

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

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

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

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

El Sr. VILLANUEVA. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sr. VILLANUEVA. Con mucho gusto.

EL SR. RODRÍGUEZ DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

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

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

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

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

Exportación

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

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

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

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

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

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

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

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

Edad de los principales barcos del cabotaje de las Islas Filipinas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LOS SEÑORES VERA Y QUIRINO FORMULAN PREGUNTAS AL SR. VILLANUEVA

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

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

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

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