

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

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

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

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

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

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

EL SR. SANDIKO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. MABANAG. Sí, señor.

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

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

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

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

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

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

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

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. SUMULONG

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

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

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

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

El Sr. SUMULONG. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS
PARLAMENTARIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El Sr. SUMULONG. Con mucho gusto.

EL SR. ALEGRE DIRIGE UN RUEGO PARLAMENTARIO

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

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

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

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

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