia duradera. El estimismo sano y viril del filipino parecería, requerir, por tanto, que se adopte una política clara y definida, de que los buques que crucen estos mares, y en los cuales los habitantes de este país navegarán y embarcarán sus productos agrícolas, comerciales e industriales, sean de la propiedad de los ciudadanos de nuestra nación. Felizmente para nosotros y los nuestros, ésta es y ha sido la política inquebrantable trazada por la Legislatura Filipina y es, en mi humilde sentir, una de sus más brillantes ejecutorias.

Sin embargo, Señor Presidente, con dolor presentamos esta noche un atentado encubierto, pero audaz e intencional, contra esa tradicional política nacionalizadora y proteccionista. Juzgando por la nota explicativa, que pasará a la posteridad como una pieza literaria de incuestionable mérito, el Comité de Navegación nos predica las bellezas y maravillas de la política de nacionalización y de proteccionismo económico, pero nos recomienda un proyecto de ley que sirve más para desnacionalizar el servicio de cabotaje y proteger a los extranjeros. Se trata de crear, señor Presidente, una junta que dentro de seis meses determinará las líneas marítimas interinsulares, en las cuales es insuficiente e inadecuado el servicio de cabotaje. Una vez determinado esto, se da al naviero filipino la primera oportunidad, dentro de noventa días, para ofrecer los buques necesarios y adecuados dentro de un tiempo razonable, que no excederá de un año y medio por el primer buque y de un año sucesivamente para cada buque adicional. Si el filipino no presta la fianza o no trae el barco o barcos que haya prometido traer, entonces el naviero extranjero a que se refiere el párrafo tercero del artículo 1172 del Código Administrativo, ya está completamente libre de traer los barcos que sean necesarios. Decídme, señor Presidente, y Caballeros de esta Cámara, si esto no es una desviación completa de la política sabia y previsora trazada por la Legislatura Filipina. Bajo la actual legislación, solo el naviero filipino puede aumentar sus barcos de cabotaje, y el naviero extranjero descrito en el tercer párrafo del artículo 1172, puede destinar al servicio de cabotaje solamente los mismos barcos que ahora tiene. Pero el presente proyecto de ley, señor Presidente, abre una puerta por donde los navieros extranjeros pueden traer otros barcos, en el caso de que los navieros filipinos no ofrezcan traer esos barcos, o no los traigan. En este caso, señor Presidente, los navieros extranjeros podrán destinar a aguas filipinas, no solamente sus barcos actuales, sino también otros nuevos, los cuales constituirán en conjunto una flota formidable, que no podremos dignamente desterrar de nuestros mares, que arruinará a nuestros ciudadanos navieros, excluyendo a

los buques nacionales, y que tendrá al pueblo de estas Islas sitiado económica y comercialmente. Entonces, señor Presidente, el mundo presenciará un fenómeno en el derecho internacional, porque el filipino será prácticamente un ciudadano en sus tierras pero un extranjero en sus aguas.

El proyecto de ley, señor Presidente, no dañará los intereses de la patria, solamente en el único caso de que los navieros filipinos, que son muy contados, ofrezcan traer y de hecho traigan los barcos necesarios y adecuados. Pero, señor Presidente, ¿quién nos asegura que los pocos navieros que tenemos, se ofrecerán a traer y traerán dichos barcos? Creía, Caballeros de la Cámara, que la edad de los profetas había pasado hace muchísimos años; pero no sé si en el seno del Comité de Navegación ha surgido últimamente un biznieto de Elías o de Moisés, que nos puede asegurar que si se convirtiese este proyecto en ley, habrá navieros filipinos que prestarán las fianzas que se requieren y que siempre estarán en condiciones de cumplir sus compromisos. ¿No es verdad acaso que se admite dentro y fuera del Gobierno que, por ahora, los filipinos no están en tales condiciones financieras, que puedan competir con ventaja o con igualdad con los extranjeros? Esto es cierto, señor Presidente, tan cierto, que el Gobierno se vió precisado a dedicarse a negocios, creando varias compañías que pudieran competir con el extranjero, porque no había comerciantes ciudadanos, con medios suficientes para evitar el dominio comercial extranjero, que significa para nosotros esclavitud económica y política. He de confesar que sobre esta cuestión no he tenido oportunidad de hablar con los navieros filipinos, ni conozco sus capacidades financieras. Es posible que hayan dado algunos seguridades de que podrán cumplir con las exigencias de este proyecto; pero, señor Presidente, éste es un asunto de vital importancia para la patria y creo que sería una imprudencia imperdonable, hacer depender la prosperidad y la suerte misma del país de la palabra de dos o tres navieros filipinos.

Se ha insinuado, señor Presidente, que el presente proyecto mejorará el servicio de cabotaje en todas partes y, por ende, también en la provincia de Marinduque. Parece que la conclusión que se quiere sacar es que el que se opone a este proyecto traiciona los intereses de su distrito y, por tanto, dejará de merecer la confianza de sus constituyentes. Niego, señor Presidente, que este proyecto traerá los beneficios, que aquí se han mencionado, a la provincia de Marinduque. Esos beneficios existirán en la febril imaginación del legislador idealista, pero estoy seguro que en la práctica no serán más que un espejismo ilusivo para el público viajero, que está perdido, hambriento y sediente de un mejor servicio de cabotaje. Pero, aun si fuera verdad que de aprobarse el proyecto los habitantes de mi distrito tendrían su parte de los beneficios, con todo, señor Presidente, creo que voceo el sentir de mis constituyentes cuando digo que renuncian a los beneficios pasajeros de este proyecto para salvar, como debemos salvar, la política fundamental de nacionalización y de proteccionismo, que es la base sólida de la felicidad duradera de todo nuestro pueblo.

Conviene recordar, señor Presidente, que esta cuestión del cabotaje no es la única de su clase que confronta el país. Hay otras cuestiones de igual magnitud e importancia, que se asemejan a ella. La política que dictemos en este caso del cabotaje, la tenemos que seguir en los demás casos. Aparte de esta cuestión, tenemos el problema de nuestros terrenos públicos, minas y montes, y el de la concesión de privilegios exclusivos a los que no son ciudadanos del país. Es bien conocida, señor Presidente la política proteccionista que sobre estos problemas ha seguido la Legislatura con una firmeza inquebrantable, y todos nosotros sabemos, por experiencia propia y extraña, que no se podía adoptar otra política sin grave daño a los intereses del pueblo. Sin embargo, ved, distinguidos miembros de esta Cámara, cuál es la política que el Comité de Navegación desea que se siga por la Legislatura. Imaginad qué política nos recomendarían sus miembros si lo fueran del Comité de Terrenos Públicos, Minas y Montes. Reducida a sus términos más simples, la política recomendada por el Comité de Navegación no es ni más ni menos que ésta: Siempre que el filipino no puede hacer una cosa benéfica para su pueblo, el extranjero está libre de hacerla. Ahora, aplicada esta política a nuestros terrenos públicos, minas y montes, y veréis cuán funesto y destructivo sería su resultado. De seguirse esta política, deberíamos aprobar aquel proyecto de ley que cedia a Mr. White miles de hectáreas de terreno público para el cultivo de la piña, porque nuestros compatriotas no quieren hacerlo hasta ahora. También deberíamos aprobar un proyecto de ley, tan codiciado por los imperialistas, cediéndoles miles de hectáreas de nuestros terrenos públicos más vírgenes, para el cultivo de la goma en gran escala, porque hasta ahora los filipinos no pueden acometer tan magna empresa. Y así sucesivamente, señor Presidente, iríamos entregando al extranjero, y quizás al enemigo, nuestros recursos naturales, y entonces, por obra y gracia del Comité de Navegación, se habrá completado el desastre para el filipino, porque prácticamente ya no será ciudadano ni en sus aguas ni en sus tierras, es decir, ni en la jurisdicción marítima ni en la jurisdicción territorial de sus país.

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

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

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. DIZON. Su Señoría ha dicho que la seguridad pública reclama un mejoramiento inmediato de nuestro cabotaje. ¿Es eso verdad?

Sr. NEPOMUCENO. ¿Lo niega Su Señoría?

Sr. DIZON. También Su Señoría aseguró enfáticamente a la Cámara, que la edad de los profetas ha pasado y no hay ninguno en el Comité de Navegación que pueda asegurar que ningún naviero filipino puede garantizar que durante un año y medio puede introducir alguna mejora en el cabotaje filipino. ¿Cuál es la entidad que Su Señoría parece indicar que podrá introducir la mejora en el cabotaje filipino? ¿No quiere decir Su Señoría que es el extranjero?

Sr. NEPOMUCENO. Quiero decir esto: los navieros filipinos, por ley, actualmente, están libres de hacer las mejoras necesarias, pueden cambiar sus buques, pueden introducir mejoras en el servicio de cabotaje. Los navieros extranjeros están limitados, según la ley actual, a sus buques actuales, que están ya destinados al servicio de cabotaje. Ambos, tanto los navieros filipinos como los extranjeros, si quieren y si pueden, pueden mejorar el servicio de cabotaje.

Sr. DIZON. Su Señoría parece que sostiene en su discurso dos extremos: uno de los extremos dice así: hay el clamoreo público que reclama el inmediato mejoramiento de nuestro cabotaje. Más tarde, el otro extremo dice: el naviero filipino no puede introducir mejoras inmediatamente sino durante un año y medio. Lo que yo pregunto ahora a Su Señoría es: ¿quién es esa persona o entidad que no puede introducir mejoras en nuestro cabotaje inmediatamente, como dice Su Señoría, y de acuerdo con las exigencias del clamoreo público?

Sr. NEPOMUCENO. No he dicho que ningún naviero filipino pueda introducir mejoras en el servicio de cabotaje. Lo que he dicho es que nadie puede asegurar que el naviero filipino puede mejorar el servicio de cabotaje, o está dispuesto a mejorarlo.

Sr. DIZON. ¿No está informado Su Señoría de que precisamente, si en este proyecto se ha determinado el tiempo durante el cual se deben introducir mejoras en nuestro cabotaje y reponer ciertos tonelajes perdidos, era porque los navieros filipinos se han ofrecido a introducir mejoras y reponer los tonelajes perdidos en el cabotaje filipino?

Sr. NEPOMUCENO. El proyecto de ley no habla absolutamente de tonelajes perdidos. El proyecto provee: si el filipino no puede mejorar el servicio, el extranjero, además de los barcos actuales que tiene, puede traer otros barcos para mejorar dicho servicio.

Sr. DIZON. ¿No sabe Su Señoría que esa disposición se compagina precisamente con lo que Su Señoría sostiene, de que existe un clamoreo público que requiere el pronto mejoramiento de nuestro cabotaje, y para obligar a nuestros navieros, hay necesidad de determinar en el proyecto el tiempo durante el cual pueden ellos introducir esas mejoras, so pena de perder la garantía que fija la Legislatura?

Sr. NEPOMUCENO. Si sois proteccionistas, ¿para qué todavía exigir una fianza del filipino, para introducir esas mejoras? ¿No significa esto que desconfiáis del patriotismo de los navieros filipinos?

Sr. DIZON. Desconfianza, no hay ninguna; pero en tratándose de comercio, tratándose de asuntos mercantiles, siempre se ha establecido y se ha exigido para el cumplimiento del contrato, una seguridad en el sentido de prestar una fianza.

Sr. NEPOMUCENO. ¿Cuántas personas han prestado fianza después de prometer cumplir con una obligación y no han cumplido con ella?

Sr. DIZON. De parte de la Legislatura no hay ninguna desconfianza de los navieros filipinos: pero para el aliciente y la seguridad del clamoreo público, para la seguridad de ese público que reclama un mejoramiento, hay necesidad de que se determine en el proyecto, que los navieros filipinos están dispuestos a cumplir con el clamoreo público. ¿Su Señoría no está al tanto de eso?

Sr. NEPOMUCENO. Estoy al tanto de que ésa es la intención del autor del proyecto.

Sr. DIZON. ¿Y por qué Su Señoría ataca el proyecto?

Sr. NEPOMUCENO. Porque traza una política destructiva, a saber: que cuando el filipino no puede hacer una cosa, permitimos al extranjero hacerla. Si nosotros no podemos mejorar nuestros terrenos públicos, ¿por qué vamos a dejarles libres a los extranjeros para mejorarlos?

Sr. DIZON. También Su Señoría parece asegurar en su discurso, que nosotros, los proteccionistas, parece que hemos perdido nuestra confianza en los navieros filipinos.

Sr. NEPOMUCENO. Parece ser, porque exigís una fianza. Eso quiere decir no tenéis fe en la palabra de los navieros filipinos, los navieros que actualmente tienen derecho, según la ley, a introducir nuevos barcos en el servicio.

Sr. DIZON. ¿Está conforme Su Señoría en no introducir ninguna enmienda en la ley actual de cobotaje o no?

Sr. NEPOMUCENO. Se puede conseguir una mejora en el servicio de cobotaje, reconociendo esa ley como una regla general y estableciendo excepciones.

Sr. DIZON. ¿Su Señoría puede indicarnos cuál es esa regla general?

Sr. NEPOMUCENO. Se presentará una enmienda al efecto.

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

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

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. SISON. Si yo interpreto bien a Su Señoría, me parece que Su Señoría no favorece el proyecto, primero, porque sus efectos no son tan efectivos como podrían ser.

Sr. NEPOMUCENO. No, señor, sus efectos son muy efectivos para destruir la política de nacionalización y proteccionismo económico.

Sr. SISON. ¿Y Su Señoría al afirmar semejante cosa, se basa en la fianza, que en virtud de esta disposición, en el caso de que sea aprobada, se exige a los navieros filipinos?

Sr. NEPOMUCENO. No en la fianza, sino en el principio que siento, que es éste: que cuando el filipino no puede, el extranjero está libre.

Sr. SISON. ¿Pero Su Señoría no ha señalado males y defectos y deficiencias en el servicio marítimo actual en Filipinas?

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. SISON. ¿Y su objeto al hablar en contra de la propuesta medida, es precisamente para que se remedie el mal existente?

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. SISON. ¿Y que se establezca un servicio marítimo eficiente, completo y seguro?

Sr. NEPOMUCENO. Conforme.

Sr. SISON. ¿Cuál sería el remedio que propondría Su Señoría, fuera de lo que está contenido en el presente proyecto de ley?

Sr. NEPOMUCENO. Al llegar al período de las enmiendas, se introducirá la necesaria enmienda, que creo puede mejorar el servicio sin destruir la polí-

tica de nacionalización y de proteccionismo económico.

Sr. SISON. Su Señoría quiere decir entonces, que se opone a este proyecto de ley, únicamente porque en el mismo se ha incluido una disposición que autoriza a los capitalistas extranjeros a traer barcos, en el caso de que los navieros filipinos no puedan mejorar el sistema actual existente en Filipinas.

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor, porque traza una política contraria a la que hemos seguido.

Sr. SISON. ¿Y su opinión es que no debe ser así?

Sr. NEPOMUCENO. No debe ser así.

Sr. SISON. ¿Que se debe conservar el privilegio, que se debe otorgar a los nacionales, a los capitalistas nativos?

Sr. NEPOMUCENO. Reconociendo el derecho de los filipinos, reconociendo la política de nacionalización y de proteccionismo económico que está consignada en el artículo 1162 del Código Administrativo, creo que se puede presentar una enmienda o un proyecto de ley, que mejore el servicio.

Sr. SISON. Lo que yo quería saber de Su Señoría es si su objeción, su oposición tiende únicamente a esa parte del proyecto que confiere privilegio a los extranjeros para establecer un servicio de cobotaje, en el caso de que los navieros filipinos no puedan hacerlo.

Sr. NEPOMUCENO. La verdad es que no hay nada en el proyecto que me satisfaga.

Sr. SISON. Pero en ese caso, ¿podría decir Su Señoría cual sería el remedio?

Sr. NEPOMUCENO. En el período de las enmiendas, se presentarán varios remedios, y la Cámara escogerá el mejor.

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

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

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. BRIONES. Después de oír hasta este momento su magnífico discurso, estoy casi por creer que Su Señoría es más proteccionista que yo.

Sr. NEPOMUCENO. Al parecer.

Sr. BRIONES. ¿Interpreto fielmente el pensamiento de Su Señoría si digo que Su Señoría es un fuerte creyente del principio de nacionalización envuelto en la actual Ley de Cobotaje aprobada el año 1917?

Sr. NEPOMUCENO. Estoy conforme.

Sr. BRIONES. ¿Tal como fué enmendada?

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. BRIONES. ¿Se ha percatado Su Señoría de que la ley de 1917, al promulgarse respetó los derechos adquiridos por ciertas casas extranjeras, y para decirlo más concretamente, la Compañía General de Tabacos, la Casa Inchausti y la Casa Gutiérrez Hermanos con respecto a los barcos que ellos tenían en operación en 1918?

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor, me he percatado de eso.

Sr. BRIONES. ¿Está penetrado Su Señoría también de que, aunque por la ley de 1917 se respetaron los derechos adquiridos por estas casas extranjeras, en la mente del legislador estaba la idea de que los barcos de tales casas, cuya operación fué respetada entonces, se irían gradualmente eliminando del ser-

vicio de cabotaje, a medida que envejecieran o que perecieran?

Sr. NĒPOMUCENO. En la mente del legislador de entonces, estaba la idea, la esperanza de que el naviero filipino, respondiendo con gratitud a la preferencia que le daba la Legislatura, mejoraría el servicio de cabotaje y no enviaría al fondo del mar centenares de preciosas vidas humanas.

Sr. BRIONES. Concretando el argumento de Su Señoría, a mi punto de contención, ¿quiere decir Su Señoría que la idea del legislador entonces, era que los filipinos podrían, después de algún tiempo, sustituir con barcos suyos a los que tienen esas casas en el servicio de cabotaje?

Sr. NĒPOMUCENO. No solamente podrían, sino que esperaríamos que dentro de un tiempo razonable traerían nuevos barcos para sustituir los viejos que tienen.

Sr. BRIONES. Está bien; sin discutir por ahora si lo han hecho o si tenían medios para hacerlo, le formulo la siguiente pregunta: consecuente con la política de nacionalización de que Su Señoría es ardiente partidario, según acabamos de ver, ¿no estaría conforme con la proposición, de que se diese a las compañías nacionales la oportunidad de sustituir ahora los barcos que tienen las casas extranjeras en sus líneas?

Sr. NĒPOMUCENO. Necesita una explicación más clara el problema que plantea Su Señoría.

Sr. BRIONES. Mi propósito es saber si Su Señoría permitiría a los filipinos comprar o traer barcos del extranjero para sustituir los barcos viejos que tienen las casas extranjeras desde 1918, porque quiero decirle que el verdadero *issue* de esta cuestión del cabotaje, es el siguiente: La Compañía General de Tabacos, la Casa Inchausti y alguna que otra más extranjeras, respetadas en 1917, creen que sus barcos actuales son ya viejos y que les cuesta mantenerlos y que deben ser autorizados para reemplazarlos con nuevos barcos, para servir bien en los puertos donde están sirviendo. Ahora pregunto yo, ¿está conforme Su Señoría con la proposición de que se dé a los filipinos el derecho preferente de sustituir esos barcos viejos de esas casas extranjeras, con otros nuevos?

Sr. NĒPOMUCENO. Si se puede hacer eso, sin cometer una injusticia, ni violar el derecho del extranjero, estoy conforme.

Sr. BRIONES. Yo quisiera que Su Señoría puntualice esa condicionalidad que apunta. ¿Qué quiere decir Su Señoría con eso de sin violar el derecho del extranjero?

Sr. NĒPOMUCENO. ¿Pero no acaba de decir Su Señoría que estos extranjeros han adquirido un derecho que la Legislatura ha respetado y que Su Señoría quiere que se viole?

Sr. BRIONES. Ha respetado con respecto a los barcos que están en operación, pero no para reemplazarlos con otros nuevos. La idea de la Legislatura en 1917, era que estos barcos serían sustituidos por filipinos.

Sr. NĒPOMUCENO. En ese punto es donde diferimos.

Sr. BRIONES. Es que yo quiero reducirle a la natural consecuencia de sus argumentos. Su Señoría nos recrimina diciendo que no somos protectionistas, y queremos reducirle a las consecuencias de su argu-

mentación. Vuelvo a preguntarle, ¿está o no conforme Su Señoría con una proposición, al efecto de dar a los nacionales el derecho preferente de cambiar ahora mismo, o dentro de un plazo razonable, los barcos viejos de los españoles?

Sr. NĒPOMUCENO. Pero si Su Señoría admite que esos extranjeros tienen un derecho adquirido, ¿cómo puede Su Señoría obligar a esos extranjeros a desprenderse de sus buques? No podemos dar justicia cometiendo una injusticia.

Sr. BRIONES. Me alegro de que Su Señoría, por lo menos al ser compelido a aceptar las consecuencias de su teoría, confiese que no está dispuesto a aceptar todo.

Sr. NĒPOMUCENO. Lamento que difiramos de opinión.

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

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

Sr. NĒPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. SABIDO. Quisiera aclarar solamente las últimas palabras de Su Señoría de que no podemos cometer justicia cometiendo una injusticia. ¿No es verdad, Caballero por Marinduque, que precisamente en virtud de la ley dictada por la Legislatura Filipina en 1917, el derecho de reemplazar o sustituir los barcos del extranjero cuando fuesen inservibles o viejos se refiere a los nacionales y no a los extranjeros?

Sr. NĒPOMUCENO. No, Señor.

Sr. SABIDO. Desde la promulgación de esta ley, se les prohíbe a los extranjeros el reemplazar sus barcos.

Sr. NĒPOMUCENO. No, señor; no hay nada en la ley que les prohíba expresamente.

Sr. SABIDO. Y si ahora consentimos que reemplacen o sustituyan esos buques, ¿esa política sería una desviación de la política anunciada por la Legislatura en 1917?

Sr. NĒPOMUCENO. No, señor; porque creo que se puede hacer eso sin violar para nada la política de nacionalización, que es el espíritu del artículo 1172 del Código Administrativo.

Sr. SABIDO. ¿Está Su Señoría conmigo, o no está, en que con la promulgación de la ley de 1917, la Legislatura anunció formalmente su política de no permitir al extranjero que reemplace o sustituya sus barcos?

Sr. NĒPOMUCENO. No hay nada en la ley que justifique esa conclusión.

Sr. SABIDO. ¿No es verdad que si se permite a esos extranjeros reemplazar o sustituir sus barcos, sería desvirtuarnos de la política enunciada en 1917?

Sr. NĒPOMUCENO. No, Señor.

Sr. SABIDO. ¿Por qué no?

Sr. NĒPOMUCENO. Porque la política enunciada en el artículo 1172 es la nacionalización en general, del servicio de cabotaje. Ahora se puede presentar una enmienda, o aprobar una ley sin enmendar el artículo 1172, reconociendo la regla sentada en dicho artículo, pero que dará como resultado el mejoramiento del servicio de cabotaje, aun por los extranjeros.

Sr. SABIDO. Pero en esa Ley de Cabotaje estaba enunciada la disposición de que sólo podrían con-

tinuar navegando esos buques por los días que les quedaban y que no se pueden reemplazar o sustituir por las casas extranjeras.

Sr. NEPOMUCENO. No, Señor.

Sr. SABIDO. Está en la ley.

Sr. NEPOMUCENO. La ley no dice que los navieros extranjeros no pueden reemplazar o sustituir sus barcos.

Sr. SABIDO. Es cuestión de interpretación. ¿Su Señoría cree que con la promulgación de aquella ley se permite el reemplazo?

Sr. NEPOMUCENO. No dice que se permite, pero no dice tampoco que está prohibido.

Sr. SABIDO. ¿Y cuál es la interpretación que da Su Señoría?

Sr. NEPOMUCENO. La interpretación es que solamente aquellos extranjeros que ya estaban dedicados al servicio de cabotaje, pueden continuar dedicándose a este servicio.

Sr. SABIDO. ¿Cuál es la interpretación que da Su Señoría a la ley? ¿Puede o no el extranjero reemplazar los buques que entonces poseía?

Sr. NEPOMUCENO. Si la Legislatura permite . . .

Sr. SABIDO. ¿Cuál es la interpretación que da Su Señoría?

Sr. NEPOMUCENO. La interpretación es que si la Legislatura quiere, puede hacerlo.

Sr. SABIDO. No pregunto a Su Señoría por lo que la Legislatura puede hacer, sino cuál es la interpretación que da Su Señoría.

Sr. NEPOMUCENO. Esa es mi interpretación. La Legislatura puede enmendar la ley, permitiendo a los extranjeros reemplazar o sustituir sus barcos, sin desviarse para nada de la política enunciada.

Sr. SABIDO. En virtud de aquella ley promulgada, ¿puede o no el extranjero reemplazar o sustituir los barcos que posee?

Sr. NEPOMUCENO. No, señor; porque la Legislatura.

Sr. SABIDO. Luego, sin autorización de la Legislatura no puede hacerlo. Ahora, si se autoriza lo que no dice, sería desviarse de aquella política.

Sr. NEPOMUCENO. No, señor; porque la Legislatura no dijo expresamente que el extranjero no podría reemplazar, ni tampoco dice que puede.

Sr. SABIDO. ¿Qué quiere decir Su Señoría con eso?

Sr. NEPOMUCENO. Que no se prohíbe.

Sr. SABIDO. ¿Quiere decir Su Señoría que no se prohíbe a los extranjeros reemplazar o sustituir sus buques?

Sr. NEPOMUCENO. Ni prohíbe, ni consiente.

Sr. SABIDO. Luego no dice nada.

Sr. NEPOMUCENO. La cuestión es si la Legislatura de 1917 autorizó a los extranjeros a reemplazar sus barcos actuales. Contesto que aquella Legislatura no autorizó ni tampoco lo prohibió expresamente. No ha definido su actitud sobre esta cuestión. Dejó el campo abierto y está en nosotros el decidir ahora se permitiremos a los extranjeros sustituir sus viejos barcos con nuevos para el bien del público.

Sr. SABIDO. Si no lo prohíbe, ¿qué necesidad hay de que nosotros legislemos?

Sr. NEPOMUCENO. Es que tampoco consiente.

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

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

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. ALCAZAREN. Refiriéndome a las preguntas sobre los barcos viejos a que tienen derecho las compañías extranjeras, ¿no es verdad, parodiando al Caballero por Cebú, Sr. Briones, que realmente tienen derechos adquiridos esas compañías extranjeras sobre los buques viejos?

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor.

Sr. NEPOMUCENO. Teniendo un derecho adquirido sobre esos barcos, ¿no es verdad que las compañías filipinas no pueden quitar estos barcos de manos del extranjero?

Sr. NEPOMUCENO. Naturalmente, sin violar la Ley Constitucional.

Sr. ALCAZAREN. ¿No es verdad que la ley actual permite que los extranjeros puedan reparar esos buques viejos?

Sr. NEPOMUCENO. Es verdad.

Sr. ALCAZAREN. ¿No es verdad que por ese hecho precisamente tenemos que continuar hasta por siglos, en esos barcos viejos, porque las compañías extranjeras insistirán en que se reparen esos barcos viejos?

Sr. NEPOMUCENO. Pueden hacerlo y el pueblo sufrirá. Y ahora que estos extranjeros quieren mejorar sus barcos para el servicio público, los que apoyan el bill Briones no quieren permitirlo y prefieren continuar con esos barcos viejos para perjudicar al público.

Sr. ALCAZAREN. ¿De manera que Su Señoría estará conmigo en que la última pregunta del Sr. Briones no viene al caso?

Sr. NEPOMUCENO. Sí, señor, no viene al caso.

Mr. MARCOS. Mr. Speaker, will the gentleman yield for some questions?

The SPEAKER. The gentleman may yield if he so desires.

Mr. NEPOMUCENO. Yes, sir.

Mr. MARCOS. I understand that the gentleman from Marinduque has prepared an amendment to the bill that we are now discussing, is that the case?

Mr. NEPOMUCENO. That is, I have prepared a draft and will present it.

Mr. MARCOS. Do I understand that you have not as yet presented the amendment which you propose to present?

Mr. NEPOMUCENO. Not yet. I was waiting for your suggestions.

Mr. MARCOS. Is it not true, gentleman from Marinduque, that there are many who have registered their desire to speak in favor and many who have registered "turnos" against the bill?

Mr. NEPOMUCENO. That is true.

Mr. MARCOS. Now, gentleman from Marinduque, we began discussing this bill yesterday, and so far only two on each side have spoken. If we are going to continue discussing the bill with that number of persons on each side, probably it will take us ten days or more to discuss the bill. Is not this true?

Mr. NEPOMUCENO. I am with you on that.

Mr. MARCOS. Such being the case, gentleman from Marinduque, would it not be better for us to enter upon the period of amendments so that we can

discuss the questions with better understandings, because, there are more than twenty amendments that were presented to substitute the bill?

Mr. NEPOMUCENO. I agree with you on that. If we do that we will expedite the business of the House.

Mr. MARCOS. Does the gentleman from Marin-duque believe that that would be the best thing to be done, so that a motion to that effect would be timely?

Mr. NEPOMUCENO. I think that is very opportune.

El PRESIDENTE. Ha expirado ya el tiempo del Caballero por Marinduque.

Sr. ALMEIDA. Señor Presidente, para un turno en favor del proyecto.

Mr. MARCOS. I should like to move that we enter upon the period of amendments, so that . . .

VARIOUS REPRESENTATIVES. No.

Mr. MARCOS. Mr. Speaker, for a speech in favor of the measure, then.

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Caballero por Cebú, Sr. CUENCO.

DISCURSO EN PRO, DEL SR. CUENCO

LIGADA CON EL DESARROLLO ECONÓMICO

Sr. CUENCO. Señor Presidente: La marina mercante está íntimamente ligada con el desarrollo económico de todo país marítimo. Y si su territorio, como el nuestro, está fragmentado en miles de islas, se puede afirmar que su prosperidad material no será un hecho, mientras no cuente con una marina mercante propia y de suficiente tonelaje, que mantenga en comunicación constante las comunidades separadas por el mar. El florecimiento de su agricultura, industria y comercio llegará a ser una hermosa realidad cuando tenga buques propios que faciliten las corrientes migratorias, la ida y vuelta de habitantes de una región a otra y la transportación de los productos a los mercados donde encuentre mejores precios y fácil venta. Fenicia llegó a ser un emporio del comercio, merced a sus naves. Venecia, isla diminuta y de industria muy limitada, durante diez siglos fué la reina temida del Mar Adriático porque con el auxilio de su marina mercante mantuvo relaciones mercantiles con países lejanos. Inglaterra debe en gran parte su material grandeza a su marina mercante, que también ha prestado no poca contribución a la prosperidad de Alemania, los países escandinavos, Estados Unidos y Japón.

GANANCIAS EXIGUAS

Excepto en épocas anormales, la transportación marítima ha sido siempre considerada como un negocio abocado a frecuentes fracasos. El porteador marítimo tiene que ser de clara y perspicaz inteligencia, hábil y atrayente en sus tratos, de grandes recursos, y conocedor de las múltiples condiciones de su radio de acción. Por tener que afrontar una ruda competencia, sujetarse a las regulaciones impuestas por la Aduana y las leyes de navegación, amén de las averías causadas a las naves por los temporales, incendios y explosiones, las ganancias que obtiene son exiguas, comparadas con las que proporcionan la agricultura, la industria y otras clases de negocios.

Todos los países marítimos del mundo, comprendiendo la necesidad de promulgar leyes encaminadas a formar y engrandecer su propia marina mercante, desde tiempos remotos han consagrado en sus códigos preceptos altamente proteccionistas para aquella. Inglaterra, bajo el gobierno de Cromwell, dictó las "Navigation Acts," haciendo que los productos de sus colonias fueran transportados únicamente en buques ingleses. Aquellas leyes dieron lugar a una guerra contra Holanda; pero al crear el monopolio a favor del comercio británico, no solo fueron la causa del quebranto del comercio holandés, sino que marcaron el inicio de la prosperidad de la hoy orgullosa Reina de los mares. Debido al florecimiento de su marina mercante y las grandes ventajas que le proporciona la baratura de la construcción de buques, por los precios bajos de su acero, hierro y madera, Inglaterra derogó las leyes de monopolio, pero continúa excluyendo de su matrícula a los buques extranjeros y subvencionando anualmente con varios millones de pesos a algunos trasatlánticos que viajan en determinadas líneas, siendo esa munificencia la que permitió a Cunard la construcción de los lacios flotantes *Lusitania* y *Mauritania*.

EL PROTECCIONISMO NORTEAMERICANO

Desde los primeros años de la constitución de la República de Estados Unidos se han venido dictando leyes eminentemente proteccionistas para su marina mercante. El proteccionismo norteamericano se ha demostrado por medio de leyes que han tenido los siguientes fines: (a) reducir el arancel de los productos importados en buques de matrícula norteamericana y cobrar mayores derechos de tonelaje a los buques extranjeros; (b) admitir a la matrícula norteamericana a los buques construidos únicamente en Estados Unidos y pertenecientes a ciudadanos americanos; (c) eximir de derechos arancelarios a los materiales para la construcción de buques; y (d) prohibir a los buques extranjeros dedicarse al comercio costero, fluvial y doméstico, reservándolo únicamente a los buques nacionales. Además, la Ley de Cabotaje de 1920 pone en manos de la American Shipping Board la cantidad de \$100,000,000, para ser gastada en la propulsión de la marina mercante norteamericana.

A la matrícula japonesa no tienen derecho los buques extranjeros, y el Imperio del Sol Naciente emplea cada año muchos millones de yens en subvencionar a los vapores de su marina que viajan en algunas líneas. Pero Francia es la nación más avanzada en lo atañadero al proteccionismo de su marina mercante, pues, no contenta con excluir de su matrícula a los buques extranjeros, por mucho tiempo el Estado ha concedido subsidios a tanto por tonelaje por cada buque francés dedicado al tráfico.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. LACSON. ¿Quiere decir el Caballero por Cebú, que estaría conforme con que el Gobierno Filipino practique la misma política respecto a los navieros

filipinos, que adoptaron los demás gobiernos con las flotas mercantes de sus naciones?

Sr. CUENCO. Política proteccionista, sí.

Sr. LACSON. ¿Qué quiere el Caballero por Cebú?

Sr. CUENCO. Estoy haciendo un bosquejo y estoy dando una ligera idea a la Cámara, de las legislaciones vigentes en las principales naciones del mundo, para que la Cámara pueda convencerse hasta dónde debe llegar el proteccionismo que se debe dispensar a la propia marina, para propulsar la misma.

S. LACSON. Sí, pero al traer a colación a esta Cámara esas leyes proteccionistas en los demás países del mundo, ¿quiere decir que si se planteara esa cuestión aquí en la Cámara, el Caballero por Cebú estaría conforme con que se siguiera la misma política con respecto a esta legislación?

Sr. CUENCO. Si Su Señoría tiene la molestia de continuar oyéndome, vería después cuáles son mis puntos de vista en cuanto a este particular.

Sr. LACSON. ¿Según eso, tampoco el Caballero por Cebú nos quiere decir que él estaría conforme en que se implantara en Filipinas esa misma legislación?

Sr. CUENCO. Hay muchas leyes vigentes y es muy difícil entrar a discutir el alcance de todas ellas en este momento. Hay una infinidad de leyes y sería fuera de lugar discutir en este momento los méritos y deméritos de cada ley.

Sr. LACSON. Por ejemplo, en el caso de la *Cunard Line* el Gobierno de Inglaterra lo que hace es, no solamente subvencionar la línea, sino que, además, en la construcción de los barcos, la tercera parte del importe de los mismos, lo abona el gobierno con la condición de que cuando el Gobierno de Inglaterra esté en guerra, ese gobierno se hace cargo de los barcos. ¿Estaría conforme con esa política proteccionista el Caballero por Cebú?

Sr. CUENCO. No es eso lo que se plantea en esta Cámara. Precisamente si el Caballero por Negros quiere tener la amabilidad de oírme, vería después, que yo traigo todo eso a colación para que la Cámara se convenga de lo importante que es la propia marina y las medidas adoptadas por los países marítimos para propulsarla.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. LABRADOR. ¿No se debe la existencia de barcos españoles en estas Islas, al hecho de que la Compañía Tabacalera ya tenía barcos existentes en las Islas Filipinas antes del régimen americano.

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. LABRADOR. ¿Y cuando vino el régimen americano ya existían esos barcos?

Sr. CUENCO. Sí, señor, tenemos obligación de respetar la existencia de esos barcos, pero no tenemos la obligación de permitir que se perpetúen para siempre. Si se reconociera hoy el derecho de cambiar los barcos podridos con otros nuevos, cuando los barcos que se adquieran llegaran a inutilizarse, teniendo en cuenta el precedente que se establecería, no habría otro remedio que acceder a tal demanda, con lo cual, la filipinización de nuestra marina mercante no llegaría nunca a ser una realidad.

Sr. LABRADOR. ¿No es verdad, Caballero por Cebú, que actualmente esos extranjeros tienen el derecho y el privilegio de mantener esos viejos barcos en el servicio, hasta tanto no sean inservibles?

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. LABRADOR. ¿No cree Su Señoría que sería provechoso al país que se les permitiese temporalmente sustituir esos barcos viejos con otros nuevos por un período que la Legislatura puede fijar?

Sr. CUENCO. En eso diferimos, porque tendríamos aquí la reproducción del cuento de Las Mil y Una Noches.

Sr. LABRADOR. ¿Por qué?

Sr. CUENCO. Porque si, como ya he dicho, se reconociera el derecho de sustituir los barcos viejos por otros nuevos, cuando éstos lleguen a ser inútiles, se debería también permitir que sean sustituidos con otros nuevos.

Sr. LABRADOR. ¿Pero no tiene Su Señoría fe en el nacionalismo de los miembros de la Legislatura que vendrá?

Sr. CUENCO. También tengo fe en el patriotismo de los miembros de esta Legislatura, y sin embargo, existe un movimiento fuerte para que nosotros, pisoteando los intereses del país, permitamos a ciertas casas extranjeras a que entren en competencia contra las casas navieras filipinas.

Sr. LABRADOR. Pero Su Señoría debe comprender que si no se les deja a esas compañías extranjeras reponer sus barcos viejos, el público no tendrá un buen servicio.

Sr. CUENCO. Yo contestaré a esa observación en el curso de mi peroración.

Sr. LABRADOR. ¿Hasta qué punto debe llegar el espíritu de nacionalismo? ¿Hasta el punto de sacrificar los propios intereses del pueblo que servimos?

Sr. CUENCO. Diferimos. Su Señoría sienta premisas que yo no puedo admitir, con lo cual, tampoco podemos convenir en las consecuencias. Su Señoría parte de la base de que el servicio prestado por los navieros filipinos es deficiente y parte de la base también de que admitiéndose la sustitución, habría un servicio eficiente, y yo niego esas dos premisas.

Sr. LABRADOR. Parto del supuesto de que el servicio que prestan estos buques antiguos de las casas extranjeras, es ineficiente; pero el público está obligado a sufrir este servicio porque estos extranjeros no pueden cambiarlo. Ahora, mi punto de vista es éste: ¿Hay qué punto debe llegar el espíritu de proteccionismo? ¿Hasta el punto de destruir o reventar al prójimo?

Sr. CUENCO. Yo voy a contestar a esa observación.

Sr. LABRADOR. Para un turno en contra del proyecto.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. PAREDES. He entendido que Su Señoría quiso decir aquí, que todos los que por algún motivo sostuviesen una teoría que a juicio de Su Señoría fuese antiproteccionista, estarían pisoteando la ley, pisoteando todo lo pisoteable y lo sagrado, para proteger intereses nacionales?

(A las 5.55 p. m. el Speaker cede la presidencia al Caballero por Tayabas, Sr. Guintó.)

Sr. CUENCO. No he querido dar a entender eso. Sr. PAREDES. Para un turno en contra.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. KAPUNAN. En relación con el espíritu de protección que según Su Señoría ha inspirado a las naciones marítimas en la confección de sus leyes, tendría Su Señoría la bondad de decirnos dos palabras, explicando la razón del principio en que descansa el derecho internacional reconocido por todas las naciones, atribuyéndose lo que se llaman aguas jurisdiccionales pertenecientes a cada nación.

Sr. CUENCO. Las aguas dentro del territorio, con preferencia pertenecen a los nacionales.

Sr. KAPUNAN. ¿Tiene eso relación con las leyes proteccionistas?

Sr. CUENCO. Sí, señor.

SIN PRECEDENTES EN NINGUNA LEGISLACIÓN

(Prosiguiendo.) La demanda que se hace para que se admitan a la matrícula filipina buques pertenecientes extranjeros, carece de precedentes en ninguna legislación del mundo. Ni siquiera puede invocarse a su favor la reciprocidad, ya que no es un secreto para nadie que de la matrícula española se excluyen los buques extranjeros. Las diferencias en el cobro de aranceles y en los derechos de tonelaje derivadas de la nacionalidad del buque, han sido criticado como vejatorias e injustas; los subsidios se han tildado de ruinosos; y el monopolio creado por las "Navigation Acts," da manifestaciones del instinto depredatorio del hombre primitivo; pero ningún tratadista ha discutido hasta ahora la legitimidad del derecho de un pueblo de prohibir que lleve su bandera ningún buque extranjero. Los pueblos, al igual que los individuos, tienen derecho a la vida. Y si tienen derecho a la vida, también lo tienen para escoger los medios que les pongan en situación de salir airosos de la lucha a que se ven lanzados, a menos que sea consagrada la supervivencia del más fuerte. Las leyes de inmigración, las arancelarias, las que excluyen a los extranjeros de la adquisición de terrenos públicos y otras leyes similares no son más que una expresión de ese derecho de la legítima defensa, que también sanciona que se prive de las ventajas que proporciona la matrícula propia a los buques de los extranjeros. Poco tenemos que insistir acerca de esta fase de la cuestión, ya que parece evidente que tanto los proponentes de la enmienda de la Ley de Cabotaje, como nosotros los que nos oponemos a ella, estamos, acordes en lo tocante a este principio básico y fundamental.

IMPOSIBILITARÍA LA NACIONALIZACIÓN

Para que una ley deba ser derogada o enmendada, es preciso que no responda a los fines acariciados en su promulgación. La Legislatura Filipina, al requerir que los buques de la matrícula de este país sean de la propiedad de filipinos o americanos, ha tenido por objeto impulsar nuestra marina mercante. Que tal se ha conseguido, basta recordar

que nuestra flota ha aumentado considerablemente en tonelaje desde la vigencia de la combatida ley. Abrir ahora las puertas a la competencia extranjera sería malograr los beneficios que empezamos a cosechar o imposibilitar para siempre la nacionalización de nuestra marina mercante. Los buques cuya adquisición se trata de permitir durarán muchos años, y cuando lleguen a ser inútiles, no habrá ninguna razón para que no se deba dictar otra ley que permita hacer una nueva sustitución, aparte de que, vulnerado el principio básico, lo que ahora se presenta tímidamente y con subterfugios, se hará sentir más tarde arrollador, omnipotente. Roto el dique, ¿qué fuerza humana será capaz de contener las aguas?

SERVICIO MEJORADO; LO DEL "NEGROS"

Se dice que el servicio de carga y pasaje prestado por nuestros buques es pésimo y su único remedio consiste en acceder a las demandas de ciertas entidades extranjeras. Y para presentar con colores sombríos la situación actual y conmovir la opinión pública, se llega a mentar el desastre del *Negros*, que ha llevado el luto y el dolor a no pocos hogares. Miope tiene que ser quien no reconozca que nuestros buques de carga y pasaje prestan un servicio mucho mejor que el de hace muchos años. De las ventajas de ese mejoramiento disfrutan no solo los que viajan a las principales ciudades, sino también los que van a los puertos más remotos del Archipiélago. No hay en nuestros buques el regalo y el lujo que se disfrutan en los *Empress*, *Presidentes* y *Marus*, pues no en vano son de pequeño tonelaje y sirven tanto para la carga como para el pasaje; pero los pasajeros de primera gozan de comodidad, y los de tercera, que anteriormente parecían emular a los condenados a galeras, van relativamente mucho mejor. Por lo demás, bueno es que se recuerde por los que tanto denigran al porteador filipino que ni ahora, ni antes de la promulgación de la Ley de Cabotaje goza o ha gozado el pasajero en los vapores de la Tabacalera o de Ynchausti, de mayor *comfort* que el que brindan los buques pertenecientes a nacionales. La repetición de la catástrofe del *Negros* no se evitará con la extranjerización de nuestro cabotaje. Mientras haya accidentes, temporales y oficiales negligentes, habrá desastres. Antes que lo del *Negros*, el país sufrió una honda conmoción con el incendio del *Mauban* y es muy reciente el hundimiento del *Leyden*, que también causó muchas víctimas. Los que tanto se escandalizan cuando un buque filipino sufre una catástrofe, deben recordar que el *Titanic*, en su tiempo el buque más grande, más veloz y mejor construido, se ha hundido al hacer su primer viaje y que hace sólo algunos días que se fué a pique el *Princesa Mafalda*, llevando al fondo de los mares a algunos centenares de pasajeros.

UNA FRASE BELLA Y HUERA

El bienestar público exige la aprobación de la enmienda, claman sus proponentes. ¡Bienestar público! Palabras que debieran encerrar significado grande y sagrado, pero que con el abuso que de ellas se hace, no tienen más valor que el de una frase bella y huera. Invocando el bienestar público, los monarcas de la Edad Media se han erigido en se-

ñores de vidas y haciendas; invocando el bienestar público, los césares han tiranizado las conciencias y han aherrojado el pensamiento humano; a pretexto del bienestar público, el emperador alemán sembró la destrucción y la muerte en Europa; y a pretexto del bienestar público, Inglaterra gobierna con la fusta la India y otras colonias habitadas por hombres de color. Y vosotros, creyendo alucinar al país y abrumar a sus representantes constitucionales con esa falacia, venis ahora, en nombre de la misma, a demandar que consintamos y seamos cómplices en la promulgación de una medida funesta. ¿Que gana el pueblo, qué ganan la agricultura y el comercio con la aprobación de la enmienda de la Ley de Cabotaje, tal y como se propone por los que se oponen al Bill del Comité? Nada. Los municipios de Sámar, Surigao, Davao, Cotabato, Palawan, Batanes y los de Luzón que miran hacia el Pacífico, que son los que tienen escasos medios de comunicación, ¿se beneficiarían acaso con viajes más frecuentes, una vez triunfante el reposicionismo? No. El gerente de la entidad más interesada en ella ha declarado ante los Comités de Navegación de ambas Cámaras, que los buques nuevos serían destinados a operar en las mismas líneas que tienen actualmente, lo cual no quiere decir más, sino que el principal objetivo de la reforma con tanto imperio reclamada es que se estable competencia contra los navieros filipinos que ya operan en esas líneas.

Sr. LACSON. Señor Presidente, para otras preguntas al orador.

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. LACSON. ¿Quiere decir el Caballero por Cebú que estas compañías extranjeras a que se refiere actualmente, están haciendo con sus barcos, en la línea donde se encuentran, competencia a los navieros filipinos? ¿Por ejemplo, en la línea del Norte, donde la Tabacalera tiene sus barcos?

Sr. CUENCO. La línea del Norte, donde la Tabacalera tiene algunos vapores, es la única línea en que no hay navieros filipinos, porque ninguno puede competir con la Tabacalera. Y sin embargo este hecho, vosotros queréis todavía aumentar el poder de la Tabacalera, para que perpetuamente y hasta el fin de los siglos ningún vapor filipino pueda ir a los pueblos del Norte.

Sr. LACSON. ¿No sabe Su Señoría que antes de poner una línea, cualquiera persona o entidad necesita el permiso de la Comisión de Utilidades Públicas?

Sr. CUENCO. Se necesita un permiso, pero ningún naviero viaja cuando no obtiene utilidades.

Sr. LACSON. Mi pregunta es si no es verdad que se necesita un permiso de la Comisión de Utilidades Públicas para que un naviero pueda destinar barcos a una línea determinada.

Sr. CUENCO. Sí, señor, se admite eso.

Sr. LACSON. Entonces, ¿no es verdad que la Legislatura Filipina ha creado una oficina bajo su control para que vele por los intereses del país, y no solo una ley para mejorar el cabotaje del país?

Sr. CUENCO. Yo no quisiera discutir con Su Señoría sobre los méritos o deméritos la Ley de Utilidad Pública.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. PADILLA. En los puertos citados de Sámar y Surigao, que no van a ser afectados por la reposición, ¿se puede saber quiénes son los que tienen el privilegio en esas líneas?

Sr. CUENCO. Yo ignoro eso; parece que viajan allí algunos vapores pequeños.

Sr. PADILLA. Sea quien fuere el que goce de la franquicia de viajar en esas líneas, ¿cree Su Señoría que si una compañía pusiera un barco, ya sea la Tabacalera, o ya sea un naviero filipino, como lo hizo un Representante de esta Cámara, cree Su Señoría, repito, que esos que gozan del privilegio de viajar por esas líneas no se opondrían?

Sr. CUENCO. Se opondrían, pero estoy seguro que la Comisión de Utilidades Públicas lo permitiría. Ningún naviero ha solicitado el establecimiento de una línea en los puertos del Norte, porque sabe muy bien que es imposible competir con la Tabacalera, porque ésta dispone de millones de pesos.

Sr. PADILLA. No me refiero a la Tabacalera, sino a esas líneas donde la Tabacalera no tiene barcos. En el supuesto de que un filipino quisiera poner barcos buenos a navegar allí, ¿no es verdad que la Asociación de Navieros que tiene un solo abogado entre ellos, entre españoles, chinos y filipinos, se opondría ante la Comisión de Utilidades Públicas, para excluir al advenedizo ése?

Sr. CUENCO. Creo que no, y aunque se opusiera, yo considero a los jueces que integran la Comisión de Utilidades Públicas, de buen criterio. Yo estoy seguro que toda petición justa será atendida, rechazándose cualquiera oposición frívola e infundada.

Sr. PADILLA. Pero convendría Su Señoría en que si la Tabacalera quisiera poner allí barcos, formularía por lo menos muchas protestas.

Sr. CUENCO. Puede haber protestas, pero eso no quita que se conceda el derecho a viajar.

Sr. PADILLA. De tal manera que la cuestión ahora es que no puede decirse que la Tabacalera o cualquiera compañía afectada por esta discusión, no pone barcos en esas líneas, precisamente porque no quieren, sino precisamente para no molestar a los otros que ya están allí.

Sr. CUENCO. En el negocio, ninguno obra por comiseración, por humanidad, cada cual va tras del lucro, y donde haya lucro, habrá comerciantes.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. MORRERO. ¿Al referirse Su Señoría especialmente a las costas de Sámar, ha tenido en cuenta aquellos tiempos en que los barcos de la Tabacalera todavía no existían?

Sr. CUENCO. Harían viajes, muy de cuando en cuando.

Sr. MORRERO. Quisiera saber de Su Señoría si está completamente fundado el temor de que reposición la Tabacalera los barcos que había perdido,

los mismos no pasarían por las costas de Sámara, cuando dicha compañía tuviera barcos suficientes.

Sr. CUENCO. Yo siempre tenía entendido que los pueblos de Sámara, prácticamente, estaban incomunicados de otros pueblos.

Sr. MORRERO. ¿Qué diría el Caballero por Cebú si le informara que hacia 1905, 1907 y 1908 en que los barcos de la Tabacalera tenían suficiente tonelaje, pasaban por el pueblo de Orás y por todos los pueblos del tercer distrito de Sámara, que inmerecidamente represento en esta Cámara?

Sr. CUENCO. Antes de contestar a su pregunta, me permitirá Su Señoría que le formule la siguiente pregunta: ¿Cuándo dejaron de viajar esos barcos?

Sr. MORRERO. Después de estallar la guerra.

Sr. CUENCO. ¿En qué año?

Sr. MORRERO. Hacia el año 1913 y 1914.

Sr. CUENCO. Entonces no tiene la culpa la ley, sino la Tabacalera, porque antes de la vigencia de esta ley dejó ya de mandar sus barcos.

Sr. MORRERO. ¿No sabe el Caballero por Cebú que esos barcos se han perdido?

Sr. CUENCO. ¿Por qué la Tabacalera no compró otros barcos? Habiéndose perdido esos barcos en 1913, y habiéndose promulgado la ley proteccionista en 1917, tenían tiempo de haberlos repuesto.

Sr. MORRERO. ¿Pero no sabe Su Señoría que le cogió la ley?

Sr. CUENCO. No, señor; Su Señoría dijo que los barcos dejaron de viajar en 1913, y yo digo que la Tabacalera debió haber reemplazado esos barcos, porque la ley proteccionista se dictó en 1917.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. LEUTERIO. Su Señoría dijo que la Compañía Tabacalera tiene la exclusiva de la línea del Norte. Entonces, la Compañía Tabacalera tiene el monopolio de esa línea.

Sr. CUENCO. Prácticamente, sí, señor; no por ley, sino por un cúmulo de circunstancias.

Sr. LEUTERIO. Su Señoría recordará que hace tres años, la Casa Madrigal puso dos barcos en esa línea y acabó por entregarlos a la Compañía Tabacalera.

Sr. CUENCO. Sí, señor, precisamente porque no pudo competir con ella, y gracias a la ley proteccionista, aquellos barcos que Madrigal se vió obligado a retirar, los tiene ahora en arrendamiento la Tabacalera, y hay barcos filipinos que viajan allá, si bien al servicio de la Tabacalera. Pero si se llegara a permitir la reposición, desaparecerían esos barcos que viajan allá, alquilados a Madrigal, porque serían sustituidos por otros barcos de la Tabacalera.

Sr. LEUTERIO. ¿Su Señoría ha leído las declaraciones hechas por el Sr. Carlos Ferrandiz ante el Comité Conjunto de Navegación? ¿Recuerda Su Señoría qué tiempo pidió la Tabacalera para poder traer barcos?

Sr. CUENCO. Parece que dos años.

Sr. LEUTERIO. ¿Dos años, lo menos; para traer cuántos barcos, uno o dos?

Sr. CUENCO. Uno.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. OPPUS. Si no le he entendido mal, parece ser que Su Señoría ha dado a entender que la Compañía General de Tabacos de Filipinas tiene el predominio y el monopolio del negocio de todo el Norte de Luzón.

Sr. CUENCO. Así es en la realidad.

Sr. OPPUS. Y para Su Señoría y para todo buen filipino, de acuerdo con la teoría de los proteccionistas, eso no debiera ser así, y la Compañía Tabacalera no debe tener el monopolio del negocio.

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. OPPUS. Su Señoría también admitirá que si precisamente la Legislatura no permite la reposición el cambio de los barcos actuales que tiene la Tabacalera, es para que no pueda continuar con su monopolio en el negocio del Norte.

Sr. CUENCO. No, prácticamente no es ése el objetivo primordial, aunque ése puede ser el resultado.

Sr. OPPUS. De modo que no es en realidad el negocio o el monopolio, sino que se refiere a los buques.

Sr. CUENCO. Eso podría ser el resultado, pero no es el fin primordial de la Legislatura. No dictamos leyes aquí para hacer la guerra a la Tabacalera.

Sr. OPPUS. No es eso, sino que Su Señoría ha dado a entender que actualmente la Tabacalera es quien domina, y eso parece que no está bien.

Sr. CUENCO. Ciertamente.

Sr. OPPUS. Ahora bien; Su Señoría contestando a la pregunta del Caballero por Mindoro, ha dicho que la Compañía Madrigal tiene ahora entregados dos barcos a la Tabacalera, y que la Tabacalera está fletando esos barcos.

Sr. CUENCO. Me dice el Caballero por Albay que no están realmente en arrendamiento esos barcos, sino en consignación.

Sr. OPPUS. Mejor dicho, fletados.

Sr. CUENCO. No, es distinto.

Sr. OPPUS. ¿Cuál es esa consignación, entonces?

Sr. CUENCO. Están consignados a la Compañía Tabacalera, pero son de Madrigal.

Sr. OPPUS. Lo que quiero saber ahora es por que siendo la Casa Madrigal, una casa filipina, coopera con una casa española para actuar en el monopolio de ese negocio.

Sr. CUENCO. ¿Ignora Su Señoría que el Sr. Madrigal es comerciante?

Sr. OPPUS. Sí, pero un comerciante no creo que por serlo deje de ser filipino. Si aquí exigimos filipinismo de nosotros y no lo exigimos a los comerciantes, entonces no hablemos más.

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

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

Sr. CUENCO. Sí, señor.

Sr. SIAPNO. Parece que he oído decir a Su Señoría que los navieros filipinos no pueden competir con la Tabacalera en su línea del Norte. ¿Quiere

Su Señoría informarnos por qué nuestros navieros filipinos no pueden competir con la Compañía Tabacalera en la línea del Norte de Luzón?

Sr. CUENCO. Trataré de contestar a Su Señoría en el curso de mi peroración.

Sr. SIAPNO. ¿No es verdad, Caballero por Cebú, que la Compañía Tabacalera, no solamente es porteador de sus propios productos, sino que está negociando con esos mismos productos?

Sr. CUENCO. Eso es lo que voy a decir ahora.

DE LO IMAGINARIO A LO REAL

La competencia es saludable, beneficiosa al público, se replicará tal vez. Casos hay en que es necesaria la competencia, como un poderoso acicate para que el público obtenga mejor servicio; pero si esa competencia puede producir, como en el caso presente, la eliminación, a la larga, de los vapores de filipinos, la mejora que podría venir como consecuencia de ella sería momentánea, ya que, una vez eliminados los vapores filipinos, los españoles serían los árbitros de la situación. Más aun; los buques cuya adquisición se trata de permitir serán de poderosas casas mercantiles dedicadas a la compra y venta de productos del país y a la importación de artículos de primera necesidad. Esas casas han adquirido un gran arraigo y disponiendo, como disponen, de muchos millones, podrían valerse de medios indirectos para forzar al agricultor a venderlas sus productos, aun a precios más bajos que los ordinarios, y a comprar, en cambio, a precios altos, el arroz, harina, petróleo, etc., que importan. Ya véis cómo, huyendo de un imaginario monopolio, podremos caer en un monopolio real y aplastante. Por lo demás, si para que haya un servicio eficiente es condición indispensable la existencia de una competencia, entonces lo que se debe hacer no es permitir solo la reposición del tonelaje extranjero perdido, como se pretende ahora, sino conceder a todos los buques extranjeros que se acojan a los beneficios de la matrícula filipina.

SER PROTECCIONISTA ES SER FUERTE

Se ha discutido mucho sobre si la libertad económica debe preceder a la libertad política, o ésta a aquella. Sin pretender determinar cuál de las dos

teorías es la más fundada, creo que todos pueden convenir en que, sea cual fuese el "status" político de un país, debe ser independiente en lo económico. No hay peor situación que la de aquel que para poder vivir tiene que depender de la conmiseración de los demás. Es esclavo quien no se baste a sí mismo. Para reconquistar el lugar que hemos perdido en la industria y en el comercio y evitar que nuestras mejores tierras caigan en manos extrañas es menester inculcar en nuestros compatriotas el proteccionismo, saturar nuestro ambiente de proteccionistas y enseñarles desde la infancia que solo los pueblos fuertes pueden triunfar, y que no se puede ser fuerte sin ser proteccionista. La Legislatura debe dar el ejemplo. Y acompañando a las palabras la acción, debemos rechazar toda medida tendente a impedir la nacionalización de nuestra marina mercante. Nos lo pide el país; nos lo pide nuestro deber jurado, de velar por la salud del pueblo que nos ha enviado a estos escaños. He dicho.

MOCIÓN PAREDES

Sr. PAREDES. Señor Presidente, pido que la discusión del proyecto de cabotaje se suspenda ahora y que se continúe todas las tardes hasta su terminación, dejando las sesiones de la mañana para el calendario ordinario de la Cámara, y que todas las enmiendas se presenten por escrito en todo el día de mañana.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Está dispuesta la Cámara a votar la moción?

La CÁMARA. Sí.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Los que estén en favor, digan sí.

La CÁMARA. Sí.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Los que estén en contra, digan no. (*Silencio.*) Aprobada. ¿Mociones?

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

Sr. PAREDES. Señor Presidente, pido que se levante la sesión.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Si no hay objeción, se levanta la sesión.

Eran las 7.22 p. m.