



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, Miércoles, 2 de Noviembre de 1927

Núm. 83

SENADO DE FILIPINAS

MIÉRCOLES, 2 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. Clarin. El PRESIDENTE INTERINO. Se abre la sesión.

DISPENSACIÓN DE LA LECTURA DE LA LISTA Y DEL ACTA

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente.
El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. ALEGRE. Propongo 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:

MENSAJES DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Octubre 31, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de ese Honorable Cuerpo que la Cámara de Representantes, el 31 de octubre de 1927 aceptó las enmiendas del Senado al Proyecto de Ley No. 2771 de la misma, titulado:

"Ley concediendo a 'Cabanatuan Ice Plant Company, Incorporated' un privilegio para instalar, mantener y operar en el municipio de Cabanatuan de la Provincia de Nueva Ecija, Islas Filipinas, una planta para fabricar hielo, para el suministro de todos los municipios de la citada provincia."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET
Secretario, Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Archivo.

Octubre 31, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de ese Honorable Cuerpo que la Cámara de Representantes insiste en sus enmiendas 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 la misma" de las que disintió dicho cuerpo, y que accede a la conferencia pedida por el mismo sobre los votos en discordia de las dos Cámaras, habiendo sido nombrados como conferenciantes suyos los Representantes Leuterio, Gullas y Gastón.

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET
Secretario, Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Archivo.

Noviembre 1, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de ese Honorable Cuerpo que la Cámara de Representantes, el 31 de octubre de 1927 aceptó la enmienda del Senado al Proyecto de Resolución No. 77 de la misma, titulado:

"Resolución concurrente disponiendo que la Oficina de Ciencias haga los estudios necesarios para el exterminio del *bud-rot*, con el fin de hallar otro remedio que no sea la destrucción del árbol de coco y someta su informe del resultado de sus estudios en o antes de la apertura del Primer Período de Sesiones de la Octava Legislatura Filipina."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET
Secretario, Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Archivo.

Noviembre 1, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de ese Honorable Cuerpo que la Cámara de Representantes aprobó el 31 de octubre de 1927 el siguiente Proyecto de Ley No.

1897

3004 de la misma, respecto al cual se solicita el concurso del Senado:

"An Act amending section seven and eight of Act Numbered Six hundred and sixty-six of the Philippine Commission, defining and penalizing unfair competition."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET
Secretario, Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Justicia.

Octubre 28, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de ese Honorable Cuerpo que la Cámara de Representantes aprobó el 27 de octubre de 1927 el siguiente Proyecto de Ley No. 783 de la misma, respecto al cual se solicita el concurso del Senado:

"An Act providing for the compilation and preparation of Filipino pharmacopeia and Filipino national formulary, and appropriating funds for the purpose.

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET
Secretario, Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Sanidad.

Noviembre 1, 1927

SEÑOR PRESIDENTE:

Se me ha ordenado que ponga en conocimiento de ese Honorable Cuerpo que la Cámara de Representantes aprobó el 31 de octubre de 1927 el siguiente Proyecto de Ley No. 3247 de la misma, respecto al cual se solicita el concurso del Senado:

"An Act placing in the hands of the provincial boards the administration of docks and piers and such places and points not open to foreign commerce."

Muy respetuosamente,

(Fdo.) R. GONZÁLEZ LLORET
Secretario, Cámara de Representantes

Al Honorable PRESIDENTE DEL SENADO.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Comercio y Comunicaciones.

MEMORIA ANUAL

Memoria Anual del Gobernador Provincial de Misamis correspondiente al año de 1926.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Gobernación.

PETICIONES

Resolución del concejo municipal de Dansalan, Lanao, adhiriéndose al proyecto de ley presentado por el Representante Gullas que dispone la elección de los funcionarios provinciales y municipales de las provincias de Cotabato, Sulú y Lanao.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Asuntos de Mindanao y otros Gobiernos Especiales.

Escrito de los empleados del Distrito Metropolitano de Aguas, transmitido por su Administrador, pidiendo la aprobación del Proyecto de Ley No. 3176 de la Cámara de Representantes presentado por el Representante Torralba, 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 Constabularia, sobre el mismo asunto.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Servicio Civil.

PROYECTO DE LEY EN PRIMERA LECTURA

Del Senador De los Reyes (S. No. 546, 7.º L. F.), titulado:

Ley que separa diez barrios del municipio de Santa Lucía, Ilocos Sur, para incorporarlos al de Bauguen.

El PRESIDENTE INTERINO. Al Comité de Gobernación.

CONTINUACIÓN DE LA CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 3082 DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.

El PRESIDENTE INTERINO. Está en orden el Proyecto de Ley No. 3082 de la Cámara de Representantes.

Tiene la palabra el Senador por el Sexto Distrito Sr. Vera.

CONTINUACIÓN DEL DISCURSO DEL SR. VERA

El Sr. VERA. Señor Presidente, como venía diciendo ayer en relación con este proyecto, no hay razón para tachar la medida de injusta y carente de equidad. Precisamente caracteriza este proyecto su propósito de dar las mayores facilidades a los pobres para su acceso a los tribunales de justicia, haciendo que el que en tales condiciones se halle, y demande una cantidad exigua pague también una cantidad pequeña, y que aquel que demanda una cantidad mayor pague también una cantidad grande.

EL SR. SALAZAR FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. VERA

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

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

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

El Sr. SALAZAR. ¿Existe en el proyecto alguna disposición que impida o limite la facultad de los juzgados para autorizar a cualquier individuo que litige como pobre cuando las circunstancias lo justifiquen?

El Sr. VERA. No, señor; queda vigente la ley en lo que se refiere a los litigantes pobres.

El Sr. SALAZAR. Muchas gracias.

EL SR. ALEGRE FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. VERA

El Sr. ALEGRE. ¿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 Sexto Distrito.

El Sr. ALEGRE. Y en los asuntos de testamentarias o abintestatos ¿dependerán también los derechos de la cuantía a que monten?

El Sr. VERA. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Tiene en cuenta el ponente que en esos asuntos ya pesa un impuesto sobre herencias, que también depende de la cuantía?

El Sr. VERA. Sí, señor, y no se toca eso, por referirse a una ley aparte. El objeto de este proyecto es solamente aumentar los derechos de escribanía en relación con la cuantía del asunto que se trata de

ventilar, derechos que hoy consisten en ₱24 para todos los casos; pero que de acuerdo con este proyecto puede ser mayor o menor, según su valor.

El Sr. ALEGRE. ¿Y qué límites son los que se señalan?

El Sr. VERA. Ocho pesos como minimum y doscientos pesos como maximum.

El Sr. ALEGRE. ¿Tienen algún límite los derechos que se imponen en este proyecto?

El Sr. VERA. En los asuntos ordinarios o contenciosos el maximum es de ₱75. Sin embargo, hay un maximum de ₱100, pero que, a mi juicio, nunca se llegará a imponer. Sobre este extremo quería yo precisamente replicar al Senador por el Cuarto Distrito (Sr. Sumulong). Quiero decir en relación con estos derechos de ₱100, que nunca se van a aplicar, por lo mismo que nunca se dará el caso de que se suscite un litigio en que no se determine la cuantía del litigio, y siendo así, se puede decir que el maximum será de ₱75.

El Sr. ALEGRE. ¿Quiere decir su señoría que en ningún caso, no importa cuál sea la cuantía, pasará de ₱75?

El Sr. VERA. Nunca.

El Sr. ALEGRE. Muchas gracias.

EL SR. VERA PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. VERA. Señor Presidente, se ha dicho aquí que los tribunales de justicia o la administración de justicia no deben ser un instrumento en manos del Gobierno para crear una fuente de ingresos para ese Gobierno. Anteriormente, tal vez se podía aceptar esta afirmación o reparo, pero, desgraciadamente, no es así en la práctica, como que ningún gobierno en sus leyes ha ratificado dicha objeción, porque sabemos muy bien que en Filipinas, como en otras partes, la administración de justicia, si bien en pequeña escala, ha sido convertida en una pequeña fuente de ingresos para el Gobierno. En Filipinas tenemos los derechos que se exigen de todo litigante en asuntos ordinarios, que montan a ₱16, montando, en asuntos especiales, los derechos a ₱24. Tenemos también las costas y otros pormenores que constituyen fuentes de ingreso para el Gobierno, si bien en pequeña escala, como ya he dicho.

EL SR. MORALES FORMULA VARIAS PREGUNTAS

AL SR. VERA

El Sr. MORALES. ¿Me permite el orador que le dirija algunas preguntas, señor Presidente?

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

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

El Sr. MORALES. Los derechos por la presentación de una protesta electoral ¿en qué parte de este proyecto están comprendidos?

El Sr. VERA. En la parte donde dice dieciséis pesos, a menos que haya alguna disposición taxativa en la Ley Electoral, que creo que sí existe; pero si no es así, se abonarán ₱16, porque no se refiere a bienes.

El Sr. MORALES. ¿No se refiere al artículo 10 (a)?

El Sr. VERA. No, señor, hay que aplicar aquella parte del proyecto que dice que cuando el asunto no versare sobre bienes, directa ni indirectamente,

y se haga constar así en la demanda bajo juramento, se pagarán ₱16. Vea su señoría el inciso 1.

El Sr. MORALES. ¿Puede citarnos un ejemplo que esté comprendido en el artículo 10 (a) del proyecto?

El Sr. VERA. Ese inciso tiene por objeto impedir que se burle la ley, burla que ha sido frecuente en comisiones y omisiones durante la vigencia de la ley que tratamos de revivir, o sea la Ley 3099.

El Sr. MORALES. ¿Quiere citarnos un caso concreto que caiga bajo esta disposición?

El Sr. VERA. Sí, señor, el caso de un demandante que, pudiendo determinar la cuantía del litigio, no lo hiciera en su demanda. Pero, como ya he dicho, no habiendo deseos de parte del litigante de ir contra la ley, nunca podrá ponerse en práctica esa disposición, porque en todos los casos es muy fácil determinar la cuantía envuelta en un litigio.

El Sr. MORALES. Muchas gracias.

EL SR. VERA PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. VERA. Señor Presidente, ya no me queda más que aclarar una de las objeciones formuladas por el distinguido Senador del Cuarto Distrito (Sr. Sumulong), respecto a una duda que planteó últimamente.

El cree que, de acuerdo con este proyecto, cualquier auto interlocutorio de un Juzgado de Primera Instancia y actuado por el escribano, tiene que ser fuente de impuestos para un litigante. Yo digo que eso no es cierto. La parte objetada ha estado en vigor por un año y medio y está en vigor hasta ahora. Lo que quiere decir el proyecto es lo que ordinariamente se ha dado como interpretación a la ley actual, y es que debe pagar un litigante por actuaciones especiales ₱24, incluyendo todo, como autos, sentencias o autos definitivos o interlocutorios. De modo que la objeción cae por su base con esta explicación.

Propongo, señor Presidente, que se someta a votación el proyecto.

ENMIENDA HONTIVEROS

El Sr. HONTIVEROS. Para una enmienda, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formularla Su Señoría.

El Sr. HONTIVEROS. Propongo, para dejar a salvo las objeciones formuladas, que en la página 3, se *además*, de la línea 1 hasta la palabra "demanda" supriman las palabras siguientes: "*Entendiéndose*, de la línea 7, y en su lugar se inserte lo siguiente: "*Entendiéndose, además*, Que cuando se presente una demanda enmendada en la que se reclama una cantidad mayor o una propiedad de mayor valor que el reclamado en la demanda original, se cobrará la diferencia de derecho de conformidad con la escala anterior; *Entendiéndose, por último*, Que si el valor de lo reclamado fuese menor de acuerdo con el justiprecio de la sentencia, se devolverá el exceso de lo pagado en concepto de derechos."

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Qué dice el Comité?

El Sr. VERA. El Comité acepta la enmienda, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Si no hay objeción, la enmienda quedará aprobada. (No hubo objeción.)

ENMIENDA MORALES. ES APROBADA

El Sr. MORALES. Señor Presidente, para una enmienda. En la página 4, línea 6, entre las palabras "de" y "mil," insértese "tres."

El Sr. VERA. Señor Presidente, el Comité acepta la enmienda.

El PRESIDENTE. Si no hay objeción, la enmienda quedará aprobada. (No hubo objeción.)

OTRA ENMIENDA MORALES. ES APROBADA

El Sr. MORALES. Señor Presidente, para otra enmienda. En la página 4, línea 10, en vez de la palabra "dos," póngase "cinco."

El Sr. VERA. Señor Presidente, el Comité acepta la enmienda.

El PRESIDENTE INTERINO. Si no hay objeción, la enmienda quedará aprobada. (No hubo objeción.)

ENMIENDA HONTIVEROS. ES APROBADA

El Sr. HONTIVEROS. Señor Presidente, para una enmienda. En la página 5, línea 7, después de la palabra "que," póngase una coma (",") e insértese la palabra "pudiéndolo," y después otra coma (",").

El Sr. VERA. Señor Presidente, el Comité acepta la enmienda.

El PRESIDENTE INTERINO. Si el Senado no tiene objeción, la enmienda quedará aprobada. (No hubo objeción.)

El Sr. VERA. Señor Presidente, ahora pido que el proyecto sea aprobado tal como ha sido enmendado.

El PRESIDENTE INTERINO. Los que estén conformes con el proyecto, tal como ha sido enmendado, digan sí. (Varios Senadores: Sí.) Los que no la estén, digan no. (Varios Senadores: No.) Aprobado.

Pase el proyecto a tercera lectura y por su título solamente, si no hay objeción. (No hubo objeción.)

APROBACIÓN EN TERCERA LECTURA DEL PROYECTO DE LEY DE NO. 3082 DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

EL CLERK DE ACTAS:

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

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. QUIRINO. Pido el consentimiento del Senado para que se considere inmediatamente el Proyecto de Resolución No. 67 del Senado.

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

CONSIDERACIÓN DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN NO 67 DEL SENADO

EL CLERK DE ACTAS:

RESOLUCIÓN DISPONIENDO SE INVESTIGUE POR EL COMITÉ DE ELECCIONES Y PRIVILEGIOS LA VERACIDAD DE CIERTAS INFORMACIONES PUBLICADAS POR EL PERIÓDICO "THE MANILA TIMES" EN SU EDICIÓN DE TREINTA Y UNO DE OCTUBRE Y POR EL PERIÓDICO "THE TRIBUNE" EN SU EDICIÓN DE FECHA PRIMERO

DE NOVIEMBRE, EN CUANTO AFECTAN A LA DIGNIDAD Y DECORO DEL SENADO, Y FACULTANDO A DICHO COMITÉ PARA EXPEDIR CITACIONES, SUBPŒNA Y SUBPŒNA DUCES TECUM.

Por cuanto, en la sesión del martes, primero de noviembre de mil novecientos veintiseis, se han endosado al Comité de Elecciones y Privilegios ciertas informaciones publicadas en los números de los periódicos "The Manila Times" y "The Tribune," correspondientes al treinta y uno de octubre y al primero de noviembre de mil novecientos veintiseis, respectivamente, sobre la supuesta aceptación de soborno por parte de algunos miembros de la Legislatura para que no se apruebe una ley emendada la Ley de Cabotaje de Filipinas pendiente ante la Legislatura;

Por cuanto, estas informaciones afectan a la dignidad y el decoro de la Legislatura y, consiguientemente, de esta Cámara; Por tanto,

Se resuelve, que el Comité de Elecciones y Privilegios proceda a investigar la veracidad de las referidas informaciones en cuanto afectan a los miembros del Senado, y que dicho Comité quede facultado, como por la presente se faculta, para expedir citaciones subpœna o subpœna ducis tecum, para que las personas que tengan conocimiento de los hechos comparezcan y declaren ante sí o traigan los papeles o documentos que el Comité crea necesarios.

Certifico por la presente que la precedente resolución (R. S. No. 62, 7.º L. F.), fué adoptada por el Senado el 2 de noviembre de 1927.

(Fdo.) FAUSTINO AGUILAR
Secretario del Senado

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente, si no hay objeción, pido que se apruebe el proyecto.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. ALEGRE

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente, me opongo a este proyecto de resolución por dos fundamentos: primero, porque en las discusiones habidas en este asunto en la Cámara Baja se han atribuido al Administrador de Aduanas frases que ponían en entredicho la dignidad y el decoro de los miembros de la Legislatura. Estas frases que se han imputado al Colector de Aduanas provienen de varios periódicos locales, los cuales, al parecer, han tratado de ver el origen de dichas frases en cierta carta que el Administrador de Aduanas ha escrito a uno de los periódicos locales. Yo he tenido ocasión de leer esa carta. Esa carta ha sido citada por el periódico "The Tribune" y el Administrador de Aduanas no dice una palabra en dicha carta que pueda herir la sensibilidad, el decoro y el honor de ninguno de los miembros de la Legislatura. Podrá ser que en sus comentarios los periódicos hayan tergiversado lo que el Administrador de Aduanas haya dicho, pero si esa investigación se basa en las manifestaciones del citado funcionario, voy a tener el honor de impugnar a cualquiera que pueda probar ante el Senado que el Administrador de Aduanas haya proferido alguna frase en menoscabo de la dignidad de la Legislatura. Y mientras esto no se pruebe, no hay derecho a hacer comparecer como acusado a ningún hombre inocente y mucho menos al Administrador de Aduanas que por tantos años ha prestado servicios eficientes al Gobierno de Filipinas.

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente, deseo informar al orador que el proyecto de resolución que se ha presentado, no tiene por objeto investigar al Administrador de Aduanas . . .

El Sr. ALEGRE. Pero puede ser investigado de acuerdo con esa resolución . . .

El Sr. QUIRINO. Parece que el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre está contestando algunas

insinuaciones que se han hecho en relación con la discusión del proyecto de resolución discutido por la Cámara de Representantes ayer por la siesta. Yo creo que por cortesía no se debe hacer alusión a ese particular. No tenemos jurisdicción sobre la Cámara de Representantes.

El Sr. ALEGRE. No tiene necesidad de llamarme la atención el Senador por el Primer Distrito (Sr. Quirino) sobre este punto. Estoy enterado de las prácticas parlamentarias y no estoy contestando los argumentos de la Cámara de Representantes, ni mucho menos los argumentos aducidos por los periódicos ni los rumores públicos. Tampoco digo que esos rumores públicos son aceptados por la Cámara de Representantes. No estoy contestando a la Cámara Baja; estoy hablando ante el Senado para exponer hechos.

El Sr. QUIRINO. Si el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre) se opone a la resolución solamente, sin discutir prematuramente el mérito de la investigación que se pueda practicar, creo que no estaría mal que continuase hablando; pero si es para contestar a algunas aseveraciones . . .

El Sr. ALEGRE. Voy a pedir permiso al Senador por el Primer Distrito para contestar. Parece que él es el que tiene la facultad de permitir que yo hable o no.

El Sr. QUIRINO. Es un toque de atención solamente, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. La Mesa entiende que lo que se propone en la resolución no es precisamente la investigación del Administrador de Aduanas, sino solamente la investigación de si es verdad o hasta qué punto es verdad lo que se ha publicado en el "Times," atribuyéndolo a dicho funcionario. Sin embargo, la Mesa entiende que el orador puede continuar hablando, aunque cree que por ahora no se puede discutir si es culpable o no el Administrador de Aduanas, porque no podemos llegar a esa conclusión, mientras no rinda su informe el Comité a quien se quiere conceder esas facultades.

El Sr. ALEGRE. Con los debidos respetos a la Mesa, deseo manifestar que yo no trato en este momento de probar la inocencia del Administrador de Aduanas, porque no es ésta la ocasión oportuna. Estoy discutiendo el asunto bajo todos sus aspectos. Si se aprueba esta resolución, el Comité de Elecciones y Privilegios tendrá el derecho y la facultad de hacer comparecer al Administrador de Aduanas, y desde este punto de vista digo que no hay derecho, en caso de que se apruebe esta resolución, de hacer comparecer al Administrador de Aduanas por los hechos aludidos en ciertos periódicos locales. Ahora bien, si esta resolución se basa en las manifestaciones que verdaderamente tienden a desacreditar no solamente a la Legislatura en pleno, sino en particular a algunos legisladores por su actitud adoptada en la cuestión ahora pendiente ante la consideración de la Legislatura, tampoco debe aprobarse esta resolución, porque si siempre que periódicos, reporteros e editorialistas irresponsables, que dicen representar la opinión pública sin habérsela concedido nadie, publicasen en sus periódicos lo que ellos creen más conveniente a sus intereses, tuviera el Senado o la Legislatura que practicar una investigación, creo que no tendríamos tiempo de considerar proposiciones de mayor interés para el pueblo filipino que verdaderas nimiedades y falsas acusaciones de periódicos de quienes nadie hace caso.

Señor Presidente, la vida pública se presta precisamente a todo este género de acusaciones. Nosotros los que tenemos el privilegio de haber sido ungidos con el voto popular, debemos someternos a ataques de esa índole. Hay intereses antagónicos en la prensa de Filipinas y no debemos ser tan sensibles por cualquiera acusación que contra nosotros pudieran formular periódicos irresponsables sobre los actos de la Legislatura, que inmediatamente creamos necesario proceder a una investigación.

Repito, pues, que de aprobarse esta resolución, que yo considero de poca base, pondríamos en peligro la seriedad del Senado Filipino. Mientras la acusación sea general, mientras ellos no puedan probar como hecho específico que algún miembro de la Legislatura Filipina se deja guiar por intereses personales, en cualquier punto en discusión, creo que la seriedad y el decoro del Senado, le vedan proceder a esta clase de investigaciones que, después de todo, no va a conducir a nada.

No hace mucho, el Senado llevó a cabo una investigación contra el "Manila Times" sobre algo más serio que esto, y, sin embargo, ¿qué ha resultado? Se perdió lastimosamente el tiempo y la dignidad del Senado Filipino quedó como estaba.

En estos últimos días de sesiones hay asuntos harto importantes que reclaman nuestra atención, y por esto creo que el Senado Filipino no debe aprobar una resolución semejante que, en resumidas cuentas, no va a probar nada. Un periódico tiene perfecto derecho a imprimir lo que él cree que es su deber para conocimiento público. ¿Vamos a perder el tiempo y dejar de considerar proyectos importantes para el pueblo filipino solamente para prestar atención a lo que dicen esos periódicos?

Por estas consideraciones, creo que esta resolución no debe ser aprobada.

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

EL SR. VILLANUEVA REFUTA LOS ARGUMENTOS DEL SR. ALEGRE

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente: El mismo decoro del Senado, la limpieza de la conducta del Administrador de Aduanas, Sr. Aldanese, que se defiende en estos momentos, parece que exigen que esta resolución se apruebe inmediatamente. Mientras las cosas que se dicen fuera, mientras todo lo publicado en la prensa no pasen por el tamiz de una serena investigación, parece que nosotros no adquirimos ninguna jurisdicción sobre todo cuanto se ha dicho y publicado en la prensa. Pero una vez que se ordena por el Senado esa investigación, eso quiere decir que nosotros no ocultamos nada, ni tenemos miedo a que esas cosas se investiguen.

Estoy de completo acuerdo con el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre) sobre todo cuanto ha dicho aquí, pero me temo que si esta resolución no es aprobada, se diga lo que no es verdad, se diga que aquí no permitimos que las cosas se investiguen, aunque estoy seguro de que el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre) y el que hoy tiene el honor de dirigir la palabra y todos y cada uno de nosotros, estamos dispuestos a aceptar cualquiera investiga-

ción y demostrar que no queremos rehuir ninguna responsabilidad.

El Sr. ALEGRE. 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. ALEGRE DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. ALEGRE. ¿No cree el orador que el Senado está muy por encima de acusaciones de semejante índole?

El Sr. VILLANUEVA. Precisamente porque estamos muy por encima de todo eso, es nuestro deber aquilatar las cosas por medio de una serena investigación.

El Sr. ALEGRE. ¿No cree el Senador que los periódicos locales, sobre todo los periódicos americanos, conociendo la sensibilidad del Senado Filipino, serían capaces de publicar cada ocho o diez días, como tomadura de pelo, noticias que afectan a la dignidad del Senado, para que nosotros inmediatamente procedamos a una investigación?

El Sr. VILLANUEVA. Es que mientras no se investigue, no podremos saber quién dice la verdad y quién falta a ella. Precisamente si hay necesidad de que estas cosas se investiguen es para que los periódicos que no dicen la verdad queden expuestos ante la opinión pública.

El Sr. ALEGRE. El digno Senador por Negros, (Sr. Villanueva) ha sido candidato muchas veces y no será la primera vez que él haya sido insultado con insultos más graves que éstos. ¿Ha pensado Su Señoría abrir una investigación para demostrar al público que era inocente?

El Sr. VILLANUEVA. Los ataques personales muchas veces pueden ser tolerados, pero cuando hay una alusión que se dirige a un Cuerpo, eso es ya algo más serio, y mientras permanezca en la obscuridad, siempre redundará en desdoro de ese Cuerpo. Hay mucha diferencia entre una alusión personal y una alusión dirigida a todo un Cuerpo.

El Sr. ALEGRE. Pero en el caso presente, no habiendo aducido pruebas dichos periódicos, no sentiría bien esa precipitación que muestra el Senado de que se investigue el asunto y su oferta de producir pruebas ante la opinión pública, clamando que es inocente, cuando aún no las tiene.

El Sr. VILLANUEVA. Es que mientras esas pruebas no se pidan, no se presentarán y mientras esas pruebas no se presenten, el asunto estará envuelto en el misterio, lo cual no debe ser.

El Sr. ALEGRE. Creo que el orador estaba presente cuando la investigación anterior sobre un caso semejante contra el "Manila Times." Aquella investigación duró varios días. ¿Puede decirnos qué resultado dió y qué mayor honra se concedió con aquella investigación al Senado Filipino? . . .

El Sr. VILLANUEVA. Parece que el objeto de la investigación es saber nada más quién dice la verdad y quién falta a ella. ¿Qué mal hay en esta resolución que se ha presentado? ¿Qué mal hay en que se investiguen estas cosas?

El Sr. VERA. ¿No es verdad que en el caso del "Manila Times" no había ninguna persona determinada, y, en cambio, en este caso los periódicos

apuntan el nombre de una persona determinada, nada menos que de un alto funcionario del Gobierno?

El Sr. VILLANUEVA. Ésa es la diferencia.

El Sr. VERA. ¿No cree Su Señoría que hay necesidad de una investigación pronta e inmediata para impedir que algunos Senadores queden maniatados o impedidos de emitir su opinión, si no se esclareciese esta cuestión del soborno de algunos legisladores?

El Sr. VILLANUEVA. Considero de absoluta necesidad que esta investigación se haga y se haga inmediatamente. Esa es la única objeción que tengo a lo que ha manifestado el Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre), porque en los demás extremos estoy conforme con él.

MANIFESTACIONES DEL SR. QUIRINO

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Primer Distrito.

El Sr. QUIRINO. No quisiera perder el tiempo, pero me veo obligado a contestar al Senador por el Sexto Distrito (Sr. Alegre), por razón de que esta investigación no va encaminada precisamente a averiguar si el Administrador de Aduanas ha dicho la verdad o no, sino a que debemos saber si la acusación contra algunos miembros de esta Cámara es cierta o no, porque, de serlo, nos quedaría remedio, para castigar a los culpables, y si los periódicos han publicado falsedades, también hay otros remedios para que no continúe lanzando falsas acusaciones contra los representantes constitucionales del pueblo.

EL SR. SALAZAR FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. QUIRINO

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

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

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

El Sr. SALAZAR. En "The Tribune" de hoy aparece publicado lo siguiente:

BRIBERY HINT IS DENIED BY CUSTOMS CHIEF

[Aldanese wants Editor of afternoon daily to be more specific]

Vicente Aldanese, collector of customs, last night declared that he had been misquoted by certain papers yesterday with regard to the story published to the effect that "certain members of the Legislature have been bribed or are being bribed to oppose the Shipping Law." His statement as published yesterday was based on a letter which he wrote to an afternoon contemporary in Spanish.

Following is the letter written by Collector Aldanese to the Editor of the local afternoon Spanish daily:

"With reference to the Editorial published in your issue of October 29 entitled, 'There is something rotten' in which was evident your intention to debate those Government employees who openly and with the permission of their superiors invest in some local business enterprises, I would request that you inform me whether said editorial has any relation with my private investments or with the positions I hold outside, which facts I have never made any effort to hide from the public.

"In case that in the editorial in question it was your intention to refer to the amendments to the Shipping Law, I would suggest that next time you express yourselves more clearly so that I may help you to publicly point out the persons who may be able to explain if there is really something rotten in the affair."

¿No cree Su Señoría que en vista de esta publicación, ya no hay necesidad de continuar con esa investigación propuesta?

El Sr. QUIRINO. Y ¿cree Su Señoría que con esa simple gaceta la mente del público ha quedado satisfecha y convencida de que no se ha cometido nada de lo que se ha publicado maliciosamente?

El Sr. SALAZAR. ¿No es ésta una confesión de que la publicación se ha hecho maliciosamente?

El Sr. QUIRINO. Es una cuestión que queremos determinar mediante una investigación adecuada.

El Sr. SALAZAR. Muchas gracias.

EL SR. VERA FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. QUIRINO

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

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

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

El Sr. VERA. Supóngase Su Señoría que realmente el Administrador de Aduanas, Sr. Aldanese, no hubiese hecho constar nada que fuera denigrante para un legislador en la carta que ha dirigido a "La Opinión," pero que al entregar esa copia a algunos periódicos hubiese dicho lo siguiente: "Además, estoy seguro de que algunos legisladores han recibido soborno"; aunque la manifestación fuera verbal, ¿no cree Su Señoría que es bastante para que el Senado se vea precisado, como Cuerpo, a investigar los hechos?

El Sr. QUIRINO. Pues eso abona más la aprobación del proyecto de resolución. Y es que no solamente se trata de averiguar la veracidad de la noticia, sino también de saber si los periódicos han dicho la verdad, si lo que se ha publicado es un reflejo verdadero de lo dicho por el Administrador de Aduanas, porque de no serlo, habrían hecho un comentario que puede ser castigado no solamente por los tribunales, sino también por este mismo Cuerpo que tiene derecho a castigar a las personas y a los periódicos que lesionen los intereses y la dignidad de este Senado.

Señor Presidente, no importa que hayamos perdido tiempo en investigar otros casos, si es que lo hemos perdido; pero la cuestión es que en aquella investigación del periódico "The Manila Times," cuando éste dijo que había un espía en el seno del Senado, ninguno tuvo el valor cívico de señalar al supuesto espía. Si se hubiese demostrado la existencia de ese espía, el Senado le hubiese expulsado, y si en este caso se demostrara, ya por la declaración de los periódicos o del mismo señor Aldanese o por otras personas que algún miembro de este Senado ha recibido soborno o la sombra siquiera de un maravedí en consideración de un proyecto de ley cualquiera, yo digo que habríamos hecho mucho más, habríamos realizado algo más importante que la misma aprobación del proyecto de ley sobre cabotaje, porque entonces podríamos expulsar a ese miembro de este Cuerpo, en cuyo seno no debe permanecer.

Creo, pues, imperativo el que se apruebe este proyecto de resolución para que sepamos de una vez si es verdad o no que ha recibido soborno algún

miembro de esta Cámara, y no hablo de la otra, señor Presidente, porque no tenemos jurisdicción sobre ella.

APROBACIÓN DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN NO. 67 DEL SENADO

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Está dispuesto el Senado a votar? (*Una mayoría: Sí.*)

Los que estén conformes con el proyecto, que digan sí. (*Varios Senadores: Sí.*) Los que no lo estén, que digan no. (*Varios Senadores: No.*) Hay una mayoría en favor del proyecto. Queda aprobado.

MOCIÓN VILLANUEVA. SU APROBACIÓN

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente. El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Octavo Distrito.

El Sr. VILLANUEVA. Para que se vea que tenemos las manos enguantadas y la conciencia tranquila, propongo que se continúe inmediatamente con la discusión del proyecto de ley sobre cabotaje.

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

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

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

MANIFESTACIONES DEL SR. ALEGRE

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente. El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador. El Sr. ALEGRE. Estoy autorizado para decir que el Senador por el Cuarto Distrito (Sr. Sumulong), que había pedido que se le reservara un turno en contra del proyecto, renuncia a hablar sobre el mismo y, por tanto, creo que puede concederse la palabra al Senador por Cebú (Sr. Rodríguez), que ha registrado un turno en contra.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. RODRÍGUEZ

El Sr. RODRÍGUEZ. Señor Presidente. El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador. El Sr. RODRÍGUEZ. Señor Presidente: Por lo publicado en la prensa, este proyecto de ley hay que mirarlo con cierta prevención, porque tanto opositores como defensores no se libran del labio murmurador que, según el poeta, "o es infame o es severo, es cómplice o pregonero, o es verdugo o tentador." Solamente mis convicciones me obligan a levantarme y dejar a un lado estos escrúpulos, porque estoy convencido de que la baba inmunda de la maledicencia no podrá manchar mi honroso título de legislador. En la sesión del lunes se ha demostrado palpablemente que la única entidad que promueve este proyecto de ley es la Compañía Tabacalera. Una compañía extranjera es la que solicita este proyecto.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. RODRÍGUEZ

El Sr. QUIRINO. ¿Podría facilitarme una información el orador, señor Presidente?

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

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

El Sr. QUIRINO. ¿Puede decirme Su Señoría si el ponente aludido ha defendido solamente a la Compañía Tabacalera y otras compañías extranjeras, o si también ha defendido a los dueños de barcos nacionales?

El Sr. RODRÍGUEZ. La contestación vendrá después cuando llegue a Inchausti.

Yo no sé hasta qué punto puede afectar a la seriedad de la Legislatura el que por una sola entidad se socaven uno de los cimientos más importantes de nuestra nacionalidad, tan importante como la ley de transporte terrestre, tan importante como la ley de terrenos y minas y todas cuantas leyes se han aprobado para la conservación y defensa de la integridad de nuestro territorio.

Nosotros no debemos contentarnos con la tranquilidad y el bienestar del cerdo en la pocilga. Vamos más allá, a saber: que nuestra aspiración política vaya a la par de nuestra libertad económica, que el fomento de nuestros intereses nacionales esté respaldado por los instrumentos necesarios al sostenimiento de nuestra futura emancipación. Siempre se ha dicho que no sólo de pan vive el hombre; el hombre tiene espíritu y el espíritu se nutre y se alimenta de lo ideal y lo incorpóreo. Sin idealismo, nunca hubiéramos ido a la revolución; no hubiéramos sacrificado nunca vidas, intereses, porque la revolución no ofrece vida placentera ni comodidades, no ofrece más que muerte, miseria, hambre y sinsabores.

Se me dirá que todo esto es quiotismo, patriotismo jactancioso; pero yo siempre he preferido a Don Quijote que a Sancho Panza. También se dirá que se trata de tonterías, utopías e ilusiones; pero yo digo que las llamadas tonterías, utopías e ilusiones de nuestros antepasados produjeron como fruto, la situación política que nos ha conducido a los escaños de esta Legislatura. Yo soy de los que comulgan con aquellos que dicen que mi casa es de nipa, pero, siendo mía, la prefiero por ser mía.

El Sr. ALEGRE. ¿Quiere decir el orador que es mejor vivir en una casa de nipa?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor, porque es mía.

El Sr. ALEGRE. ¿Por qué el orador aprueba todos los años en los presupuestos el alquiler de edificios que no son del pueblo ni del Gobierno, pero que son buenas casas?

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Quién los alquila?

El Sr. ALEGRE. Los paga el Gobierno.

El Sr. RODRÍGUEZ. Yo digo que soy de los que comulgan con aquellos que, al considerar una cosa, prefieren la suya. Lo mismo en los vapores de cabotaje, prefiero aquellos vapores nacionales en donde no me sirven más que el "sinigang" y "adobo," que los vapores extranjeros en que se me puede dar buena comida.

Nuestros primeros legisladores, más Quijotes que Sancho Panza, velando por los intereses de Juan de la Cruz, nacionalizaron el servicio terrestre en previsión de futuros conflictos; aprobaron la Ley de Terrenos, restringiendo la posesión de los mismos, para no mermar la herencia de nuestros hijos. Demasiado sabemos que si se liberaliza la Ley de Terrenos, en menos de diez años, Filipinas, es ver-

dad, será grande y rica, pero todas las ganancias serán para extranjeros.

Por medio de leyes anteriores, el Gobierno se dedicó a minero, para tener dentro de casa el combustible necesario en caso de un bloqueo. Se dedicó hasta a fabricante de cemento para tener los materiales necesarios para construcción y fortificación. Compró la gran Hacienda de Sabani para poder disponer, en caso de un bloqueo por el enemigo, de un sitio estratégico de defensa. También nacionalizó el servicio de cabotaje. La Ley 1172, aprobada el 10 de marzo de 1917, y las Leyes 2771, 2914 y 3084 que la han enmendado, son leyes protectoras y constructivas, porque se han promulgado para defender los intereses del pueblo filipino, a fin de que el negocio de navegación interinsular en manos nacionales alcance un desarrollo que sirva de elocuente prueba de nuestra capacidad económica. Son protectoras, porque ponen en manos nacionales los elementos indispensables por el desenvolvimiento de la riqueza del país, como es el cabotaje, cuya importancia se mide por el número de islas de que está compuesto el Archipiélago. El legislador, a pesar de sus tendencias protectoras, tuvo en cuenta los intereses creados y respetó los privilegios a favor de los extranjeros para que siguieran el negocio hasta la época en que sus barcos, por vejez o por naufragio, fueran eliminados poco a poco de la navegación interinsular.

EL SR. QUIRINO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. Al aprobarse la Ley 2761, ¿se hizo constar en el "record" que se permitía a las compañías entonces extranjeras cuyos barcos se iban a nacionalizar por aquella ley, a que continuaran sus negocios hasta que sus barcos se hundiesen?

El Sr. RODRÍGUEZ. Precisamente ayer tuve ocasión de hablar con el Senador por el Primer Distrito (Sr. Quirino) sobre la intención de dichas leyes, y él me dijo que el espíritu de éstas convergía hacia tal intención.

El Sr. QUIRINO. Pregunto si consta en el "record" que se les permitió a estos dueños extranjeros que continuaran con su negocio solamente hasta que sus barcos envejeciesen o naufragasen.

El Sr. RODRÍGUEZ. Ésa es la intención, tan es así que no se les permite reponer ni sustituir los barcos actuales.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que cuando se aprobó la ley 2761 solamente los ciudadanos de las Islas Filipinas y de los Estados Unidos tenían derecho a poseer barcos de cabotaje, y cuando se aprobó la ley 3084, la Legislatura permitió que los extranjeros pudiesen tener un 25 por ciento de las acciones de estas compañías navieras?

El Sr. RODRÍGUEZ. No en la cuestión de capital . . .

El Sr. QUIRINO. Lo que pregunto es si no es verdad que antes de la aprobación de la Ley 3084, los extranjeros no tenían ninguna participación, no

podían tener *control* de ninguna compañía, a menos que fueran ciudadanos de Filipinas o de Estados Unidos?

El Sr. RODRÍGUEZ. Estos barcos actuales existían antes de la promulgación de la ley 2761 . . .

El Sr. QUIRINO. Me refiero a la Ley 3084.

El Sr. RODRÍGUEZ. Tenían el privilegio de ser respetados en sus intereses creados.

El Sr. QUIRINO. Por eso pregunto si no es verdad que antes de la promulgación de la Ley 3084, ninguno que no fuera ciudadano de Filipinas o de Estados Unidos podría controlar una compañía nacional y que cuando se aprobó la Ley 3084, la Legislatura Filipina permitió que los extranjeros pudiesen comprar el 25 por ciento de las acciones en las compañías nacionales?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor; pero respetando los intereses de ellos . . .

El Sr. QUIRINO. Cuando se aprobó la Ley 2761 no se respetaban los intereses adquiridos sino cuando se aprobó la Ley 3084. Solamente los filipinos y americanos podrían adquirir barcos para el negocio de cabotaje, pero se permitió a los extranjeros adquirir barcos al aprobarse la Ley 3084.

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor; se nacionalizó y precisamente se enmendó la ley primitiva para respetar lo que ya existía.

El Sr. QUIRINO. De modo que la política iba en progresión ascendente en favor del extranjero.

El Sr. RODRÍGUEZ. No, señor, la política iba a subsanar una omisión cometida en las leyes anteriores, porque existiendo ya derechos adquiridos, había que respetarlos.

(*Prosiguiendo.*) El legislador, a pesar de sus tendencias protectoras, tuvo en cuenta los intereses creados y respetó los privilegios a favor de los extranjeros para que siguieran el negocio hasta la época en que sus barcos, por vejez o naufragio, quedarán eliminados poco a poco de la navegación interinsular.

Esta Ley 1172 se enmendó después de seis años por la Ley 3084. Desde su promulgación hasta la fecha, han transcurrido ocho años sin que la normalidad del negocio se haya quebrantado, ni las casas extranjeras hayan sufrido entorpecimientos en sus negocios. Las casas extranjeras o, mejor dicho, las españolas que promueven la reforma de la ley, invocan como privilegio el que todos los españoles, desde el más representativo al más humilde, han puesto en este país su amor, su trabajo y su dinero para contribuir a su prosperidad y engrandecimiento, de tal manera que su suerte está unida a la nuestra.

El Sr. SALAZAR. ¿Sabe el orador que el Comité Morton nombrado por el Gobernador General recomendó la Ley de Cabotaje?

El Sr. RODRÍGUEZ. No tengo nada que ver con lo que diga el Gobernador General.

El Sr. SALAZAR. ¿Sabe el orador que el Comité recomendó la enmienda a la Ley de Cabotaje?

El Sr. RODRÍGUEZ. Con mi disidencia.

El Sr. SALAZAR. Entonces no es cierto que las compañías españolas pidan la enmienda de la Ley.

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Quién la pide entonces, los nacionales?

(*Prosiguiendo.*) Con gran pesar hemos visto por medio de los hechos que cuando llega el caso de tener que escoger entre sus utilidades más lucrativas y servir los intereses del país, los armadores extranjeros han preferido las utilidades en detrimento de estos servicios.

Ynchausti & Cía. vendieron el vapor "Governor Forbes" para realizar una pronta y grande utilidad, abandonando no sólo los compromisos contraídos con las provincias de Iloilo y Negros, sino también el compromiso moral contraído con el pueblo filipino de servir sus intereses.

La Compañía General de Tabacos envió el vapor "Sotolongo" a Europa y allí lo mantuvo por muchos meses hasta que fué torpedeado en la línea por donde viajaba, cargando mineral, de España a Inglaterra, lo que nada tenía que ver con el comercio de las Islas Filipinas, conociendo la necesidad de sus intereses en el tráfico interinsular.

Gutiérrez Hermanos abandonaron a sus clientes de Legaspi y Tabaco cuando vieron que el vapor "Magallanes" rendía mejores beneficios en la línea de Manila a Saigón.

Urrutia y Cía., después de obtener pingües beneficios con el vapor "Albay" en la línea de Manila a Saigón, todavía se dispusieron a vender el barco al extranjero, y lo hubieran realizado si una compañía local no hubiera pagado un precio fabuloso para conservar el barco en el servicio interinsular.

Todos estos hechos, al parecer sin importancia, la tienen, sin embargo si se considera que en aquella época había escasez general de vapores y los buques de alta mar sólo iban a los puertos de Manila, Cebú, Iloilo y Zamboanga.

En cambio, las compañías filipinas no se desprendieron del sentimiento de nacionalidad ni del deber nacional contraído con el país, y conservaron sus barcos en sus sitios. Estas compañías, sobre todo la Marítima, recibieron buenas ofertas para la compra de sus barcos a precios fabulosos, y en vista de su negativa se les ofrecieron tentadores precios de fletamento, sobre todo el vapor "Cebú," no solo para Saigón, sino para Marsella y las Islas Británicas, ofertas que fueron aumentándose hasta 1919. Pero el sentimiento del deber nacional los impidió que se movieran de sus líneas y prefirieron servir antes los intereses del pueblo filipino que sus intereses particulares. La actual Ley de Cabotaje está produciendo uno de los efectos más beneficiosos,—y esto es lo principal,—que consiste en separar poco a poco el negocio de armadores de barcos y el de acaparadores de productos locales. Aunque la Comisión de Servicios Públicos castiga a los que infrinjan la ley, utilizando los elementos de transporte que están bajo su *control* para acaparar los principales productos del país con detrimento de los pequeños comerciantes, son, sin embargo, tantas las circunstancias bajo las cuales se puede evadir la ley, que solamente una completa separación de las compañías navieras y de las compañías acaparadoras podría remediar el mal.

Consideramos un retroceso en el camino de la nacionalización cualquier reforma de las leyes actuales que tienda a conceder ventajas a ciertos acaparadores de productos locales sobre sus competidores que no disponen de otros elementos de transportación

más que los controlados por los comerciantes navieros.

Al promulgar esta ley se tuvo la idea de nacionalizar el servicio poco a poco, a medida que los barcos extranjeros de cabotaje fueran desapareciendo por naufragio o por vejez; pero este deseo sería ilusorio si por medio de esta reforma pudieran suplir de nuevo lo que entonces se les permitió conservar.

El Sr. SALAZAR. ¿Qué consideración, desde el punto de vista legal, tienen estos buques operados por extranjeros?

El Sr. RODRÍGUEZ. No estoy pronunciando un discurso desde el punto de vista legal, sino desde el punto de vista nacional nada más.

El Sr. SALAZAR. Quiero solamente manifestar al orador que en el párrafo 3 del artículo 1172 tantas veces citado, la ley emplea los siguientes términos referentes a estos buques: "Que también tendrán la consideración de nacionales los buques que en tal fecha estaban operando aquí."

El Sr. RODRÍGUEZ. La diferencia entre semina- cionales y nacionales va a conocerla Su Señoría dentro de algunos minutos.

(Prosiguiendo.) La Compañía General de Tabacos en el Norte es la que acapara todo el tabaco, y no me equivoco al asegurar que su negocio de vapores lo mantiene únicamente para poder, como hasta ahora, controlar la compra de tabaco del Valle de Cagayán en detrimento de los otros comerciantes de este producto, situación que se agravaría si se reformase la ley. Fundados en estos motivos, creemos que sería un verdadero retroceso el permitir la reposición de los barcos, no solamente desde el punto de vista de la nacionalización del servicio, sino sobre todo, desde el de la separación necesaria de los negocios que no pueden ser realizados conjuntamente sin grave detrimento para los comerciantes no armadores.

Voy a citar aquí un caso típico de lo que ocurriría si no se reformara la ley.

El Sr. SALAZAR. ¿Puede decirnos el orador por qué los navieros filipinos no han puesto ningún barco en esa línea del Norte?

El Sr. RODRÍGUEZ. Ya lo ha intentado una compañía seminaclonal que es la de Ynchausti. Como no conseguía cargamentos a la vuelta, tuvieron que abandonar la línea, porque les fué imposible competir con la Tabacalera.

El Sr. SALAZAR. Entonces no es cierto que estas compañías navieras filipinas prefieran servir al público.

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor; pero en un puerto donde no hay cargamento a la vuelta, ¿qué sacrificio puede hacer un comerciante? Tiene que mirar primero por lo que le conviene.

El Sr. SALAZAR. Entonces no es cierto lo que acaba de decir el orador en el curso de su peroración de que estas compañías navieras sacrifican su propio interés al interés del pueblo. En este caso el público quedaría muy beneficiado si estas compañías pusiesen algún barco en la línea del Norte en competencia con los de la Tabacalera; pero no lo hacen porque perderían en el negocio.

El Sr. RODRÍGUEZ. Su Señoría mismo ha oído que la Ley No. 1172 con sus reformas tiende a separar

el negocio del comerciante del negocio del naviero. Y si esto sucede, con el transcurso del tiempo, cuando los navieros sean todos filipinos, la distinción entre comerciantes y navieros sería más marcada.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. RODRÍGUEZ

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

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

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

El Sr. QUIRINO. Su Señoría acaba de decir que la Compañía Tabacalera acapara el 70 por ciento de la producción de tabaco del Valle de Cagayán y también ha afirmado que la misma compañía controla el único medio de trasportación entre el Valle de Cagayán y Manila, de tal manera que dicha compañía controla no solamente el negocio de tabaco, sino también la trasportación del mismo, ¿no es así?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor, y por eso yo favorezco la medida propuesta por Su Señoría que trata de establecer una separación entre comerciantes y navieros.

El Sr. QUIRINO. Actualmente la Compañía Tabacalera,—no sé si Su Señoría se ha enterado de ello,—usa la mayor parte del hueco de sus barcos para traer sus propios productos a Manila; pero si se aprueba este proyecto la Compañía Tabacalera estará obligada a reservar el 75 por ciento del hueco de sus barcos para el uso del público en general.

El Sr. RODRÍGUEZ. No estamos aquí hablando de leyes futuras, y . . .

El Sr. QUIRINO. Por eso el proyecto de ley que está bajo nuestra consideración establece que los barcos nuevos o el barco nuevo que la Tabacalera utilice en su ruta del Norte tendrá que reservar, por lo menos, el 75 por ciento de sus huecos para el público. ¿No cree Su Señoría que esto sería una mejora en favor del público, en vez de continuar con la misma práctica de hoy de reservar todo el hueco para la misma Tabacalera?

El Sr. RODRÍGUEZ. Es que no podemos hablar de cosas futuras, porque ni siquiera sabemos todavía si esa medida habrá de ser aprobada o no.

El Sr. QUIRINO. Precisamente la medida que se propone tiene por objeto obligar a la Compañía Tabacalera a que reserve el 75 por ciento de sus huecos para el público. ¿Se opone Su Señoría a esa disposición?

El Sr. RODRÍGUEZ. Me opongo a toda medida que no tienda a la nacionalización de los servicios públicos. Desde luego que esa proposición mejoraría la situación.

El Sr. QUIRINO. El único barco que opera la Compañía Tabacalera en Cagayán es el *Mauban*, de la propiedad de la misma compañía, y dicho barco tiene más de 25 años de edad, y según la declaración de los armadores que han comparecido ante el Comité de Navegación de ambas Cámaras, los buques pueden subsistir hasta 70 años; de modo que si no permitiéramos, mediante la enmienda de la ley, que dicho buque fuera sustituido, continuará al servicio de esa ruta del Norte de Luzón por muchos años, ¿no es verdad?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. Y de no permitirse la sustitución de dicho buque la Compañía Tabacalera continuaría con la práctica de reservar toda la parte necesaria del buque para su propio negocio, ¿no es así?

El Sr. RODRÍGUEZ. Lo que digo es que desde mi punto de vista debemos tenerlo todo o nada.

El Sr. QUIRINO. Muchas gracias.

EL SR. RODRÍGUEZ PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. RODRÍGUEZ. Continuando, señor Presidente, diré que el vapor *Lal-loc*, de 368 toneladas, propiedad de la Compañía Tabacalera, se perdió e inmediatamente fué sustituido por el vapor *Compañía de Filipinas*, de 758 toneladas. De manera que mejoró el servicio en aquella línea. Pero como en la línea de donde se sacó el *Compañía de Filipinas* hacia falta un buque que le sustituyera, utilizaron de nuevo el vapor *Macaria* de la casa Madrigal, de 1,755 toneladas.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. RODRÍGUEZ

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

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

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

El Sr. QUIRINO. Ese vapor *Macaria* mencionado por su señoría, ¿es de la Compañía Tabacalera?

El Sr. RODRÍGUEZ. Es de Madrigal.

El Sr. QUIRINO. Y ¿cree Su Señoría que la Compañía Tabacalera ha obrado mal por haber adquirido otro buque mayor de otra compañía para su uso propio?

El Sr. RODRÍGUEZ. No, señor.

El Sr. QUIRINO. Y ¿no cree Su Señoría que con el empleo de ese buque por la Compañía Tabacalera, dicha compañía podría competir con más ventaja con los navieros filipinos?

El Sr. RODRÍGUEZ. Lo que digo es que si en esa ruta no hay barcos filipinos, se debe precisamente a que la Compañía Tabacalera la tiene controlada.

El *Macaria* se perdió e inmediatamente buscaron otro que le sustituyera, encontrándolo en la flota de los señores Madrigal y Compañía, quienes de nuevo entregaron a la Compañía Tabacalera un vapor mejor, el vapor *Everett*, de 1,805 toneladas. Con esto se verá que con la pérdida del *Lal-loc* han ganado los del Norte de Mindanao y los del Norte de Luzón en su tráfico y también la casa filipina Madrigal que probablemente no puede poner en competencia su línea de vapores, porque no tiene la cualidad de acaparador.

Si la ley no se reforma, y la Compañía General de Tabacos tuviera la desgracia de perder todos sus vapores, se vería obligada a utilizar los servicios de las casas navieras filipinas para sustituir aquéllos, y si no los encontrara, las casas navieras filipinas podrían establecer la línea por cuenta suya lo que hubiera ocurrido ya quizás, si no fuera por el temor que infunde a algunos capitalistas filipinos la inse-

guridad de la ley. Porque el capital filipino es tímido como la concha escondida en el fondo del mar que solamente se abre para enseñar la perla que guarda en su seno en momentos de quietud y cuando está segura de que no está amenazada su tranquilidad. Así es el capital filipino, nunca abre las arcas de su tesoro cuando se ve amenazado por la competencia o por otro negocio que quiera perjudicar su capital invertido.

El Sr. QUIRINO. Si es así el capital filipino, ¿no cree Su Señoría que deberíamos hacer algo para hacer que ese capital se arriesgara para provecho de la nación?

El Sr. RODRÍGUEZ. Lo que digo es que si el Gobierno ha comprado la Compañía del Ferrocarril y no ha adquirido el otro medio más importante de comunicación para Filipinas, que es la comunicación marítima, porque Filipinas es un país dividido en muchas islas, hay que agradecer al capital filipino el que se haya arriesgado en ese género de actividades sin contar siquiera con la ayuda del Gobierno en forma de subvención.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que la otra razón por qué las compañías nacionales, dueñas de buques dedicados al cabotaje de Filipinas, no han cambiado sus buques viejos es porque de todas maneras no sería para ellas ventajoso competir con los buques viejos de compañías extranjeras?

El Sr. RODRÍGUEZ. Hasta ahora no hay más que una línea importante en manos filipinas, que es la de Cebú; las demás líneas están en manos de casas navieras españolas, incluyendo la Bicolandia.

El Sr. ALEGRE. Yo quiero hacer constar, señor Presidente, que está en un error el Senador por Cebú (Sr. Rodríguez) pues a mi provincia, o sea, Sorsogón, no va ninguna buque de compañías españolas, y que únicamente van esos buques a Legaspi . . .

El Sr. RODRÍGUEZ. Yo no se he referido a Sorsogón, sino a la Bicolandia.

El Sr. ALEGRE. Pues la Bicolandia está compuesta de cinco provincias, y solamente a una de esas provincias van buques de compañías españolas.

El Sr. RODRÍGUEZ. Yo no digo que a toda la Bicolandia, pero van a la Bicolandia.

El Sr. ALEGRE. La Bicolandia se compone de cinco provincias, y me parece que es una exageración el decir el que va a toda la Bicolandia.

El Sr. RODRÍGUEZ. No me he referido a toda la Bicolandia.

(Proseguendo.) Los patrocinadores de la reforma se fundan en lo siguiente: primero, que la prohibición actual es la causa de la falta de tonelaje interinsular. Comentando esta primera afirmación, creemos que es inmaterial demostrar su inexactitud, porque desde 1920 hasta el presente, no se ha oído una queja de parte de los comerciantes o productores que hayan dejado de enviar sus productos a los puntos de distribución, porque los archivos de la Aduana demuestran que el volumen total que representa la carga embarcada en los vapores de cabotaje no equivale siquiera, en un promedio, a la mitad del tonelaje desarrollado por los barcos de cabotaje de Filipinas, debido en gran parte a la competencia que les hacen los barcos de la Shipping Board.

Otro de los fundamentos de los patrocinadores de la ley es que en esta medida bajarían los fletes. Esta argumentación no tiene base porque el costo de un barco nuevo construido especialmente para el país y que podría competir con los mejores existentes, no sería menos de un millón de pesos. Para hacer que este capital produjese un interés razonable habría que abonarle un 9 por ciento, ₪90,000, para empezar y después abonar la utilidad que el negocio debe producir. Por la depreciación habría que separar un 5 por ciento, ₪50,000, y por seguro, no menos del 5 por ciento al año, que equivaldría a ₪50,000, cuyo total sería ₪190,000.

EL SR. HONTIVEROS FORMULA UN RUEGO
PARLAMENTARIO

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

El PRESIDENTE INTERINO. El orador puede contestar, si lo desea.

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, Señor.

El Sr. HONTIVEROS. ¿No es verdad que la razón del por qué se concede permiso periódicamente a ciertos barcos de la Shipping Board para cargar en los puertos de Filipinas, es la falta de tonelaje?

El Sr. RODRÍGUEZ. La Shipping Board algunas veces trae cargamentos que pesan de 10,000 a 14,000 toneladas, y no pueden cargarse en nuestros vapores de cabotaje.

EL SR. ALEGRE FORMULA UN RUEGO PARLAMENTARIO

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, Señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Y los permisos concedidos a la Shipping Board para llevar fardos de abacá de Cebú a Manila, montan a unos miles de pesos porque es pesada la carga?

El Sr. RODRÍGUEZ. Si nos referimos a las audiencias públicas que se han celebrado ante el Comité Conjunto de Navegación, de ambas Cámaras se ha demostrado en ellas que esos permisos se daban sin consentimiento de la Asociación de Navieros, y cuando fué preguntado el Administrador de Aduanas por qué se daban esos permisos, contestó que se daban por "órdenes superiores."

El Sr. ALEGRE. Parece que la memoria del senador no es muy fuerte, porque el Sr. Fernández admitió que era con su consentimiento la concesión de permiso para llevar 70 mil fardos de abacá de Cebú a Manila.

El Sr. RODRÍGUEZ. Son casos excepcionales que no pueden ser base de una argumentación.

EL SR. QUIRINO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS
PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. El orador puede contestar, si lo desea.

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, Señor.

El Sr. QUIRINO. Desde el último período del año pasado hasta el 30 de septiembre de este año, se han concedido 19 permisos especiales por la Aduana,

y todos esos permisos fueron recomendados por la Asociación de Navieros de Filipinas; ¿niega su señoría ese hecho?

El Sr. RODRÍGUEZ. Lo que dijo don Ramón Fernández, estando yo presente, era que esos permisos especiales se expedían sin el consentimiento de la Asociación de Navieros, y preguntado el Administrador de Aduanas sobre el particular, dijo que se otorgaban "por órdenes superiores."

El Sr. QUIRINO. Aseguro a Su Señoría que todos esos 19 permisos han sido concedidos con la recomendación de la Asociación de Navieros.

El Sr. RODRÍGUEZ. Suponiendo que existan esos permisos, en el transcurso de 365 días, que tiene un año, no puede constituir regla.

El Sr. QUIRINO. Desde marzo de 1926 hasta septiembre de 1927, se han concedido 19 permisos especiales. Todos los documentos están aquí y puedo de mostrárselos a Su Señoría. Todos estos permisos especiales contienen el endoso y la recomendación de la Asociación de Navieros.

EL SR. ALEGRE FORMULA OTRO RUEGO PARLAMENTARIO

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Sabe Su Señoría que por uno de los barcos más grandes de la Compañía Marítima ha tenido necesidad de solicitar ella misma permiso para llevar un número de pasajeros doble del autorizado?

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Se refiere usted al vapor "Vizcaya"?

El Sr. ALEGRE. El vapor "Albay" siete veces ha pedido permiso especial durante un año.

El Sr. RODRÍGUEZ. Estamos hablando de la carga.

Los barcos de cabotaje actuales, viejos como están, no gastan en un promedio de diez años más de ₪32,000 en reparaciones, depreciación y tipo máximo de seguro, lo que, comparado con el gasto inicial de un barco nuevo, haría que los gastos del barco viejo fueran más de ₪158,000.

El fundamento también de la baratura del flete es que se podría traer barcos movidos con máquinas de combustión interna. Este argumento no puede considerarse, porque mientras los barcos . . .

EL SR. VERA FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS
PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. VERA. Según Su Señoría, con la adquisición de nuevos barcos ¿no se abaratarían los fletes y pasajes?

El Sr. RODRÍGUEZ. No, señor.

El Sr. VERA. De acuerdo con los datos que Su Señoría tiene, parece que no pierde su valor el argumento de la otra parte, puesto que si bien es verdad que la reparación de los barcos viejos monta según Su Señoría, a ₪32,000 eso se recobra en un año, pero los ₪190,000 que el naviero que compra buques nuevos tiene que recobrar por intereses, seguros y

otros gastos, no los puede recuperar en el período de un año, sino en diez.

El Sr. RODRÍGUEZ. Siempre se gastan los ₱100,000 en seguros, desgastes y las consiguientes reparaciones que siempre habrá que hacer cada año, aunque sea nuevo el buque.

El Sr. VERA. Desearía escuchar una aclaración sobre eso. Su Señoría pone en uno de los platillos de la balanza los barcos viejos con sus gastos consiguientes y en el otro los barcos nuevos con sus consiguientes gastos también. Su Señoría dice que lo colocado en el platillo de la balanza donde están los barcos viejos cuesta al naviero ₱30,000 por reparaciones; por otro lado, en el otro platillo pone los barcos nuevos con un gasto de ₱190,000 y saca la conclusión de que necesariamente costarían más los fletes con barcos nuevos que con viejos. A fin de que haya equiparación en el caso de los dos argumentos, quisiera saber ahora si estos ₱30,000 que se gastan en los barcos viejos, los debe recobrar el naviero mediante el cobro de fletes y ganancias en el período de un año o en un período más largo, y quiero saber en qué período se recobrarían, si los ₱190,000 que se gastarían por el naviero en la compra de barcos nuevos.

El Sr. RODRÍGUEZ. Estos ₱32,000 se gastan en reparaciones dentro de diez años, por ejemplo; se repara una vez un barco y pueden gastarse ₱200,000; pero en el transcurso de diez años, viene a ser un promedio de ₱32,000 lo que se gasta por un barco.

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

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

El Sr. RODRÍGUEZ. Con mucho gusto.

EL SR. SANDIKO DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. SANDIKO. ¿No cree Su Señoría que, comprando barcos nuevos de más tonelaje y de más capacidad, por consiguiente, se abarataría el flete?

El Sr. RODRÍGUEZ. Entonces no serían barcos de cabotaje, porque no podrían entrar en el río Pásig.

El Sr. SANDIKO. Puede haber barcos nuevos y de más tonelaje que pueden entrar en el río Pásig.

El Sr. RODRÍGUEZ. Pero si son de más tonelaje no pueden entrar.

El Sr. SANDIKO. ¿No pueden entrar en río Pásig barcos de 1,500 toneladas?

El Sr. RODRÍGUEZ. Entre mil y mil quinientas toneladas, creo que hay mucha diferencia.

El Sr. SANDIKO. Dado un barco de mil doscientas toneladas y otro de 1,800 toneladas, ¿cree Su Señoría que por esa diferencia no se podría abaratar el precio del flete?

El Sr. RODRÍGUEZ. Estos barcos de pequeño tonelaje son para viajes más cortos, de tal modo que en tres días pueden estar de vuelta, porque son viajes cerca de Manila, o alrededor de ella, hasta Romblón, pudiendo llegar hasta Cápiz.

El Sr. SANDIKO. Pero poniendo barcos de más tonelaje, el personal sería menos costoso, tendríamos casi casi el mismo personal, pero más espacio para la carga; ¿no cree Su Señoría que con esos barcos podríamos abaratar el flete?

El Sr. RODRÍGUEZ. Habría que invertir más capital también. Ya he dicho que un barco grande puede

costar un millón, y un barco pequeño cuesta ₱300,000 ó ₱400,000. El mes que viene va a llegar un barco que ha costado ₱400,000, a Aboitiz y a Heras, y hace algunos días ha llegado un barco de Madrigal.

El Sr. SANDIKO. El vapor nuevo no está sujeto a reparaciones.

El Sr. RODRÍGUEZ. Yo digo que el seguro y el desgaste son anuales.

El Sr. SANDIKO. Pero un barco viejo está sujeto a continuas reparaciones.

El Sr. RODRÍGUEZ. Se ha hecho un cálculo de reparaciones para diez años, pero el término medio dentro de diez años es de ₱32,000.

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

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

El Sr. RODRÍGUEZ. Con mucho gusto.

EL SR. QUIRINO DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. ¿Tiene idea Su Señoría de cuánto costaría un barco de 1,200 toneladas?

El Sr. RODRÍGUEZ. Como no he sido ni soy naviero, no puedo decirlo.

El Sr. QUIRINO. El "Mauban" es de 1,200 toneladas.

El Sr. RODRÍGUEZ. Costaría ahora unos ₱800,000.

El Sr. QUIRINO. ¿No acaba de decir Su Señoría que costó ₱400,000?

El Sr. RODRÍGUEZ. No, señor.

El Sr. QUIRINO. Su Señoría ha afirmado que la reparación de los barcos de cabotaje asciende a ₱30,000 anualmente.

El Sr. RODRÍGUEZ. Es el término medio por diez años.

El Sr. QUIRINO. Deseo informarle que en reparaciones solamente del vapor "Mauban," en diez años, la Compañía Tabacalera gastó ₱635,720.79; de modo que es casi igual ya a un barco nuevo. ¿No cree Su Señoría que, teniendo en cuenta el gasto que acabo de mencionar, es mejor comprar un barco nuevo?

El Sr. RODRÍGUEZ. Es que los precios de los barcos no son iguales. El "Albay," que es más pequeño que el "Mauban," costó ₱1,500,000 y ahora no vale casi nada.

El Sr. QUIRINO. Y Su Señoría convalida más reparaciones que cuando más viejo sea un barco, más reparaciones exige; de manera que las reparaciones de los barcos de Filipinas irán ascendiendo, mientras los años avanzan.

El Sr. RODRÍGUEZ. Desde luego.

El Sr. QUIRINO. Entonces mientras las reparaciones sean mayores, los fletes irán subiendo.

El Sr. RODRÍGUEZ. Si no se emienda la ley, no, porque no les importa a los navieros filipinos eso.

El Sr. QUIRINO. Y es porque tienen varaderos.

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Y no está conforme Su Señoría con que los navieros filipinos cuenten con varaderos, y progresen?

El Sr. VILLANUEVA. ¿Está dispuesto a admitir Su Señoría que nuestros barcos de cabotaje, tanto filipinos como extranjeros, son ya viejos y defectuosos?

El Sr. RODRÍGUEZ. Ahora viene la explicación de eso.

(*Prosiguiendo.*) Se puede asegurar que los barcos de cabotaje están en mejores condiciones de navegar, porque la regulación del Gobierno Filipino respecto a los barcos a los que se otorgan anualmente las licencias, es mucho más estricta que las condiciones del Lloyd inglés, quien acepta seguros de estos barcos sin la sanción de sus agentes aquí y únicamente con la licencia e inspección de las autoridades y agentes del departamento de cascos y calderas de la Aduana de Manila, y deben tener alto concepto de éstos cuando se da el caso de bajar los tipos de seguro, a pesar de que cada día son más viejos los barcos.

Cuando los inspectores de cascos y calderas de nuestra aduana dicen que los buques están en buenas condiciones de seguridad para viajar, las compañías aseguradoras aceptan el reconocimiento hecho o la certificación de nuestros inspectores.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

El Sr. QUIRINO. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. QUIRINO. Pido que se suspenda la sesión hasta las cinco de esta tarde.

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

Se suspende la sesión hasta las cinco de esta tarde. Erán las 11.55 a. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión a las 5 p. m., ocupando el estrado el Presidente Interino, Hon. José A. Clarín.

El PRESIDENTE INTERINO. Se reanuda la sesión. Léase el mensaje que acaba de recibirse del Gobernador General.

El CLERK DE ACTAS:

Mensaje del Gobernador General

OFFICE OF THE GOVERNOR-GENERAL OF THE PHILIPPINE ISLANDS

MANILA, November 1, 1927

GENTLEMEN OF THE LEGISLATURE:

In my message delivered to the Legislature at the opening of the present session the subject of interisland transportation was discussed at length and the more general and serious criticisms and defects therein brought to your attention. Reference is made again to that portion of the message. In previous executive messages, beginning as early as 1922, this subject had been brought to your attention, and recommendations had been made concerning needed legislation, particularly with reference to replacement of existing tonnage of foreign-owned ships. I also informed you that on July 8th preceding the convening of the Legislature I had created a committee known as the Advisory Interisland Shipping Committee, consisting of the following persons: Capt. R. C. Morton, Chairman (of the U. S. Shipping Board in the Far East); Dr. R. Abriol, Member (of the U. S. Public Health Service detailed to the local Quarantine Service); Judge Jose C. Abreu, Member (Attorney for the Manila Railroad Company); Mr. Fred A. Leas, Member (of the Philippine Refining Corp.); Mr. J. I. Harris, Member (Marine Surveyor for Morton and Erickson); Mr. Jose Paez, Member (Manager of the Manila Railroad Co.).

For the guidance of the Executive in presenting the matter to the Legislature, and for the information of the Legislature, I asked this committee to consider carefully the present conditions of interisland shipping, the laws governing the same, the causes of the evils and defects in the present conditions, and to make specific recommendations for the improvement of the situation. This committee, after

more than three and one-half months of investigation, during which many witnesses were heard and much information gathered, has submitted to me its report. I am transmitting herewith for your information a copy of this report and respectfully request your careful consideration of the same and the recommendations contained therein.

Among the numerous recommendations made, I beg to invite your attention especially to the following:

That to remove existing monopolistic conditions and to introduce the principle of free and open competition in interisland shipping, the existing laws should be modified in two important respects:

(a) Foreign companies now operating interisland ships under present laws should be permitted to replace their old and obsolete ships with larger, better and newer ones of the same or increased tonnage. The Committee indorses the bill now pending before the Legislature prepared by the Insular Collector of Customs to accomplish this purpose.

(b) That the present control of the Public Service Commission over interisland shipping be abolished and that in the future the jurisdiction of this Commission be limited to the fixing of maximum passenger and freight rates, and that the requirement of certificates of public convenience be discontinued.

The first is covered in a bill prepared by the Collector of Customs and now pending before your body. In view of the very direct and fundamental bearing which an adequate system of interisland transportation has upon the safety, comfort, prosperity and happiness of the Filipino people, I strongly urge the enactment of this bill at this session, as a first step toward granting early relief. I likewise urge the enactment of a bill to carry out the second recommendation above mentioned.

Very respectfully,

E. A. GILMORE
Acting Governor-General

The PHILIPPINE LEGISLATURE, MANILA.

MOCIÓN VERBA. SU APROBACIÓN

El Sr. VERA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. VERA. Propongo que el Senado insista en sus enmiendas al Proyecto de Ley No. 3082 de la Cámara de Representantes y que nombre un comité de conferencia para que discuta con el de la Cámara de Representantes sobre los votos en discordia, e informe al Senado de su acuerdo.

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

La Mesa propone para formar dicho comité a los senadores Vera, Laurel y Hontiveros. ¿Tiene el Senado alguna objeción a dicha proposición? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna.

Queda, pues, nombrado el siguiente

COMITÉ DE CONFERENCIA

Sr. Vera,

Sr. Laurel

Sr. Hontiveros.

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

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

Puede continuar en el uso de la palabra el Senador por el Décimo Distrito (Sr. Rodríguez.)

CONTINUACIÓN DEL DISCURSO DEL SR. RODRÍGUEZ

El Sr. RODRÍGUEZ. Señor Presidente: continuando con mi discurso, diré que los peticionarios de la reforma oficialmente son dos, aunque creo que, en realidad, no hay más que uno solo, o sea la Compañía Tabacalera.

EL SR. QUIRINO FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL SR. RODRÍGUEZ

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

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor, con mucho gusto. El PRESIDENTE INTERINO. Puede formular sus preguntas el Senador por el Primer Distrito.

El Sr. QUIRINO. ¿En qué se funda Su Señoría para hacer la afirmación que acaba de hacer?

El Sr. RODRÍGUEZ. Si se espera un poco Su Señoría, hallará después la contestación.

El Sr. QUIRINO. Con paciencia voy a esperarla.

EL SR. RODRÍGUEZ PROSIGUE CON SU DISCURSO

El Sr. RODRÍGUEZ. La Compañía Tabacalera, se puede decir, si se examina bien y si se ha de definir claramente lo que es un buque de cabotaje, no ha perdido más que el "Lal-loc" de 368 toneladas para el servicio del país, a no ser que se cuente al "Soto-longo," de mil toneladas, perdido en la línea de España a Inglaterra. Tampoco puede contar como pérdida de tonelaje el "Rizal" y el "Billemir" de dos o tres mil toneladas, porque estos vapores nunca han sido de cabotaje, ya que entiendo por vapores de cabotaje los que entran en el Pásig, y éstos nunca han fondeado en dicho río.

EL SR. ALEGRE SUSCITA UNA CUESTIÓN DE ORDEN

El Sr. ALEGRE. Para una cuestión de orden, señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Puede formularla Su Señoría.

El Sr. ALEGRE. El orador está apuntando demasiado el dedo a una entidad mercantil que, según los *records*, no aparece oficialmente como la sola causante de que el Gobernador General haya enviado un mensaje a la Legislatura sobre este proyecto de Ley de Cabotaje. Yo no creo que sea ético ni parlamentario permitir que a una entidad o persona que oficialmente no aparece en ningún *record* como parte en este asunto, se le atribuyan hechos o motivos, cuando esta entidad o persona no tiene el derecho ni el privilegio de poderse defender aquí. Las actuaciones del Senado son públicas, existe el Diario de Sesiones y está la prensa, e indudablemente que si permitiéramos acusaciones contra una entidad particular, sería,—por lo menos, yo así lo creo—incurriríamos en grave pecado de injusticia.

Me parece que la discusión sobre este proyecto debe basarse exclusivamente en principios, en si falta tonelaje en nuestra flota de cabotaje o si debe nacionalizarse o no esta actividad del comercio. Entiendo que no es cuestión de hacer que se reconcentren los odios contra una entidad. Repito que yo no creo sea justo, ni ético ni parlamentario un procedimiento semejante.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Se plantea una cuestión de orden?

El Sr. ALEGRE. Sí, señor, porque las manifestaciones que ha estado haciendo el senador por el Décimo distrito (Sr. Rodríguez) se están circunscribiendo demasiado a la Compañía General de Tabacos de Filipinas. Y yo digo que estamos discutiendo aquí la conveniencia o inconveniencia de aprobar un proyecto de ley, como el que está bajo nuestra consideración, o lo que es lo mismo, si conviene nacio-

nalizar el cabotaje de Filipinas o no, pero no estamos discutiendo los intereses de la Compañía Tabacalera ni de ninguna otra compañía en particular.

MANIFESTACIONES DEL SR. VERA

El Sr. VERA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. VERA. Tan sólo para decir que yo creo que no hay nada contra la ética y el orden que se debe seguir en la discusión de este proyecto, en todo cuanto ha manifestado hasta ahora el senador por Cebú (Sr. Rodríguez). Lo único que puede colegirse es que dicho senador, como adverso a la medida, ha apuntado algunos detalles relacionados con entidades cuyas actuaciones en favor o en contra son de conocimiento público. Más aun, yo diría que conviene que se digan tales cosas para que los que, como yo, no han adoptado aún una actitud definida sobre esta cuestión, puedan pesar los pros y los contras y votar el proyecto con pleno conocimiento de causa cuando llegue el momento de hacerlo.

MANIFESTACIONES DEL SR. VILLANUEVA

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. VILLANUEVA. Si recojo la cuestión de orden planteada es nada más para ver si, de aquí en adelante, el orador puede circunscribir sus argumentos a la esfera del proyecto mismo que tenemos bajo nuestra consideración; porque parece realmente que se insinúa que nosotros los que estamos en favor del proyecto defendemos únicamente los intereses de la Compañía Tabacalera.

Queremos aprovechar esta ocasión para decir aquí de un modo categórico que no defendemos los intereses particulares de nadie. Si realmente la intención del orador es exponernos ante la opinión pública como defensores de la Compañía Tabacalera, nosotros le rogáramos que renunciase a su intento y que circunscribiera sus argumentos a la finalidad del proyecto de ley, porque no quisiéramos que se pensase de nosotros que apoyábamos la reforma nada más que con el propósito de defender ciertos intereses particulares.

El Sr. VERA. Naturalmente, yo no salgo en defensa del Senador por el Décimo Distrito (Sr. Rodríguez). Supongo que él no tiene la intención de inculpar a nadie. Voy a hacer la pregunta. ¿No es verdad que durante la audiencia que se celebró ante el Comité Conjunto de Navegación de ambas Cámaras se pudo determinar cuáles casas estaban en favor de la medida y cuáles en contra, y que en vista de las pruebas aportadas en la investigación que constan en el *record*, se sabe que la Compañía Tabacalera está en favor de la emienda de la ley y que si se le menciona durante la discusión del bill, como se menciona a otras casas, no es más que por razón de las circunstancias naturales de la discusión de una medida que les afecta?

El Sr. VILLANUEVA. Si fuera así la intención nada diríamos; pero vamos notando que se nos está exponiendo como senadores que defienden los intereses de la Tabacalera.

El Sr. RODRÍGUEZ. Rechazó esa acusación. Sólo he estado exponiendo cuanto se ha declarado en la audiencia. En ésta se ha visto que las Casas Ynchausti y Cia. y la Tabacalera favorecían la refor-

ma de la actual ley de cabotaje, mientras que las Casas Yangco y Fernández Hermanos se oponían a ella. De modo que no acuso a nadie.

El Sr. VILLANUEVA. Si nos llamar defensores de ciertos intereses particulares, no tendremos más remedio que contestar con documentos que también otros están defendiendo determinados intereses particulares.

El Sr. RODRÍGUEZ. Nadie ha dicho eso. Estamos exponiendo los hechos revelados en la audiencia pública, a saber, que los patrocinadores de la enmienda son esas dos casas: la Tabacalera y la Casa Ynchausti.

El Sr. VILLANUEVA. Nuestro deseo es evitar que lleguemos a ese extremo.

El Sr. RODRÍGUEZ. Estoy exponiendo hechos para reforzar mi aserto de que los patrocinadores de la enmienda, la Casa Ynchausti y la Tabacalera, insisten en que se reforme la ley, y yo voy a demostrar con hechos que la Compañía Tabacalera, si tiene derecho a insistir en lo que pretende, no tiene derecho más que a los vapores que ha perdido aquí.

El Sr. VILLANUEVA. Estamos dispuestos a procurar no exponer a nadie. Tenemos documentos . . .

El Sr. ALEGRE. Creo que con las explicaciones dadas y conociendo la caballerosidad del Senador por el Décimo Distrito (Sr. Rodríguez), no hay necesidad de que la Mesa resuelva la cuestión de orden, pues dejo a la discreción del orador el no hacer alusiones que puedan ofender a entidades o a personas que no son parte en este asunto.

El PRESIDENTE INTERINO. De manera que se da por retirada la cuestión de orden.

El Sr. RODRÍGUEZ. Por vapores de cabotaje, entiendo aquellos que entran en el río Pásig y hacen viajes interinsulares. La Compañía Tabacalera no ha perdido más que el vapor "La-Loc," de 380 toneladas, y los patrocinadores de la enmienda, según tengo entendido, insisten en dos reformas: primera, la reposición del tonelaje, y segunda, la sustitución de los vapores viejos por otros nuevos.

El Sr. QUIRINO. Para una rectificación. El bill informado por el Comité de Navegación, recomienda solamente la sustitución de los barcos viejos con otros nuevos, y no la restauración o reposición del tonelaje perdido.

El Sr. RODRÍGUEZ. Por eso he dicho patrocinadores de la enmienda y no el autor del proyecto, porque hay patrocinadores aquí arriba y patrocinadores allá abajo. Es que hay dos clases de reforma: una, reponiendo el tonelaje perdido, y otra, sustituyendo los vapores viejos. Si esto es verdad, yo creo que la Compañía Tabacalera no tiene derecho más que a cubrir la pérdida del "La-loc," porque el "Rizal" y otros barcos nunca han sido de cabotaje, ya que entiendo, según antes dije, por vapores de cabotaje los que entran en el río Pásig . . .

EL SR. VERA FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. VERA. Hay una afirmación sobre la cual tengo mis dudas. Su Señoría parece definir como barco de cabotaje todo aquel que, usado dentro de las aguas de Filipinas, fondea o puede entrar en el río Pásig. ¿Quiere esto decir que un barco de la propiedad, por ejemplo, de Ynchausti y Cia. que no navegue por el río Pásig, sino que esté en la bahía, pero que hace viajes interinsulares, no es de cabotaje?

El Sr. RODRÍGUEZ. Yo me refiero a vapores que pueden entrar en el río Pásig, porque hay vapores, que aunque quieran entrar, no pueden hacerlo . . .

El Sr. VERA. De todos modos, hay barcos de cabotaje que no entran en el río Pásig, sino que fondean en la bahía pero que hacen viajes interinsulares . . .

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. VERA. ¿Se acuerda Su Señoría del vapor "Minas de Bataan," un barco que nunca ha fondeado en el río Pásig, y que, sin embargo, se ha dedicado a viajes interinsulares?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

EL SR. ALEGRE FORMULA OTRAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. RODRÍGUEZ. Sí, señor.

El Sr. ALEGRE. ¿Es necesario que un barco, para que sea de cabotaje, entre en un río?

El Sr. RODRÍGUEZ. No, señor; basta que haga viajes interinsulares. Pero la norma seguida es que cuando un barco entra en el río Pásig, está capacitado para hacer viajes interinsulares.

El Sr. ALEGRE. ¿Como es que hay barcos en otros países que, no entrando en un río, se llaman barcos de cabotaje?

El Sr. RODRÍGUEZ. No hablamos de otros países; hablamos de Filipinas. Cabotaje tiene su propio significado aquí.

(Prosiguiendo.) Esta reforma es inoportuna, innecesaria, perjudicial y viciosa. Es inoportuna, porque actualmente está empezando a dar resultados la ley que se quiere reformar, no sólo en lo que atañe a la filipinización, sino también al no acaparamiento de los productos insulares. Actualmente, hay seis casas filipinas que han entrado de lleno en el negocio de cabotaje: Madrigal y Cia., Hercules Lumber Co., Yangco Steamship Co., Don Miguel Heras, Don Ramón Aboitiz y los hijos de Esgaño. De tal manera que actualmente el 74 por ciento del cabotaje está en manos filipinas y el 26 por ciento en manos extranjeras.

Es innecesaria, porque el tonelaje actual es suficiente y los tipos que se cobran no son muy altos, comparados con los que se cobran por el servicio interinsular de otros países del mundo. De Manila a Cebú, se paga ₱0.09 por milla, en tanto que de Fetzgard (Inglaterra) a Waterford (Irlanda), la milla cuesta ₱0.12.6 y de Drogheda a Liverpool ₱0.13.2 la milla sin comida. Y no se diga que con mejores barcos, pues uno de los que allí viajaban es hoy el vapor "Panay." No falta, pues, tonelaje ni puertos nuevos que desarrollar, porque los mismos guardacostas y otros barcos del Gobierno como el

"Pompey", por ejemplo, se dedican a competir con las actuales líneas en vez de ir a desarrollar nuevos puertos de producción.

Cada barco que se pierde, es barco que se repone, tonelada por tonelada, y aun más, el tonelaje ha aumentado en los últimos cuatro años. Según el report del Administrador de Aduanas, página 35, en 1921 se otorgaron licencias para navegar a 162 barcos; en 1922, a 153 barcos; en 1923, a 164 barcos; y en 1924 a 167 barcos con un tonelaje total de 25,650, y 27,850 en 1924. El servicio interinsular mejoró con la adquisición del "Panay," del "Bataan," del "Ntra. Sra. de la Paz" y de los barcos comprados de la Shipping Board por la Hercules Lumber Co.

Es perjudicial, porque barrena el principio de nacionalización de un servicio que es para el país lo que las arterias para el cuerpo humano. Es perjudicial al capital filipino que ha invertido en este negocio sumas considerables, creyendo de buena fe en la estabilidad de nuestras leyes. Es perjudicial a las Compañías Filipinas, porque permitirá la competencia con otras compañías cuyos barcos, en casos de guerra, podrían ampararse bajo su bandera, circunstancias que han de tenerse en cuenta en algunos de los gastos de este negocio.

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

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

El Sr. RODRÍGUEZ. Con mucho gusto.

EL SR. QUIRINO DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que todos los barcos de Filipinas de matrícula filipina estarán a la disposición del Gobierno de Filipinas cuando haya necesidad, en caso de guerra?

El Sr. RODRÍGUEZ. Cuando llegue esa ocasión, le diré a Su Señoría qué es lo que puede ocurrir.

El Sr. QUIRINO. No, porque Su Señoría parece dar a entender que solamente aquellos barcos pertenecientes a nacionales, filipinos, americanos o compañías nacionalizadas, son los que estarán sujetos a confiscación por parte del Gobierno en caso de guerra. Su Señoría pierde de vista que estos barcos que anteriormente pertenecían a compañías extranjeras que han sido nacionalizadas, bajo las leyes internacionales también están sujetos a apropiación en caso de guerra por el Gobierno de Filipinas.

El Sr. RODRÍGUEZ. No hay ninguna ley que diga eso.

El Sr. QUIRINO. Sí, señor, cualquier barco de matrícula filipina está sujeto a apropiación por parte del Gobierno de Filipinas en caso de guerra.

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

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

El Sr. RODRÍGUEZ. Con mucho gusto.

EL SR. VERA DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. VERA. Vamos a suponer un barco de la propiedad de Madrigal en el tiempo en que se declare una guerra entre Estados Unidos y España. Madrigal lo vende, al romperse las hostilidades, a Es-

paña, una nación enemiga de Filipinas. En este caso se podría procesar a Madrigal por el delito de traición con arreglo al Código Penal. Voy a suponer otro caso. Se trata de un barco de la Tabacalera, y en el momento de declararse la guerra entre Estados Unidos y España, el gerente de la Tabacalera como buen español, coge su barco, ordena al Capitán que salga afuera y haga entrega del barco a un almirante español que está en aguas de China. Yo pregunto: ¿desde el punto de vista legal, se podría procesar por el delito de traición al gerente de la Tabacalera?

El Sr. RODRÍGUEZ. Creo que no.

El Sr. VERA. De modo que hay una gran diferencia en el fondo.

El Sr. QUIRINO. Si el gerente de la Tabacalera no puede estar sujeto a una acción criminal por el delito de traición, ¿quiere decir con eso Su Señoría que los barcos de Filipinas no pueden estar sujetos a apropiación?

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Los nuestros?

El Sr. QUIRINO. Sí, señor.

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Se trata aquí de la ciudadanía de las compañías dueñas de barcos o solamente de los barcos que se trata de sustituir?

El Sr. QUIRINO. Los nuestros, en cualquier momento.

El Sr. ALEGRE. Desearía saber, para que el Senado pudiera tener en cuenta las contestaciones, si el orador es experto en leyes internacionales, porque las cuestiones planteadas ante él versan sobre leyes internacionales que son muy complicadas, y para que dichas contestaciones tengan fuerza, quisiera saber si en materia de leyes internacionales ha hecho estudios el orador.

El Sr. RODRÍGUEZ. Ya le contestaré a Su Señoría cuando llegue el caso.

(Prosiguiendo.) Esta reforma es viciosa, porque es un privilegio para uno solo, sin ventajas concretas para la comunidad. Es viciosa, porque barrena la política nacional demarcada con las compañías o empresas gubernamentales. Es viciosa, porque hace un discrimen en contra de los navieros filipinos, con respecto a nuestras leyes de carácter nacional, pues en lo que toca a la oficialidad y a la tripulación, no se le permite al naviero emplear no ya el 25 por ciento de extranjeros, pero ni siquiera uno solo, aunque su empleo constituyera una gran ventaja para la operación de los barcos y quizás pudiera ser un factor en la rebaja tan cacareada de fletes.

Caballeros del Senado: el presente proyecto de ley no satisface a ninguno de los bandos adversos, ni a los proteccionistas ni a los reposicionistas, y menos a la Compañía Tabacalera, porque no preferen más que los llamados Bill Nieto y Bill Aldanese. Yo siempre digo que la Compañía Tabacalera es la que ha promovido esta reforma, y al no incluir a la Casa Ynchausti como compañía extranjera, me fundo en las contestaciones dadas en la audiencia. El dignísimo Representante de la casa Ynchausti manifestó que los setenta y dos años de convivencia con nosotros los filipinos, le daban derecho a que no se le llamase extranjera, sino una compañía hispano-filipina. Al ser preguntado por el Comité si los dueños de esa compañía eran filipinos, contestó el

Representante de la Casa Ynchausti que eran nacidos aquí. De manera que, si ellos quieren, no necesitan de ninguna reforma, no necesitan de ninguna enmienda. En sus manos está el remedio, porque ellos pueden ser filipinos si quieren serlo sin que se avergüencen de ser hijos de una patria que, por ser como una madre, considera hermanos a todos los que en su seno han nacido.

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

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

El Sr. RODRÍGUEZ. Con mucho gusto.

EL SR. QUIRINO DIRIGE OTRAS PREGUNTAS
PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. ¿Cree Su Señoría que es digno para una persona dueña de sí, estar dispuesta a renunciar a su ciudadanía solamente por un negocio?

El Sr. RODRÍGUEZ. Ya he dicho que si ellos lo quieren yo no les obligo; pero la Compañía Tabacalera, aunque lo quiera, no tiene el remedio en sus manos, porque sus dueños no han nacido aquí.

El Sr. QUIRINO. ¿Puede afirmar Su Señoría que todos los buques dedicados en Filipinas al servicio de cabotaje, especialmente los operados por compañías chinas, pertenecen todos a filipinos?

El Sr. RODRÍGUEZ. El Administrador Aldanese, manifestó en la audiencia pública que no le consta esa declaración.

El Sr. VERA. ¿Qué quiere decir Su Señoría con esa frase "no le consta?" ¿quiere decir que, de acuerdo con la ley son extranjeros, pero que legalmente son filipinos?

El Sr. RODRÍGUEZ. Le consta que no son extranjeros, sino filipinos.

(*Prosiguiendo.*) De manera que si ellos quieren ser filipinos, repito, no deben avergonzarse de llamarse así, habiendo nacido aquí; no pueden renegar de la luz del sol que por vez primera hirió su pupila al nacer. Y si se creen rebajados con llamarse filipinos, pueden nacionalizarse como ciudadanos americanos, que también tienen derecho con arreglo a la actual Ley de Cabotaje. He observado cuanto ocurría en la audiencia pública ante el comité, y me he convencido de que los representantes de la Compañía Tabacalera que estuvieron allí presentes, se han olvidado, a mi juicio, de la característica del español, de la característica aquella nación soberana que, a pesar de sus reveses, de sus pérdidas materiales, no ha abdicado de la altivez e hidalgüía innatas en ella y sus hijos, los verdaderos hijos de España, que conociendo su carácter, prefieren morir de hambre antes que mendigar favores.

El Sr. QUIRINO. ¿Se quiere insinuar con eso que lo que han pedido la reposición de buques nacionales están mendigando un favor de la Legislatura?

El Sr. RODRÍGUEZ. Su Señoría encontrará la respuesta en el curso de mi peroración.

Digo que los representantes de la Compañía Tabacalera se han olvidado del carácter de su raza, porque para perpetuar esos negocios de cabotaje, han acudido a la Legislatura, cuyos miembros en su gran mayoría están por la vigencia de la ley actual; y me ha extrañado mucho que una compañía tan poderosa se dedique a regatear una tonelada más o menos cuando con sus millones tiene a su disposición todo el

tonelaje que desee, y no es posible que consigan lo que desean, porque sus procedimientos para obtenerlo recuerdan el diálogo de Alejandro Magno con Diógenes al tratar a los navieros filipinos respectivamente, diciendo que están en la infancia, que son pobres y no pueden desarrollarse, y ni prestar un servicio sin su intervención. Los navieros filipinos, imitando a Diógenes, rechazan esta protección innecesaria y sostienen con altivez que ellos pueden llegar a donde puedan llegar los navieros españoles. Como se ha demostrado, a la Compañía Tabacalera no le hace falta ningún nuevo tonelaje que reponer, puesto que cuando necesita algún barco inmediatamente lo tiene, como ha ocurrido con el "Macaría" y el "Everett," de la Casa Madrigal, que tiene a su disposición.

Y si, desgraciadamente, se aprobara este proyecto de ley, sería necesario advertir a la Compañía Tabacalera que este proyecto tiene todos los caracteres de una limosna. He dicho.

DISCURSO EN PRO, DEL SR. ALEGRE

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

El Sr. ALEGRE. La ley actual de cabotaje no impide que un extranjero tenga buques de su propiedad. Nominalmente, ese es el objeto del proyecto de ley; pero, prácticamente hablando, es de dominio público que muchos que no son ciudadanos filipinos ni ciudadanos americanos, son propietarios de buques, a pesar de no aparecer como tales dueños. Tenemos importantes firmas chinas operando buques interinsulares, aunque este hecho no conste en la Oficina de la Aduana. Hablando legalmente, estos buques son filipinos, pero de hecho no lo son, sino extranjeros. Se ha hablado aquí de que el cabotaje filipino ha aumentado del 26 al 74 por ciento. Si se dice así solamente, y esto es verdad, podría causar una errónea impresión a los que no estén enterados de los verdaderos hechos. Pero la verdad es que muchos de estos filipinos no tienen de tales más que la carta de ciudadanía concedida por el Juzgado de Primera Instancia, de acuerdo con nuestra Ley de Ciudadanía. La ley vigente de cabotaje ha obligado a muchos extranjeros a pedir una carta de ciudadanía filipina que ellos no querían, por razones que no me interesan, a no ser solamente para poder poseer buques de cabotaje a su nombre. Ahora bien no creo que el Senado pueda creer que la dignidad de la ciudadanía filipina pueda quedar en el lugar que le corresponde cuando una ley como la de cabotaje obliga a un extranjero a asociarse con nosotros en los deberes y derechos de la ciudadanía filipina, no por su gusto, sino por su conveniencia.

EL SR. MORALES FORMULA VARIAS PREGUNTAS AL
SR. ALEGRE

El Sr. MORALES. ¿Tendría la bondad de contestarme a unas preguntas el orador, señor Presidente?

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

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

El Sr. MORALES. ¿Quiere decir Su Señoría que algunos vapores de cabotaje, que son de la propiedad de chinos, están registrados a nombre de algunos filipinos?

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

El Sr. MORALES. ¿No cree Su Señoría que esos chinos están gozando mejor de los beneficios de la Ley de Cabotaje que la Tabacalera y la Casa Ynchausti?

El Sr. ALEGRE. Indudablemente, porque la ley se cumple, pero la ley se evade. Tenemos, por ejemplo, casas como la de Río y Olabarría y otras más cuyos socios se han hecho filipinos solamente para entrar dentro del círculo de la actual Ley de Cabotaje. Y puedo añadir, señor Presidente, que la Casa Fernández Hermanos, que es la que más se ha opuesto a este proyecto y que ha llevado la voz cantante, tiene un buque a su nombre, cuya propiedad es de un chino.

El Sr. RODRÍGUEZ. ¿Cómo se llama ese buque?

El Sr. ALEGRE. Creo que es el "Albay."

Señor Presidente: este es un asunto realmente desgraciado: una cuestión de principios ha venido a reducirse a una mera cuestión personal, y no es la culpa precisamente de la Legislatura, sino de los periódicos controlados por navieros. Se ha intentado tergiversar la actuación imparcial de la Legislatura por medio de editoriales. Se han insinuado acusaciones veladas, sobre todo contra los que han informado acerca de este proyecto, y se ha querido apelar al nacionalismo para que no se aprobase este proyecto de ley.

El nacionalismo es una palabra demasiado usada hoy día aquí en Filipinas. Cuando oigo la palabra nacionalismo en boca de cualquiera que se beneficia alegando patriotismo y nacionalismo, creo que es el menor nacionalista y el menos patriota. Yo quisiera oír las palabras "nacionalismo" y "patriotismo," cuando significan un deber que cumplir o un sacrificio que realizar en pro del país, pero cuando esas palabras se pronuncian para evitar la competencia a fin de poder perpetuar un servicio ineficaz y degradante para el pueblo filipino, el nacionalismo y el patriotismo alegados por esas personas, se convierten sencillamente en una burla al pueblo filipino y en *intri* del verdadero nacionalismo.

Dos son las razones principales por las cuales se ha recomendado este proyecto a la Legislatura, y esta recomendación viene de personas de cuya integridad nadie puede dudar y cuyo juicio nunca ha sido puesto en duda: el Juez Abreu, el Sr. Abriol, y el Sr. Paéz, que son personas respetabilísimas de cuya integridad nadie ha podido decir nada jamás.

Esta es una medida equitativa, es un acto de justicia a estas casas, la Compañía Tabacalera y la Ynchausti y Cia., que han estado operando la una desde el año 1852 y la otra desde 1880, y han sido consideradas como casas nacionales hasta el año 1918, en que se promulgó por la Legislatura la actual Ley de Cabotaje. Esas compañías han sido consideradas como nacionales con derecho a operar barcos en Filipinas.

El proyecto no tiende más que a reponer esos derechos adquiridos que nunca han sido ejercitados en perjuicio de los intereses del pueblo filipino.

Aquí se ha acusado a la Compañía Tabacalera de que sus barcos, durante la guerra, no han estado en Filipinas, sino que han operado en el extranjero. Precisamente, este es un mérito acreedor a la gratitud del pueblo filipino. Gracias a estos barcos y gracias a que la Compañía Tabacalera pagó 210 mil libras esterlinas, es decir, ₱2,100,000 por un barco a

la Casa Madrigal, sin cambiar la bandera los productos filipinos pudieron exportarse a América y a Europa, trayendo aquí efectos necesarios para la vida del país. Que los navieros filipinos no mandaron barcos al extranjero, no quiere decir que por eso se hayan sacrificado. Los libros de Fernández Hermanos acusan hoy día que en cada viaje del vapor "Cebú" a Cebú, arroja a favor de esa casa 60 mil pesos. Uno de los barcos de la Compañía Tabacalera, enarblando el pabellón filipino, después de ser secuestrado por el Cónsul Americano en Francia, a su vuelta a Filipinas con efectos para el país, fué torpedeado en medio del Mediterráneo.

EL SR. QUIRINO FORMULA UN RUEGO PARLAMENTARIO

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

EL PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ello el orador?

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. Cuando esos barcos de la Compañía Tabacalera salieron de los puertos de Filipinas ¿fueron utilizados por el gobierno español?

El Sr. ALEGRE. No, señor; por el gobierno americano.

El Sr. QUIRINO. ¿Y todas las utilidades que esos barcos han obtenidos en sus viajes, se ha acumulado al capital y al negocio de la Compañía Tabacalera aquí en Filipinas o en España?

El Sr. ALEGRE. En Filipinas.

El Sr. QUIRINO. ¿Y esas ganancias han pagado impuesto en España o en Filipinas?

El Sr. ALEGRE. La Compañía Tabacalera paga anualmente más de cuatro millones de impuesto en Filipinas.

El Sr. QUIRINO. Me refiero a aquellos días . . .

El Sr. ALEGRE. Aquí, en Filipinas.

(*Prosiguiendo.*) Se ha insinuado aquí que la Tabacalera, en su línea del Norte, ha negado hueco a los productores filipinos para que éstos no pudiesen vender sus productos en Manila. Esta alegación es absolutamente gratuita, porque todos los barcos de la Tabacalera hacen viajes al Norte, están consignados no a la Oficina de la Compañía Tabacalera, sino a los siguientes señores: a Ernesto Moret, el "Mauban;" a la Chinese Khong Yek Association, el "H. S. Everret;" y a la Chinese Kong Yek Association, el "Paz." Y la disposición del hueco de estos barcos no está en manos de la Tabacalera, sino en las de estas casas a las cuales están consignados, y la Tabacalera no tiene voz ni voto con respecto a la carga que pueden llevar desde Aparri a Manila, sino las casas a que acabo de referirme. El consignatario es la suprema autoridad para la disposición del pasaje y carga del barco a él consignado.

Se ha querido poner aquí en tela de juicio, por medio de intrigas y acusaciones directas, la actuación de esta compañía. Yo, por mi parte, creo que una compañía extranjera como la Tabacalera que no pregunta a los Estados Unidos cuál va a ser la suerte de Filipinas y que solamente reposa en la confianza que tiene en el sentido de justicia del pueblo filipino, y trae millones y millones de pesos de España para fomentar la agricultura del país, es digna, si no de la gratitud, por lo menos, de la tolerancia del pueblo filipino. En cambio, tenemos casas americanas que, a pesar de que su país enarbola su bandera en estas

Islas y tiene en sus manos la suerte futura de nuestro pueblo, dicen que no pueden traer capital a Filipinas, porque no tienen confianza en la suerte definitiva de Filipinas. Los otros extranjeros interesados que vienen a explotar al pueblo filipino, traen millones de pesos y no preguntan cuál va a ser la suerte política del país, descansando únicamente en el sentido de justicia del pueblo filipino la defensa de su propiedad aquí en Filipinas.

La Compañía Marítima, ¿quién le ha creado? Ciertamente que no los filipinos. La han creado capitalistas españoles y hoy día todavía hay muchos accionistas españoles.

La alegación de que los barcos viejos son más económicos de operar que los barcos nuevos y que, por esta razón, la Compañía Marítima de Fernández Hermanos no quiere comprar barcos nuevos para poder dar fletes baratos al pueblo filipino, es precisamente una de las razones que yo creo militan en contra de estos navieros. Los navieros extranjeros no tienen en cuenta motivos de economía, tienen en cuenta que el servicio de un barco nuevo es mejor que el de un barco viejo y para prestar mayor servicio al país, quieren barcos nuevos, a pesar de que su costo inicial es superior al de los viejos. En cambio, aquellos que tienen el deber de servir mejor al pueblo filipino, tienen muy en cuenta el exceso del costo inicial y el costo de operación y traen barcos viejos que no pueden rendir los servicios que se esperan de un cabotaje digno de un pueblo civilizado. Que el Senador por el Décimo Distrito (Sr. Rodríguez) prefiera *sinigang* y *adobo* en un barco filipino, es cuestión de gusto; yo no se lo discuto y que buen provecho le haga. Pero si a mí se me cobra el mismo precio por un mal plato de *sinigang* y *adobo* en un barco filipino, y puedo tener mejor comida en un barco extranjero por el mismo precio, yo soy tan patriota como el que más, pero no "primo," y optaría por el barco extranjero. Yo estoy dispuesto a sacrificarme, pero no estoy dispuesto a soltar cinco centavos para enriquecer a un individuo. Es mucho esperar que todo el país con sus once millones de habitantes se sacrifique y gaste su dinero por un servicio deficiente solamente para beneficiar a una firma mercantil. Cualquiera extranjero, cualquier americano que viaje en los barcos interinsulares y vea el pasaje de tercera clase, indudablemente ha de pensar que nuestro grado de civilización no ha alcanzado aún el nivel que debe tener un pueblo que aspira merecer la independencia. Vamos en la mayoría de los barcos que el pasaje de tercera está mezclado con los animales sin sitio para dormir, ni siquiera una almohada y, sin embargo, se cobra un precio más alto que en otros muchos países.

La casa Fernández Hermanos ha citado cifras sobre los fletes de cargamento y de pasaje que se cobran en los Estados Unidos y en Inglaterra, y ha demostrado, en la audiencia pública que en Filipinas nosotros no cobramos menos, pero hay que tener en cuenta la diferencia que hay de barco a barco, de pasaje a pasaje; aquí hubiera sido pertinente que hubieran citado los precios de pasaje y carga que se cobran en las costas de China, en Java y Sumatra, y demostrado concluyentemente que, a pesar de que el cabotaje es de inferior calidad, sin embargo, se cobra aquí mucho más que el cabotaje de Java, Singapore, India-Inglesa y las costas de China.

Sobre lo insuficiente del tonelaje la Casa Fernández Hermanos ha alegado que aquí no falta tonelaje; que hay aquí suficientes barcos y, sin embargo, tenemos que el vapor "Albay," de su propiedad, solamente está facultado para llevar 141 pasajeros y ha pedido autorización para llevar cien más, en enero 20, en febrero 19, en abril 20, en junio 5, en julio 6, en agosto 20 y en diciembre 24, cien pasajeros para los cuales la misma casa admite que no podría ofrecer suficientes elementos o medios de salvotaje en caso de un siniestro; y si la Aduana le concedió esta licencia, fué solamente para evitar que el público se perjudicase gastando en tierra todo su dinero y no pudiese trasladarse después a sus respectivos pueblos.

El "Luzon" ha pedido siete veces permiso especial; el "Fernández Hermanos" lo ha pedido asimismo en marzo, abril, junio, agosto y noviembre. El "Islas Filipinas" en casi todos los meses del año pasado. ¿Cómo quiere demostrar la Casa Fernández Hermanos que sobre tonelaje cuando ella misma solicita permiso casi todos los meses para que la Aduana le permita recibir más pasajeros con peligro de las vidas de éstos, porque ha admitido tanto ella como el Administrador de Aduanas que en caso de temporal no tendría el número suficiente de salvavidas y no tiene más aparatos que chalecos-salvavidas?

El Sr. MABANAG. ¿Qué hay de verdad sobre la afirmación de que esos permisos especiales suelen pedirse solamente durante la época de vacaciones y durante la época de apertura de curso escolar?

El Sr. ALEGRE. Entonces la época de apertura del curso escolar duraría todos los meses del año, porque ha pedido permiso en enero, febrero, marzo, abril, mayo, junio y julio.

(Prosiguiendo.) Con respecto a cargamentos ocurre lo mismo. La misma Casa Fernández Hermanos ha permitido que salieran en diferentes ocasiones cargamentos de abacá y cemento de Cebú. Aquí si que encajaría perfectamente aquel dicho del perro del hortelano, que, no pudiendo comer, no permitía tampoco que comiese nadie más.

Señor Presidente: no se trata aquí de favorecer intereses particulares. Lo que se persigue es solamente que el público tenga el servicio que se merece. Nuestro estado actual de cabotaje es el mismo de hace treinta años; no hemos adelantado nada. Es verdad que algunos navieros filipinos han traído barcos, pero estos barcos son bastante antiguos y, además, de tercera clase. Si esas compañías hicieran operar barcos nuevos por los medios que la ley les permite, no tendríamos ninguna necesidad de acudir a una nueva ley. La actual, cualquier abogado puede evadirla y permitir que estos navieros tengan barcos. Yo sostengo que la teoría de la nacionalización de los medios de transporte marítimo se ha llevado a un extremo ridículo por los opositores a esta enmienda de la ley. La nacionalización de los barcos la confunden con la propiedad de los mismos. La teoría de la nacionalización está adoptada por todos los países civilizados, pero no en el sentido de la actual Ley de Cabotaje. La teoría de la nacionalización significa que el barco debe de pertenecer ya a ciudadanos del país o a una compañía incorporada de acuerdo con las leyes del país, pero las acciones de estas compañías pueden ser vendidas sin límite alguno a cualquier ciudadano del país o al

extranjero. Esa es la ley que rige en España y en Inglaterra, y esa es la ley que rige en todos los países civilizados.

El Sr. MABANAG. Para otras preguntas al orador, Señor Presidente.

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

El Sr. ALEGRE. Con mucho gusto.

EL SR. MABANAG DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. MABANAG. ¿Que tonelaje cree Su Señoría que debe haber para que lo haya suficiente en el país?

El Sr. ALEGRE. En mi opinión, si ello fuera constitucional, y no sufriesen intereses particulares, el noventa por ciento de los vapores que hoy navegan en Filipinas debería ser rechazado por la Aduana, porque no reúnen las condiciones de seguridad en de comodidad que deben reunir los barcos dedicados a este negocio.

El Sr. MABANAG. ¿Y cuántos barcos se deben traer para que haya suficiente tonelaje en Filipinas?

El Sr. ALEGRE. El cálculo que se hizo fué alrededor de 25 mil toneladas, para poder servir a todos los intereses.

(Prosiguiendo.) Señor Presidente: una compañía organizada de acuerdo con las leyes inglesas, de acuerdo con las leyes francesas o alemanas, es suficiente para que pueda tener todos los buques de cabotaje que pueda comprar. No importa que la propiedad de las acciones de esta compañía, y el control de sus operaciones estén en manos extranjeras; el abanderamiento es lo que hace la nacionalización del buque, no la propiedad. En cambio, nuestra Ley de Cabotaje impide que cualquier extranjero tenga interés en más de un 25 por ciento ya en compañías navieras, ya en la propiedad de un buque.

LOS SEÑORES MORALES, VERA, SANDIKO Y MABANAG FORMULAN PREGUNTAS AL SR. ALEGRE

El Sr. MORALES. Parece que, según este proyecto, no se obliga a ninguna de estas casas a aumentar el tonelaje, sino a reponer los buques viejos que tienen, ¿no es así?

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

El Sr. MORALES. Entonces no se remedia la falta de tonelaje con este proyecto de ley.

El Sr. ALEGRE. No se remedia, es solamente un paliativo. Sería necesaria una enmienda más liberal.

El Sr. VERA. ¿No es verdad que, de acuerdo con este proyecto de ley, se puede reponer ese tonelaje, porque si bien es verdad que se autoriza la reposición por unidad, sin embargo, una unidad de 500 toneladas podría ser repuesta por otra unidad que tuviese dos mil o tres mil toneladas, con lo que quedaría reponiendo el tonelaje perdido?

El Sr. ALEGRE. No, porque no podría dedicarse más que a una línea y no podría dividirse, y quedarían cubiertas unas líneas, pero no otras.

El Sr. VERA. Refiriéndome a la ley española, similar a la nuestra, parece que ha dicho Su Señoría que allá en España no se pone límite al capital extranjero, de modo que éste puede hasta controlar la propiedad de los buques, ¿no es así?

El Sr. ALEGRE. Puede controlarla.

El Sr. VERA. Quisiera saber si en el terreno de los hechos hay en España alguna compañía extranjera que tenga el control de barcos de cabotaje.

El Sr. ALEGRE. La casa McAndrews, que controla una compañía naviera que lleva minerales a Inglaterra.

El Sr. VERA. ¿Es extranjera esa casa?

El Sr. ALEGRE. Escocesa.

El Sr. SANDIKO. ¿Sabe Su Señoría si el volumen de nuestros productos agrícolas e industriales ha aumentado?

El Sr. ALEGRE. En muchas toneladas.

El Sr. SANDIKO. He leído en el informe de la junta investigadora nombrada por el Gobernador General que en el servicio de cabotaje existen favoritismos y distinciones. ¿Es verdad tal afirmación?

El Sr. ALEGRE. No puede ser, porque está la Comisión de Servicios Públicos que regula el tráfico, y cualquiera que se considere perjudicado, si tiene pruebas, puede acudir a dicha Comisión que ha de impedir que se comenten tales injusticias. En cambio, puedo asegurar al Senador por el Tercer Distrito (Sr. Sandiko) que estas quejas existen en gran número contra la Casa Fernández Hermanos, al menos en la Comisión de Servicios Públicos.

El Sr. SANDIKO. ¿No cree Su Señoría que, estando monopolizado el servicio de cabotaje por una compañía, pueden surgir esos de favoritismo o de trato desigual de cuando en cuando?

El Sr. ALEGRE. Es muy difícil, porque tenemos tribunales que están encargados de vigilar o de velar por que eso no ocurra.

El Sr. SANDIKO. Pero, según mis informes, tratándose de ciertos, productos de primera necesidad, como el arroz y otros, algunos comerciantes han conseguido favores de esas casas navieras, dando por resultado el monopolio de un producto como el arroz, por ejemplo, en el sitio donde escasea.

El Sr. ALEGRE. No creo que eso sea tan absoluto. No se puede evitar algunas infracciones en determinados casos, porque no hay ley perfecta; pero, de todos modos, tenemos nuestros tribunales de justicia que velan por el cumplimiento de las leyes y desde luego pueden evitar el que se cometan en gran escala esos abusos.

El Sr. SANDIKO. Muchas gracias.

El Sr. ALEGRE. Señor Presidente: hace muchos años, las leyes inglesas hacían muy difíciles las operaciones de grandes buques de carga y pasaje de Londres a Nueva York. Estos barcos ingleses se abanderaron con bandera americana, aunque sus propietarios, los capitalistas, eran todos ingleses. Y, viceversa, cuando se hizo muy difícil la operación de buques con motivo de las leyes obreras en los Estados Unidos, estos buques cambiaron su bandera por la inglesa, y sin embargo, la propiedad seguía siendo de ciudadanos americanos. Así es como entienden la nacionalización en esos países liberales, y solamente un estrecho criterio puede creer que la nacionalización en punto a vapores debe extenderse también, no solamente a la bandera, sino a la propiedad.

El Sr. MABANAG. Parece que Su Señoría ha dicho que el objeto no es aumentar el tonelaje, sino reponer el actual de ciertas casas, ¿no es así?

El Sr. ALEGRE. El proyecto de ley no enmienda el Código Administrativo; es de carácter provisional, pues solamente tendrá eficacia durante dos años.

El Sr. MABANAG. ¿De modo que Su Señoría cree que el proyecto de ley no viene a cubrir la falta de tonelaje que, según se dice, existe, sino a poner a ciertas casas en condiciones de cambiar sus buques viejos?

El Sr. ALEGRE. Si de mi dependiera, aprobaría una ley más liberal, pero hay el criterio de dar oportunidad a los filipinos para que ellos pongan en servicio los buques de cabotaje.

El Sr. MABANAG. Si el servicio es malo y falta tonelaje, ¿no sería mejor dictar una ley que tienda a aumentar el tonelaje?

El Sr. ALEGRE. Indudablemente, eso sería lo mejor, pero no represento más que un voto, y el más humilde, por cierto.

El Sr. MABANAG. ¿De modo que todo lo que se propone o se persigue no es más que autorizar el que se reponga el tonelaje que tenían?

El Sr. ALEGRE. Esas casas están rindiendo un servicio que ellas creen injusto e ineficaz, pero es porque por la ley no pueden cambiar sus unidades, y ahora piden que, a su propio costo, sin recargar los fletes, se les conceda autorización para traer nuevos buques, retirar los viejos y rendir un servicio decente al pueblo filipino. Esa es la actitud de esas casas.

Una de las razones que creen de gran importancia los opositores a este proyecto de ley es que hay que dar oportunidad a los navieros filipinos para que ellos compren, mejoren y aumenten su tonelaje. Esta es una razón que ha alegado el Senador por el Décimo Distrito (Sr. Rodríguez). En contra de esta proposición, admite que los navieros filipinos son demasiado pobres y por ese motivo no pueden mejorar ese servicio. No entiendo entonces para qué se les va a dar esta oportunidad. Recuerdo que hace cinco años, cuando se trató de enmendar la Ley del Cabotaje, por ser ineficaz, Don Ramón Fernández, entonces Senador por el Cuarto Distrito, nos prometió que si se le daba oportunidad, en dos o tres años pondría remedio al mal. Pero han pasado cinco años y no lo ha hecho. Y ahora como particular, como naviero hace esa misma promesa, y yo digo si como senador no ha cumplido su promesa, ¿cómo ha de cumplirla mejor como particular y naviero? . . .

El Sr. QUIRINO. ¿No cree Su Señoría que una de las razones del por qué los navieros filipinos no sienten prisa por adquirir nuevos barcos, es porque ellos pueden ir reparando sus barcos actuales, porque disponen de varaderos?

El Sr. ALEGRE. Esa es también una razón muy poderosa. Y yo supongo que cuando hay algo que proteger es buena y sabia una ley que proteja, pero cuando lo que hay que proteger es solamente los intereses de personas muy contadas, es una injusticia al pueblo que éste se sacrifique en interés de esas pocas personas. Tenemos el ejemplo de la ley protegiendo los varaderos filipinos. Esta ley se promulgó para proteger a dos varaderos filipinos. Uno de estos varaderos no estaba en condiciones económicas muy excelentes antes de la promulgación de la ley. Después de haberse promulgado la ley pagó todas sus deudas que montaban a una respetable cantidad, y a los cinco años vendió por cinco millones dicho varadero a una casa americana. Quiero decir que los sacrificios del pueblo filipino no cedieron en beneficio del pueblo, sino, en último análisis, de una

casa americana que se aprovechó de esa ley protectoria.

Yo que he asistido todos los días a la audiencia pública, he visto que Don Ramón Fernández, como gerente de la Compañía Marítima y como gerente de su razón social también naviera, es el único que se ha opuesto a este proyecto de ley. En cambio, la Casa Madrigal y Co. no ha dicho ni una palabra, ni en contra ni en pro. El Sr. Esteban de la Rama, otro de los navieros filipinos, va más allá y dice que la reposición de unidades la encuentra justa. De manera que no todos los navieros filipinos se hacen solidarios de lo que la Casa Fernández Hermanos dice.

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que si se aprueba este proyecto de ley y se autoriza a la Compañía Tabacalera a sustituir sus barcos que hacen viajes al Norte de Luzón, la compañía más perjudicada será la Casa Madrigal?

El Sr. ALEGRE. Aparentemente, pero es que la Casa Madrigal hasta la fecha no ha dicho una sola palabra.

El Sr. QUIRINO. Siendo una casa perjudicada y no habiendo comparecido en la audiencia para oponerse al proyecto, ¿no es una razón más de la bondad en que está inspirado este proyecto?

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

EL SR. VILLANUEVA FORMULA UN RUEGO PARLAMENTARIO

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

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

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Se ha presentado este proyecto para defender los intereses de los navieros extranjeros y filipinos, o estamos defendiendo los intereses del público, que es el que precisamente pide buenos y mejores barcos?

El Sr. ALEGRE. Creo que todos los que estamos a favor del proyecto velamos por los intereses y comodidad del público.

El Sr. VILLANUEVA. ¿Quiere decir que estos argumentos se aducen no precisamente para defender los intereses de los navieros extranjeros ni perjudicar los intereses de los navieros filipinos?

El Sr. ALEGRE. Indudablemente. Con la aprobación de este proyecto no se perjudica absolutamente al naviero filipino. Es más: este es un pequeño aviso a los navieros filipinos para que no se duerman en la confianza de que serán protegidos hasta lo injusto, porque son filipinos.

(Prosiguiendo.) Señor Presidente, yo he oído en el "hearing" lo siguiente de la boca del gerente de la Compañía Marítima: que estos extranjeros vienen aquí a explotarnos. Nosotros estamos aquí para servir al país, y, sin embargo, este caballero admitió lo siguiente: que dichos extranjeros no habían rebajado los sueldos de sus oficiales. En cambio, estos caballeros que están invocándose el proteccionismo han rebajado bastante el sueldo de los oficiales filipinos.

Señor Presidente, los precios de pasaje en los barcos de estos navieros filipinos son los mismos que los de los barcos de las casas tenidas como extranjeras. Y, sin embargo, yo deseo que cualquier miembro de

este Senado compare el servicio entre barco y barco los elementos de un barco con los elementos de otro barco, y creo que sería esparar demasiada bondad del pueblo filipino para que se allanare a pagar un precio alto y tener un servicio deficiente por el mero hecho de ser el dueño un filipino.

Mucho más se podría decir sobre este asunto; pero sólo quiero dejar consignado el hecho de que estas casas llamadas extranjeras no solamente no llevan nada de las utilidades de su negocio a su país original, sino que todas las utilidades que la Compañía Tabacalera, verbi gracia, adquiere en sus negocios en Filipinas quedan en el país, y por sí esto no fuera bastante, todavía se traen de España millones y millones de pesos para ser invertidos en Filipinas, explotando campos incultos de ciertas regiones de las Islas, sembrándolos de caña de azucar y de tabaco, y enriqueciendo así a los nativos de esas regiones.

La Casa Ynchausti ha acumulado todos sus recursos, todas sus utilidades y los ha ido invirtiendo en empresas fabriles, como la fabricación de cordeles de abacá, en centrales azucareras y en negocios varios.

La Compañía Tabacalera está abriendo mercados en el extranjero para productos filipinos que no se venden en ninguna parte. El tabaco filipino hoy día no se cotiza, no tiene mercado ni en Alemania ni en los Estados Unidos. El único país que lo compra, por gestiones de la Compañía Tabacalera, es España. Gracias a ello, los productores de tabaco pueden, aunque módicamente, ver compensados sus trabajos en esta producción particular. ¿Puede alguien impugnar la justicia y equidad del presente proyecto de ley que solamente permite a la Compañía Tabacalera, que ha estado en el negocio de cabotaje desde 1880 y ha sido reconocida por leyes españolas y filipinas como nacional y que por leyes posteriores fué privada de los derechos adquiridos, sustituir sus unidades viejas por unidades nuevas para el servicio del pueblo filipino, sin aumento de fletes? La Casa Ynchausti desde el año 1852, antes de haber nacido los impugnadores de esta enmienda, ya estaba dedicada al cabotaje filipino. Yo creo que si se aprueba este proyecto permitiendo a estas casas sustituir sus unidades viejas por otras nuevas, no se quedaría conculcada la teoría de la nacionalización del cabotaje filipino.

EL SR. VELOSO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. ALEGRE. Con mucho gusto.

El Sr. VELOSO. ¿Cree el orador que la ley actual es justa?

El Sr. ALEGRE. Es injusta, creo yo.

El Sr. VELOSO. ¿Cree el orador que actualmente hay muchas compañías extranjeras que poseen vapores y pueden adquirirlos?

El Sr. ALEGRE. Hay muy pocas, no hay aquí más que dos o tres.

El Sr. VELOSO. ¿Quiere decir ilegalmente?

El Sr. ALEGRE. Hay muchas de ellas, que lo están haciendo. Existen dos medios: o evadir la ley o pedir carta de nacionalización.

El Sr. VELOSO. ¿No cree el orador que actualmente existen muchas casas chinas dueñas de vapores?

El Sr. ALEGRE. Es de conocimiento público que todas las casas chinas que tienen negocio disponen de vapores propios, pero evaden la ley, porque aparentemente esos buques son de filipinos, aunque, en realidad de verdad, esos filipinos nunca han tenido dinero para comprar barcos.

El Sr. VELOSO. De modo que solamente los pequeños comerciantes o compañías de buena fe no pueden aprovecharse de esta ley.

El Sr. ALEGRE. Efectivamente, la Compañía Tabacalera y la Casa Ynchausti que quieren cumplir con la letra y el espíritu de la ley, no quieren evadirla para adquirir barcos, porque creen que sería una injusticia para el pueblo filipino nacionalizarse, no por convicción, sino solamente con el objeto de poder negociar aquí. Y esta ley obliga precisamente a muchos a nacionalizarse por conveniencia y no por convicción, y eso no es justo.

El Sr. VELOSO. ¿Su Señoría cree que si la Compañía Tabacalera o la casa Ynchausti hicieran adquirir barcos por medio de socios filipinos, podrían hacerlo?

El Sr. ALEGRE. Indudablemente; el mismo gerente de la Compañía Tabacalera es un filipino, que es el Sr. Rosales.

El Sr. VELOSO. ¿Quiere decir Su Señoría que la ley actual es defectuosa?

El Sr. ALEGRE. Es una ley injusta, porque la nacionalización la extiende a la propiedad, y también es injusta porque favorece el fraude legal. Es ineficiente, porque no satisface las exigencias tan módicas de un pueblo como el nuestro, y, sin embargo, hay que ver cómo está tratado, no ya el pasaje de tercera clase sino el de segunda en esos barcos. Aquellos que no tienen necesidad de tomar barcos y que pueden viajar en ferrocarril desconocen las condiciones del cabotaje en Filipinas, porque, de conocerlas, no podrían menos de votar a favor de este proyecto.

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

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

El Sr. ALEGRE. Con mucho gusto.

EL SR. HONTIVEROS DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. HONTIVEROS. ¿Sabe el orador cuántas líneas de vapores podrán ser afectadas con la aprobación de este proyecto de ley?

El Sr. ALEGRE. Tres líneas.

El Sr. HONTIVEROS. ¿Y puede decirnos Su Señoría si con la aprobación de este proyecto de ley, quedarán de algún modo beneficiados los habitantes de las provincias que están fuera de esas tres líneas?

El Sr. ALEGRE. Creo que sí, porque si la Legislatura aprueba este proyecto de ley, esto equivaldría a una especie de aviso a los navieros filipinos en el sentido de que si ellos no ponen algún medio para mejorar el servicio, la Legislatura adoptará otra medida, porque no es justo que el público consumidor sufra por la incompetencia, la ineficiencia o la falta de una buena administración.

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

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

El Sr. ALEGRE. Con mucho gusto.

EL SR. OSÍAS DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. OSÍAS. ¿Se ha hecho por los miembros del Comité Conjunto de Navegación algún estudio sobre el aumento de cabotaje que se considera necesario en cada línea?

El Sr. ALEGRE. En cada línea no se ha hecho, pero en globo sí se ha hecho y es alrededor de 25 mil toneladas.

El Sr. OSÍAS. ¿Consta eso en los *records*?

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

El Sr. OSÍAS. ¿En este proyecto se autoriza solamente el cambio de unidades?

El Sr. ALEGRE. Nada más.

El Sr. OSÍAS. ¿Hay alguna provisión que obligue al aumento de cabotaje mientras se hace ese cambio?

El Sr. ALEGRE. No, señor.

El Sr. OSÍAS. ¿De manera que al hacer ese cambio de unidades, una compañía puede adquirir un barco del mismo tonelaje que el barco antiguo que se trata de cambiar?

El Sr. ALEGRE. O mayor.

El Sr. OSÍAS. O menor también.

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

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

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

El Sr. ALEGRE. Con mucho gusto.

EL SR. QUIRINO DIRIGE ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

El Sr. QUIRINO. ¿No es verdad que en la audiencia pública celebrada por el Comité Conjunto de Navegación se han hecho resaltar los siguientes hechos: que en los últimos diez años, hemos aumentado nuestra producción en más de 309 mil toneladas y que la importación también se ha aumentado en 107 mil toneladas y, sin embargo, el aumento de tonelaje dentro de ese mismo período de tiempo solamente ha sido de 1,500 toneladas.

El Sr. ALEGRE. Sí, señor.

El Sr. QUIRINO. En cuyo caso no guarda proporción el aumento de producción con el aumento de tonelaje.

El Sr. ALEGRE. No solamente no ha aumentado el tonelaje, sino que ni siquiera han mejorado las condiciones, porque siguen siendo tan mal como desde hace treinta años.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

El PRESIDENTE INTERINO. Se suspende la sesión por algunos minutos, si no hay ninguna objeción. *(No hubo objeción.)*
Eran las 6.35.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión a las 6.50 p. m.
El PRESIDENTE INTERINO. Queda reanudada la sesión.

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador.

MOCIÓN VILLANUEVA. SU APROBACIÓN

El Sr. VILLANUEVA. Propongo que la discusión del bill sobre cabotaje se continúe mañana.

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

ÓRDENES ESPECIALES

El Sr. VILLANUEVA. Pido que se consideren para el 4 de noviembre los Proyectos de Ley Nos. 3543 de la Cámara de Representantes y 429 del Senado, y para el viernes los Proyectos de Ley Nos. 543 y 308 del Senado.

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

El Sr. LAUREL. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Quinto Distrito.

INFORME DEL COMITÉ DE CONFERENCIA SOBRE EL PROYECTO DE LEY NO. 397 DEL SENADO

El Sr. LAUREL. El Comité de Conferencia por parte del Senado nombrado para dirimir los votos en discordia sobre el Proyecto de Ley No. 397 del Senado, se ha reunido con el otro Comité de la misma índole de la Cámara de Representantes, y tiene ahora el honor de informar a este Cuerpo que han llegado a un acuerdo.

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Hay alguna objeción al informe del Comité de Conferencia? *(Silencio.)*

La Mesa no oye ninguna. Aprobado.

El Sr. VILLANUEVA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE INTERINO. Señor Senador por el Octavo Distrito.

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

El Sr. VILLANUEVA. Pido que se levante la sesión hasta mañana a las diez de la misma.

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

La Mesa no oye ninguna. Aprobada.

Se levanta la sesión hasta mañana a las diez de la misma.

Eran las 7.10 p. m.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

MIÉRCOLES, 2 DE NOVIEMBRE DE 1927

Se abre la sesión a las 11.10 a. m., bajo la presidencia del Hon. Manuel Roxas.

El PRESIDENTE. Léase la lista de los Representantes.

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

Sr. MENDOZA. Me opongo, pido que se lea la lista.

El PRESIDENTE. Léase la lista.

El CLERK DE ACTAS lee la lista dando el siguiente resultado.

PRESENTES, 83

Sres. Alcazaren,	Sres. Laserna,
Almeida,	Leuterio,
Aitavás,	Marcaida,
Aquino,	Marcos,
Arancillo,	Melencio,
Avelino,	Mendoza,
Azansa,	Morrero,
Banson,	Moscoso,
Bautista,	Nepomuceno,
Biteng,	Nieto,
Briones,	Noel,
Buendía,	Oppus,
Cailés,	Ortiz,
Carranceja,	Padilla,
Clarín,	Palarca,
Codamon,	Peña,
Confesor,	Perfecto (F. A.),
Cudilla,	Perfecto (G.),
Cuenco,	Piang,
Dacanay,	Rama,
De la Cruz,	Ramos,
De las Llanas,	Ramoso,
Dizon,	Recto,
Ealdama,	Reyes,
Escamilla,	Rodríguez,
Fernández,	Sabido,
Festín,	San Agustín,
García,	Serapio,
Gaston,	Sison,
Guariña,	Soriano,
Guintó,	Suazo,
Gullas,	Taupán,
Hernando,	Torralba,
Hilado,	Torres,
Hilario,	Valdés Liongson,
Kamora,	Velez,
Kapunan,	Veloso,
Labrador,	Villanueva (E. C.),
Laeson,	Villanueva (G. Z.),
Laico,	Ybáñez,
	Ybiermas,
	El PRESIDENTE.

AUSENTES, 10

Sres. Agan,	Sres. Guzmán,
Branganza,	Montejo,
Felipe,	Paredes,
Formoso,	Sánchez,
Fuentebella,	Siapno.

El PRESIDENTE. Hay *quorum*.

APROBACIÓN DEL ACTA

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, pido 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 Fernandez (H. No. 3384, 7th P. L.), entitled:

An Act appropriating the sum of six thousand pesos for the construction and equipment of a dispensary in the municipality of Tatyay, Palawan.

The SPEAKER. To the Committee on Public Works. Del Representante Hilario (C. R. No. 3385, 7. L. F.), titulado:

Lej enmendando el artículo primero de la Ley Número Tres mil cincuenta y nueve disponiendo que dentro del plazo de un año puedan presentarse en el juzgado correspondiente ciertas reclamaciones de derecho de propiedad sobre parcelas declaradas terrenos públicos, bajo ciertas condiciones.

El PRESIDENTE. Al Comité de Terrenos Públicos, Minas y Montes.

Del Representante Hernando (C. R. No. 3386, 7. L. F.) titulado:

Lej que reforma el artículo veinticuatro de la Ley Número Dos mil quinientos ocho tal como fué enmendada por las Leyes Dos mil quinientos sesenta y seis, y Tres mil ciento sesenta, con el fin de autorizar la compra por parte del Gobierno del cincuenta por ciento del capital de cada asociación cooperativa de crédito agrícola.

El PRESIDENTE. Al Comité de Bancos y Corporaciones.

By Representative Confesor (H. No. 3387, 7th P. L.), entitled:

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.)

The SPEAKER. To the Committee on Commerce and Industry.

Del Representante San Agustín (C. R. No. 8388, 7. L. F.), titulado:

Lej que enmienda los artículos cuatro y seis de la Ley Número Dos mil seiscientos cincuenta y cinco tal como ha sido enmendada por la Ley Número Tres mil doscientos noventa y uno. (Sobre el límite del tipo de interés que pueden cobrar las casas de empeño.)

El PRESIDENTE. Al Comité de Revisión de Leyes.

Sr. BANSON. Señor Presidente, quisiera pedir el consentimiento unánime de la Cámara para hablar sobre el conflicto agrario en Dinalupihan. Pero en vista de lo perentorio del tiempo, yo pediría que se me autorice para que pueda insertar en los *records* de la Cámara un discurso de esta naturaleza.

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

RECONSIDERACIÓN DEL BILL SOBRE EL DISTRITO
METROPOLITANO DE AGUAS

Sr. NEMOUCENO. Señor Presidente, pido el consentimiento unánime de la Cámara para la reconsideración del proyecto de ley sobre el Sistema Metropolitano de Aguas que se dejó sobre la Mesa.

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción a lo solicitado por el Caballero por Marinduque? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. 'Aprobado. Está en orden ahora la reconsideración del proyecto.

Sr. GUARIÑA. Señor Presidente.

El PRESIDENTE. Tiene la palabra el Caballero por Sorsogón.

(*A las 11.15 a. m., el Speaker cede la presidencia al Sr. De la Cruz.*)

DISCURSO EN PRO, DEL SR. GUARIÑA

Sr. GUARIÑA. Señor Presidente, hace dos días con hoy que la Cámara ha actuado sobre el bill referente al Distrito Metropolitano de Aguas, habiéndolo dejado sobre la Mesa en virtud de la moción Confesor.

Sr. MENDOZA. Registro un turno en contra del proyecto.

Sr. GUARIÑA. (*Prosiguiendo.*) Se ha pedido ahora la reconsideración del proyecto, Señor Presidente, por las siguientes razones. Primera, el Distrito Metropolitano de Aguas está costeado por el Gobierno Insular. Recuerdo, Señor Presidente, que hace más de un año con hoy, esta Legislatura aprobó una ley autorizando a la ciudad de Manila para emitir bonos por la cantidad de ₱12,000,000, garantidos por el Gobierno Insular. Sumados estos ₱12,000,000 con los ₱8,000,000 por los bonos emitidos anteriormente por la ciudad de Manila, también garantidos por el Gobierno Insular, hacen un total de ₱20,000,000. Tenemos, pues, Señor Presidente, que el capital del Distrito Metropolitano de Aguas asciende a la respetable suma de ₱20,000,000 más el valor de la donación de Carriedo. Teniendo en cuenta que en último término el Gobierno Insular es el responsable de los bonos emitidos para capitalizar el Distrito Metropolitano de Aguas, se ha creído conveniente por el Comité de la ciudad de Manila dejar el control de esta organización en manos de funcionarios del Gobierno Insular, a fin de que en su junta directiva, estos puedan controlar realmente el Distrito Metropolitano de Aguas, toda vez que está capitalizado por el Gobierno Insular.

Se dirá tal vez de que los ₱8,000,000 de bonos emitidos por la ciudad de Manila, han venido siendo pagados por la misma ciudad hasta el extremo de haberse amortizado la suma en más de ₱3,000,000. Pero Señor Presidente, la amortización hecha por la ciudad de Manila en relación con los ₱8,000,000 por los bonos emitidos originalmente, se han derivado de los ingresos del Distrito Metropolitano de Aguas. La ciudad no ha invertido ni un céntimo en la construcción y mantenimiento del sistema de aguas. Solamente ha emitido bonos por la cantidad de ₱8,000,000, que más tarde han sido vendidos con garantía del Gobierno Insular en los Estados Unidos; y de los ingresos del Distrito Metropolitano se han ido apropiando las cantidades para la amortización más los intereses. De ahí es que prácticamente el Distrito Metropolitano no debe estar controlado por el Gobierno de la ciudad, sino por el Gobierno Insu-

lar, quien en último término responde de la totalidad de los bonos emitidos por la cantidad de ₱21,000,000.

Los opositores a este proyecto afirman que la ciudad de Manila, hasta esta fecha es la fideicomisaria del fideicomiso dejado por el señor Carriedo. ¿Pero qué más da, Señor Presidente, que el fideicomiso sea administrado por los funcionarios de la ciudad o por los funcionarios del Gobierno Insular? ¿No merecen acaso los funcionarios del Gobierno Insular la misma confianza que puede depositarse en los funcionarios de la ciudad de Manila? Mientras no se desnaturalice el modo de ser del fideicomiso, ese fideicomiso puede estar en manos de cualquiera, siempre que ese cualquiera tenga el mismo cuidado que ha tenido su antecesor. No tenemos motivos para creer que los que han de representar al Gobierno Insular en el seno de la junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas, no deben inspirar la misma confianza que han inspirado los funcionarios de la ciudad. De ahí, señor Presidente, la presentación de este proyecto, a fin de que el Gobierno Insular, que en último término es el responsable de los ₱20,000,000 emitidos, controle el Distrito Metropolitano. En el proyecto hay una disposición bastante importante que enmienda la carta del Distrito Metropolitano, y es la que se refiere al arancel. El Metropolitano había solicitado de la Oficina de Servicios Públicos, autorización para poder dividir el Distrito en diferentes zonas y fijar una tarifa determinada para cada zona. La Comisión de Servicios Públicos se negó a esta petición y la junta del Metropolitano apeló este asunto ante la Corte Suprema, la cual dijo, que la junta del Metropolitano tiene facultades para dividir en distintas zonas la totalidad del Distrito Metropolitano, fijando para cada zona una tarifa determinada. No es un secreto para nadie que Mr. Gideon, como *manager* del Distrito ha ido sosteniendo la teoría de que aquellas poblaciones que están lejos de los depósitos, deben pagar una tarifa mayor que la tarifa que se paga por los habitantes de la ciudad de Manila, bajo el fundamento de que para llevar el agua a Pasay o a Calocan, por ejemplo, habría necesidad de mayor extensión de cañería o tubería, causando de esta manera mayores gastos. De ahí es que para la ciudad se puede fijar en ₱0.05 cada metro³ cúbico de agua y para aquellas poblaciones de Pasay o Calocan, habría que fijar una tarifa mayor que la que paga la ciudad de Manila.

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

Sr. GUARIÑA. Para más tarde.

(*Prosiguiendo.*) Señor Presidente, teniendo en cuenta que el Distrito Metropolitano está ya sostenido por una sentencia de la Corte Suprema, el Comité de la ciudad de Manila, ha tenido a bien introducir una enmienda en su carta, en el sentido de que la junta del Distrito no pueda dividir el distrito en diferentes zonas, sino que hay necesidad un arancel para toda la zona, a fin de evitar discriminaciones, haciendo pagar a los habitantes que están lejos de los depósitos una tarifa mucho mayor que la que pagan los habitantes de Manila.

Algunos oradores que han hecho uso de la palabra hace dos días en sus turnos en contra del proyecto, han afirmado aquí que el costo de la administración del Distrito, desde que se hizo Metropolitano, o sea

desde que se desprendió de manos de los funcionarios de la ciudad de Manila, es bastante costoso; y la prueba es que anualmente hay un déficit de cerca de ₱300,000, déficit que en último término han de sufragar necesariamente los beneficiarios, o sean los habitantes de la ciudad y los habitantes de los pueblos limítrofes a fin de que el Metropolitano pueda estar al corriente de sus obligaciones.

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

Sr. GUARIÑA. Para más tarde.

(Prosiguiendo.) Señor Presidente, es verdad que el costo de administración ha aumentado grandemente. Hasta hace poco, el Metropolitano no se componía más que del sistema original de Carriedo más el depósito de Montalbán, y mientras así funcionaba el Distrito Metropolitano, no incurría en otros gastos más que en los puramente administrativos; pero todos los miembros de esta Cámara saben muy bien que el año pasado o ante pasado, hemos aprobado una ley autorizando al Distrito Metropolitano para emitir bonos por valor de ₱12,000,000, a fin de que pueda abrir un nuevo *reservoir* en el municipio de Angat, de la provincia de Bulacán, y conectarlo con el sistema de Montalbán, de la provincia de Rizal. De modo que tenemos en auge los trabajos del sistema de Angat. Estamos pagando ingenieros por estos trabajos, estamos pagando los fondos de amortización de los ₱12,000,000 emitidos, estamos pagando los intereses de esos bonos, y todo este sumado con el costo de administración, presenta el déficit de cerca de ₱300,000; pero si examinásemos las cuentas en su fondo, veremos que el Distrito Metropolitano, prescindiendo de los trabajos de construcción, puede vivir por sí, sin necesidad de elevar la tarifa del agua que estamos consumiendo. Señor Presidente, estos gastos extraordinarios son de carácter temporal; mañana el Gobierno dará cima a los trabajos de Angat y el sistema de allí estará en conexión con el sistema antiguo, y el Metropolitano estará en disposición de surtir de agua, no solamente a la ciudad de Manila, sino a los pueblos limítrofes y aun a otros pueblos más lejanos. Entonces, veremos que los bonos emitidos podrán ser pagados con los ingresos del Metropolitano, y con el tiempo podrá inclusive vender agua, a razón de dos centavos metro cúbico. Otra de las enmiendas introducidas a la carta del Distrito Metropolitano, consiste en conceder a su junta directiva facultades para que pueda fijar los sueldos del *manager* y del *manager* auxiliar. Entiendo que la mayor parte de los miembros de la Cámara están opuestos a esta enmienda, porque ven en ella un medio por el cual el *Manager* actual, que es Gideon, pueda ganar la suma de ₱24,000 en vez de ₱12,000 fijados ahora por la ley. Señor Presidente, si el Comité de la ciudad de Manila ha enmendado la carta en este sentido, es porque esta misma Legislatura ha sentado precedentes en el caso del Banco Nacional, del Ferrocarril y otras empresas financiadas por el Gobierno. Las juntas directivas de estas empresas han fijado siempre los sueldos del *manager* y *assistant manager*, y si es así, ¿por qué no ha de hacerlo la del Distrito Metropolitano? De todos modos, si algún miembro presentase una enmienda en el sentido de que la fijación del sueldo del *manager* y del *assistant manager* estuviese siempre en manos de la Legislatura, este Comité no tendría inconveniente en aceptar dicha enmienda. Pero no puede decirse que el Comité de la ciudad de Manila ha obrado deliberadamente al proponer la enmienda, no siguiendo más que los intereses de Mr. Gideon. Repito, señor Presidente, que es un precedente sentado por esta Legislatura, al crear las diferentes corporaciones financiadas por el Gobierno.

Señor Presidente, pido la aprobación del proyecto.

Mr. MARCOS. Mr. Speaker, will the gentleman yield for some questions?

The SPEAKER PRO TEMPORE. Does the gentleman from Sorsogon yield to the gentleman from Ilocos Norte?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Mr. MARCOS. What is the purpose of the committee in eliminating the President of the Municipal Board of the City of Manila from the Board of Directors?

Sr. GUARIÑA. Hay una enmienda del Comité, incluyendo al Presidente de la Junta Municipal de Manila, como miembro de la junta.

Mr. MARCOS. Do I understand that he will be included, gentleman from Sorsogon?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Mr. MARCOS. And what about the engineer of the City of Manila?

Sr. GUARIÑA. En lugar del ingeniero de la ciudad, está el Director de Obras Públicas.

Mr. MARCOS. But is it not true, gentleman from Sorsogon, that at present, the Director of Public Works and the Engineer of the City of Manila are both members of the Board of Directors?

Sr. GUARIÑA. No, señor, solamente el ingeniero de la ciudad de Manila.

Mr. MARCOS. I do not know if the bill that I have here in my hand is correct.

Sr. GUARIÑA. Puede ser un error, pero actualmente el Director de Obras Públicas no es miembro de la junta del Metropolitano.

Mr. MARCOS. And what is the benefit of the amendment made on page 3, lines 14 to 18, gentleman from Sorsogon, referring to the per diems to be received by the members of the board?

Sr. GUARIÑA. Ocorre siempre que cuando a los miembros de la junta del Metropolitano se les llama a sesión, estos funcionarios del Gobierno que son miembros de dicha junta y no perciben dieta, a lo mejor no asisten a las sesiones; de ahí que se les pagan ₱20, a fin de que tengan un estímulo para asistir a las sesiones de la junta del Metropolitano.

Mr. MARCOS. So the gentleman from Sorsogon wants me to understand that these Government officials who happen to become members of different boards are not efficient, for the simple reason that they do not receive per diems?

Sr. GUARIÑA. Puede que sean eficientes, pero se muestran perezosos cuando celebra sesiones la junta del Metropolitano.

Mr. MARCOS. Do you mean to say and to convince the members of the Legislature that the only way by which we could make these Government officials attend the sessions is to increase the per diems that they would be entitled to receive?

Sr. GUARIÑA. No ganan ninguna dieta actualmente. Se les da ahora ₱20 para que asistan; y no es ese el único medio por el cual podemos compeler a estos a asistir a las juntas del Metropolitano: la

Legislatura tiene otro medio, que es el de imponer penas al que no asista a la sesión.

Mr. MARCOS. Such being the case, gentleman from Sorsogon, would it not be better, for the sake of economy, not to increase or give them any per diems, but instead, impose penalty upon those who do not attend to their duties, because as I understand now, gentleman from Sorsogon, the Metropolitan Water District is losing.

Sr. GUARIÑA. No está perdiendo.

Mr. MARCOS. Even granting that it is not losing, still we are increasing the expenses with this proposition of the committee.

Sr. GUARIÑA. Si Su Señoría desea introducir una enmienda en ese sentido, imponiendo penas a los miembros de la junta del Metropolitano que no asistan a la sesión, el Comité acepta la enmienda.

Mr. MARCOS. As I understand the gentleman from Sorsogon, the Government officials who will have to attend the sessions of this board will naturally attend them during office hours, and that means that the department to which they belong will have to give their corresponding salaries, and at the same time the Metropolitan Water District will pay them for the service that they will render to that corporation.

Sr. GUARIÑA. Creo que esta enmienda que introducimos en la Carta del Metropolitano, existe en las otras cartas de las compañías financiadas por el Gobierno. Los funcionarios del Gobierno que son miembros de la Junta Directiva del Ferrocarril, del Banco Nacional, etc., ganan ₪20 de dieta cuando asisten a la sesión.

Mr. MARCOS. Well, that may be true, gentleman from Sorsogon. But I remember that that was a time when we discussed a bill of the same nature on which occasion I opposed that very fact, because it is not wise and proper on the part of the Legislature to sanction such practice of getting pay from the Insular Government for the services that he is rendering as such official and at the same time get another pay from another corporation to which he renders service during office hours.

Sr. GUARIÑA. Puede Su Señoría presentar la enmienda y el Comité la aceptará.

Mr. MARCOS. And then, another thing, gentleman from Sorsogon. Is there any amendment presented by the committee limiting the salary to be received by the manager and the assistant manager of the corporation?

Sr. GUARIÑA. Actualmente, existe una ley fijando la suma de ₪12,000 como sueldo del *manager* del Metropolitano y ₪9,000 para el *assistant manager*. Esta enmienda pone en manos de la junta del Metropolitano el asignar los sueldos que deben percibir el *manager*, y el *assistant manager*. Además, he sido informado de que Mr. Gideon gana un sobresueldo de ₪3,000, además de los ₪12,000. Si esto es cierto, si la junta del Metropolitano está facultada para aumentar el sueldo del *manager* en ₪3,000 más, además del sueldo fijado por la Legislatura, no hay ninguna razón para no dejar eso en manos de la junta del Metropolitano, ya que ésta es la que responde por la administración del sistema.

Mr. MARCOS. And I should think that there is a defect in the present law if the Board of Directors can go around it and make the manager receive a salary more than what is provided for in the law,

gentleman from Sorsogon; and, inasmuch as we know already that there is an anomaly, why increase that anomaly?

Sr. CONFESOR. Señor Presidente, para un turno en contra de la medida.

Sr. GUARIÑA. Yo no sé si eso es una anomalía. Lo cierto es que Mr. Gideon percibe ahora ₪3,000 más de lo que ha sido fijado por la junta directiva del Metropolitano, además de los ₪12,000.

Mr. MARCOS. Now, gentleman from Sorsogon, may I know under what category he is receiving that amount?

Sr. GUARIÑA. Eso es lo que yo no sé, si la junta ha fijado esa suma como sueldo adicional.

Mr. MARCOS. And that is the very thing. According to the present law, he is authorized to receive only ₪12,000 as manager, but I understand that Mr. Gideon is not acting as manager at present, for which reason he is receiving more than ₪12,000. The point that we are discussing now, is the provision of law that he should receive only ₪12,000 as manager. But Mr. Gideon is not receiving ₪12,000 only as manager, and, if he is receiving more than ₪12,000 as manager only, it shows that there is again an anomaly in the present law.

Sr. GUARIÑA. Yo creo que la mejor manera para que esa especie de anomalía que Su Señoría llama, pueda ser descubierta, es llevar el asunto al juzgado, para que determine si realmente la junta del Metropolitano puede aumentar o no el sueldo del *manager*.

Mr. MARCOS. Well, gentleman from Sorsogon, it seems that you cannot give me the exact information whether Mr. Gideon in now the manager or not. You give us the information that he is receiving more than ₪12,000, but you cannot categorically state here in the House that he is the manager at present, because, if he were the manager at present, we would be able to solve the problem.

Sr. GUARIÑA. Yo quisiera que Su Señoría me escuche bien. De acuerdo con la ley, Mr. Gideon, como *manager* del Metropolitano, percibe un sueldo de ₪12,000. Pero tengo informes de que actualmente no recibe ₪12,000, sino ₪15,000, o sea, ₪3,000 más. La junta del Metropolitano ha autorizado esta suma adicional de ₪3,000 como sueldo de Mr. Gideon, y yo no sé si en su capacidad de *manager* o como ingeniero de las obras de Angat.

Mr. MARCOS. That is just the point, gentleman from Sorsogon. We do not agree. You are not quite sure as to whether he receives that extra ₪3,000 as manager only, because you are giving us the information that he receives that as manager and at the same time as engineer, and that is a different case. Does the gentleman from Sorsogon mean to say that because the charters of the different corporations allow the different boards of directors of these different corporations to determine the maximum amount to be received by the managers, we should allow the same privilege or the same right to the board of directors controlling the Mertopolitan Water District?

Sr. GUARIÑA. Es un precedente sentado por esta Legislatura. Si Su Señoría no quiere seguir ese precedente, puede presentar una enmienda.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. GUINTÓ. Caballero por Sorsogón, cree el Comité que está justificada la enmienda que se trata ahora de introducir en el sentido de facultar a la junta del Distrito Metropolitano de Aguas el determinar el sueldo del *manager*?

Sr. GUARIÑA. De acuerdo con los precedentes, sí, señor, y este precedente ha sido sentado por la Legislatura.

Sr. GUINTÓ. Si representa una enmienda en el sentido de fijar por la Legislatura el sueldo del *manager* y del *assistant manager* del Distrito Metropolitano de Aguas, al objeto de que la junta no obre con libertad en ese respecto, ¿la aceptaría el Comité?

Sr. GUARIÑA. El Comité no tiene inconveniente en aceptarla; pero creo que en justicia a las demás corporaciones del Gobierno, debemos enmendar las cartas de esas corporaciones en el sentido de que las juntas no tengan manga ancha.

Sr. GUINTÓ. Recordará el Caballero por Sorsogón que este su servidor ha presentado bills en el sentido de retirar de esas juntas, como la junta de fibras y la de la *Manila Harbor*, la facultad de disponer de los fondos que ellos obtienen por razón de sus actividades, al objeto de que la Legislatura tuviera el control sobre esos fondos y en lo que respecta al personal. De modo que si nosotros presentamos esta enmienda, no haremos más que seguir la conducta ya trazada por esta Legislatura. ¿No cree el Caballero por Sorsogón, que procede una enmienda en ese sentido?

Sr. GUARIÑA. Yo estaría conforme con la enmienda que Su Señoría desea presentar a este proyecto de ley, pero yo quisiera decirle que la cuestión de la *Manila Harbor* y de la Junta de Fibras, no puede ser un precedente hasta ahora, porque no se ha convertido en ley. En cambio, tenemos leyes vigentes ya, como las referentes al Banco y al ferrocarril.

Sr. GUINTÓ. ¿No cree el Comité que es justo que la plantilla del personal del Distrito Metropolitano se someta a la Legislatura, al igual que la plantilla del personal de los demás burós del Gobierno?

Sr. GUARIÑA. Estoy conforme.

Sr. GUINTÓ. ¿De acuerdo con el proyecto de ley en discusión, queda retirada la facultad que tenía la ciudad de Manila de administrar el Sistema de Aguas de Carriedo?

Sr. GUARIÑA. Naturalmente.

Sr. GUINTÓ. ¿Ha estudiado bien el Comité este asunto, en el sentido de que no se puede retirar de la ciudad de Manila el control sobre el sistema de aguas de Carriedo, debido a que es un fideicomiso hecho desde tiempo antiquísimo a la Ciudad.

Sr. GUARIÑA. Tengo entendido que en el testamento de Carriedo no se especifica quién va a ser el fideicomisario de ese fideicomiso. Ahora, que la ciudad se hizo cargo del fideicomiso, y tengo para mí que es lo mismo que si el Gobierno Insular se hiciese cargo de este fideicomiso, siempre que el Gobierno Insular no desnaturalice ese fideicomiso.

Sr. GUINTÓ. ¿No se alterarán las disposiciones del testamento de Carriedo, si nosotros, por ejemplo, encomendáramos a una junta el control de ese sistema de aguas de Carriedo?

Sr. GUARIÑA. No, señor, porque la junta está dispuesta a seguir hasta la última voluntad de Carriedo en su testamento.

Sr. GUINTÓ. En lo que respecta al uso libre del agua para la ciudad, ¿se ha tomado en cuenta este hecho por el Comité?

Sr. GUARIÑA. Se ha llegado a un acuerdo, en el sentido de que puede tasarse en una cantidad que no exceda de cincuenta mil pesos anuales y que habrá que descontar el consumo de agua de la ciudad, aunque no esté eso en el proyecto. Pero si el Caballero por Tayabas quiere que se enmiende así, se podrá incluir una cláusula en el bill, en el sentido de que la suma que está obligada la ciudad a pagar por consumo de agua, tanto para incendios como para riegos y para las diversas dependencias del Gobierno, se habrá de descontar como compensación al uso gratuito que Carriedo ha querido dar a los habitantes pobres de la ciudad.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. SISON. Si le he entendido bien a Su Señoría, parece que el sueldo asignado actualmente al *manager* del Distrito Metropolitano de Aguas, es de ₱12,000.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, por la ley.

Sr. SISON. Pero por acuerdo de la junta del Distrito Metropolitano de Aguas, el *manager* está recibiendo ₱15,000.

Sr. GUARIÑA. ₱3,000 más que por la ley se le ha asignado.

Sr. SISON. Y en una de las enmiendas que se trata de introducir, se autoriza al *manager* ese para que perciba en lugar de ₱12,000 ₱20,000.

Sr. GUARIÑA. No hay tal provisión en el bill.

Sr. SISON. ¿Para que la junta disponga de la cantidad que crea conveniente para el sueldo del *manager*?

Sr. GUARIÑA. Y del *assistant manager*.

Sr. SISON. ¿No cree Su Señoría que eso sería autorizar un acto que viene a ir en contra de la misma disposición de la ley?

Sr. GUARIÑA. No he entendido la pregunta.

Sr. SISON. Quiero decir que si la junta del Distrito Metropolitano de Aguas había autorizado como sueldo del *manager* una cantidad mayor de la que por ley debe recibir, el aprobar este proyecto que trata de autorizar a esa junta para que pueda obrar en este respecto como crea conveniente, es lo mismo que autorizar a la misma junta para que obre en contra de lo que se ha dispuesto por la ley.

Sr. GUARIÑA. No hay cuestión sobre eso; la enmienda es tan clara que no necesita de otra interpretación. Se faculta simplemente a los miembros de la junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas, para que puedan fijar el sueldo del *manager* y del *assistant manager*.

Sr. SISON. En ese caso, se ha querido disponer una cosa en contra de lo prescrito por la ley.

Sr. GUARIÑA. Tengo entendido que los ₱3,000 adicionales que se dan como subsuelo al *manager*, se le dan no como *manager*, sino como ingeniero por la construcción del sistema de Angat.

Sr. SISON. ¿Y al obrar así estaba autorizada la junta?

Sr. GUARIÑA. Tengo entendido que la junta está autorizada para asignar el personal necesario para la construcción del sistema de Angat.

Sr. SISON. En ese caso, los tres mil pesos que se le han pagado al *manager*, no son precisamente en concepto de *manager*, sino como ingeniero de la obra del sistema de Angat.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. RAMOS. Según la constitución actual de la junta del Distrito Metropolitano de Aguas, el Presidente de la Junta Municipal es uno de los miembros, ¿no es así?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. RAMOS. ¿Y en el proyecto que ahora se discute se trata de eliminar al Presidente de la Junta Municipal?

Sr. GUARIÑA. Tenemos una enmienda incluyendo siempre al Presidente de la Junta Municipal.

Sr. RAMOS. ¿Y el fin principal de este proyecto de ley es disminuir las facultades de la junta y trasladarlas al Secretario del Interior?

Sr. GUARIÑA. Era una corporación independiente del Gobierno, era una corporación semi-pública. Tengo entendido que cuando se vendieron los bonos emitidos por el Distrito Metropolitano, estos bonos tenían que pagar un impuesto en América, y siendo ahora una corporación bajo el *control* del Secretario del Interior, sería una corporación genuinamente oficial, y estos bonos pueden ser vendidos en América sin pagar ese impuesto, de ahí la enmienda, en el sentido de que el Distrito Metropolitano de Aguas esté bajo el *control* del Secretario del Interior.

Sr. RAMOS. Según informaciones que tengo, parece ser que la ciudad piensa entablar un pleito sobre la administración y supervisión del Distrito Metropolitano.

Sr. GUARIÑA. Eso no obsta para que continúe el pleito; pero tengo entendido que los funcionarios de la ciudad han desistido de ese propósito.

Sr. RAMOS. ¿Y no afecta el proyecto a las disposiciones testamentarias de Carriedo?

Sr. GUARIÑA. Carriedo, en su testamento no fija el tiempo del fideicomiso; solamente dice que hay necesidad de abrir dos o tres fuentes públicas para los habitantes pobres de la ciudad, y fuera de la ciudad las fuentes que se creyeren necesarias para la gente pobre. No afecta al testamento.

Sr. RAMOS. Y según el testamento de Carriedo hay algunos establecimientos de caridad que están exentos del pago del agua que se consume. ¿Se mantiene esta excepción en el proyecto?

Sr. GUARIÑA. No se mantiene, pero el Metropolitano surte agua gratis al Hospital de San Juan de Dios, al Convento de San Francisco, al Monasterio de Santa Clara y al Seminario de Mandalayon.

Sr. RAMOS. ¿Luego la junta actual del Distrito está cumpliendo las disposiciones del testamento de Carriedo?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, al pie de la letra.

Sr. RAMOS. ¿Y eso con conocimiento de la Oficina de Servicios Públicos?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. LAICO. He oído de Su Señoría decir que si se aprobare este proyecto de ley llegará el tiempo en que el agua costará muy barato, o sea a razón de ₱0.02 metro cúbico.

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, porque tan pronto como se paguen los bonos, el pago del agua puede reducirse a su más mínima expresión.

Sr. LAICO. En este caso, el primer efecto de la aprobación de este proyecto es la subida de la tarifa para después bajarla.

Sr. GUARIÑA. Desde el momento en que la Legislatura ha consentido emitir bonos por valor de doce millones para la construcción de la presa de Angat, la Legislatura implícitamente ha estado conforme con la subida de la tarifa del agua, porque sabemos muy bien que el Distrito Metropolitano no cuenta con fondos para pagar los bonos.

Sr. LAICO. No es ésa la cuestión; lo que deseaba saber es si habría que elevar la tarifa para después bajarla.

Sr. GUARIÑA. Naturalmente.

Sr. LAICO. ¿Cuánto tiempo calcula Su Señoría que tardaría en ser un hecho la rebaja de la tarifa del agua hasta ₱0.02?

Sr. GUARIÑA. Posiblemente, para después de veinticinco años, la tarifa puede reducirse.

Sr. LAICO. Pero sin la aprobación de este proyecto ¿cree Su Señoría que no es factible terminar los trabajos de las obras de Angat para suministrar agua a Manila y que se ha de conectar con el sistema de Montalban?

Sr. GUARIÑA. Sin este proyecto los trabajos continúan, pues este proyecto no obsta para que los trabajos de la presa de Angat continúen su curso.

Sr. LAICO. Si esto es así, ¿para qué vamos a aprobar el proyecto?

Sr. GUARIÑA. Tenemos que aprobarlo, pues según he explicado en mi discurso, el Gobierno Insular ha invertido unos ₱20,000,000, y es justo que a este Gobierno se le dé el *control* y no a la ciudad de Manila que no ha puesto ni un centavo en ese distrito.

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

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

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. RODRÍGUEZ. ¿Estaría conforme el Comité en aceptar una enmienda, en el sentido de que en vez de tres ciudadanos de Manila que han de formar la junta, sean dos ciudadanos de esta ciudad y el otro sea residente de los municipios afectados en este sistema de aguas, como por ejemplo, residente de uno de los municipios de la provincia de Rizal?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor.

Sr. RODRÍGUEZ. ¿Estaría el Comité conforme también en aceptar una enmienda en el sentido de que toda fijación de tarifa por el agua que se consume, se sujete a la aprobación de la Oficina de Servicios Públicos?

Sr. GUARIÑA. Sí, señor, actualmente está bajo el *control* de la Oficina de Servicios Públicos.

Sr. RODRÍGUEZ. Pero según el proyecto, parece que no.

Sr. GUARIÑA. El Comité ha descartado esa parte del bill.

Sr. RODRÍGUEZ. ¿Está facultado el Distrito a fijar la tarifa del consumo?

Sr. GUARIÑA. Cualquiera alteración de la tarifa será sometida previamente a la Oficina de Servicios Públicos.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Tiene la palabra el Caballero por Manila.

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. MENDOZA

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, Caballeros de la Cámara: si mi silencio en la discusión de este importante proyecto de ley no va a ser interpretado por mis constituyentes como un abandono del deber que debo cumplir en este augusto recinto de las leyes, francamente digo, que hubiera preferido encerrarme en el más absoluto mutismo, en vista de la consideración que yo guardo al Caballero por Sorsogón, a quien de veras estimo y aprecio; pero con todo, no puedo menos de no combatir este proyecto, dejando a un lado las consideraciones de amistad y compañerismo, porque por encima de todo siempre se deben sobrepasar los deberes que debo cumplir para con mis constituyentes.

Señor Presidente, si examináramos con detenida circunspección este proyecto de ley que estamos debatiendo, veríamos con claridad meridiana que el principal objeto del mismo viene a consistir, en puridad de verdad, en cambiar la constitución de la junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas, y luego para dar mayor facultad y mayor control a dicha junta directiva en la fijación del arancel o precio del agua que se consume en la ciudad de Manila y pueblos limítrofes. Si aprobáramos este proyecto tal como está presentado, lo que pasaría es que prácticamente quedarían eliminados los que deben representar a la ciudad de Manila, que inmerecidamente represento en esta Cámara, y se nombrarían a las personas que se proponen en esta medida legislativa. Actualmente la junta directiva de la corporación llamada Distrito Metropolitano de Aguas está integrada por una mayoría de funcionarios públicos que representan a la ciudad de Manila; pero en cambio, tan pronto como se apruebe este proyecto, el único que quedará representando a la ciudad, será el alcalde de la misma. Además, con la aprobación igualmente de esta medida legislativa, lo que pasaría es que el gerente tendrá absoluto control, absoluta facultad de poder fijar el precio que él desee que paguen los consumidores de agua en la ciudad así como también en los demás pueblos limítrofes. Teniendo en cuenta estas innovaciones que se tratan de introducir como enmiendas a la Ley 2832, yo digo sinceramente que dichas enmiendas, lejos de ser beneficiosas para la ciudad de Manila y para todos los pueblos cercanos a la capital va a irrogar un grave detrimento a nuestros constituyentes. En la actualidad, el gerente del Distrito Metropolitano de Aguas no puede determinar el precio que él desea que paguen los consumidores de Manila así como también los de provincias, porque antes de que él pudiera hacerlo, tendría que someterlo a la Comisión de Servicios Públicos; pero tan pronto como se

apruebe este proyecto, él tendrá absoluto control, absoluta facultad de fijar ese precio.

Sr. PERFECTO (F.). Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Sabe Su Señoría si hay alguna provisión en la enmienda propuesta en el bill proveyendo que la junta del Metropolitano fijará los sueldos de los funcionarios de dicho Distrito Metropolitano?

Sr. MENDOZA. No, señor.

Sr. PERFECTO (F.). ¿No cree Su Señoría que eso es un peligroso procedimiento y que la Legislatura no debe aprobar una provisión semejante?

Sr. MENDOZA. Sí, señor, como que yo tengo el propósito de atacar esa parte que Su Señoría menciona antes de que termine mi discurso.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Su Señoría está impuesto de que la Junta de Fibras también ha practicado ese procedimiento y ha dado un resultado muy malo y ahora la Legislatura quiere aprobar un proyecto semejante?

Sr. MENDOZA. Parece que Su Señoría tiene razón.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Y no cree Su Señoría que no debemos aprobar este proyecto en vista de la experiencia que ya tenemos?

Sr. MENDOZA. Es la razón porque siempre me he oprimido en conceder facultades demasiado omnímodas a los Gerentes de esas corporaciones que están financiadas con fondos públicos.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. KAPUNAN. ¿Sabe Su Señoría qué capital representaba el Sistema Metropolitano de Aguas en Manila, antes de que el mismo se convirtiera en Distrito Metropolitano, de acuerdo con la Ley 2832?

Sr. MENDOZA. La ciudad de Manila era dueña legítima del Sistema de Aguas de Carriedo; aparte de eso, la ciudad de Manila había garantizado los ₱5,000,000 de bonos que se habían expedido.

Sr. KAPUNAN. ¿Qué cantidad representaba el sistema antes, cuando no era aún Distrito Metropolitano de Aguas? ¿No es verdad que la cantidad que representaba el Sistema era entonces no menos de ₱8,000,000?

Sr. MENDOZA. Si mal no recuerdo, parece que sí.

Sr. KAPUNAN. ¿Sabe Su Señoría si esta cantidad ha sido alguna vez pagada por el Distrito Metropolitano de Aguas a la ciudad de Manila?

Sr. MENDOZA. Hasta ahora parece que no está pagada.

Sr. KAPUNAN. ¿Sabe Su Señoría que por esta razón no debe nunca prescindirse de la representación de la ciudad de Manila en la junta directiva del Metropolitano?

Sr. MENDOZA. Yo creo que sí, porque si nosotros somos dueños del Sistema de Aguas de Carriedo, cuya propiedad ha sido traspasada al Distrito Metropolitano, sin pagarnos nada y si aparte de esto, todavía hemos garantizado la cantidad de ₱5,000,000 en bonos emitidos, yo no se por qué razón hemos de ser privados de ese derecho.

Sr. KAPUNAN. ¿No es verdad que cuando el Sistema estaba administrado por la ciudad, los gastos de administración eran menores que los gastos actuales del Distrito Metropolitano de Aguas?

Sr. MENDOZA. Yo creo que sí. Por de pronto, pagamos a un gerente un sueldo más elevado.

Sr. KAPUNAN. ¿No es verdad que hay una diferencia de cerca de ₱1,200,000?

Sr. MENDOZA. No puedo contestar esa pregunta de Su Señoría sin consultar mis datos.

Sr. KAPUNAN. ¿No es verdad que cuando el Sistema estaba administrado por la ciudad no había necesidad de que se crearan puestos y se pagaran sueldos exorbitantes?

Sr. MENDOZA. Lo que puedo decir es que eran más económicos los gastos.

Sr. KAPUNAN. ¿No es verdad también que la razón por que se pide la enmienda de la ley es para dar lugar a que se eleven los sueldos de ciertas personas interesadas?

Sr. MENDOZA. Yo creo que sí, porque según este proyecto de ley se da amplia facultad a la Junta Directiva para poder fijar el sueldo que quisiese.

Sr. KAPUNAN. ¿Sabe Su Señoría si por el hecho de que el Gobierno Insular había vendido bonos por valor de ₱12,000,000 para ser destinados a las obras de Angat, se considera ese Gobierno con bastante razón para que se prive a la ciudad de Manila de los derechos que tiene?

Sr. MENDOZA. Yo creo que eso no puede ser motivo para privarnos del derecho de intervenir en las deliberaciones de la Junta de esa corporación porque el capital originario del Distrito Metropolitano de Aguas era de la ciudad de Manila. Los bonos que se han emitido se han garantizado por la ciudad y el hecho de que se ha elevado el capital, eso no quiere decir de que se nos debe privar del derecho que tenemos.

Sr. KAPUNAN. ¿Cree Su Señoría que no es necesaria la enmienda de la Ley, y que no se perjudica absolutamente a nadie, dejándola tal como está?

Sr. MENDOZA. La enmienda de una Ley debería tener lugar cuando así lo requiere el interés público; pero cuando el Distrito Metropolitano está funcionando muy bien con la Junta Directiva actual, yo no sé por qué se va a cambiar esa Junta.

Sr. KAPUNAN. ¿No es verdad que porque algunos pueblos limítrofes han sido beneficiados con ese Sistema, el objeto no es otro que aumentar los puestos y poder dar salarios exorbitantes a los que los ocupan?

Sr. MENDOZA. No estoy enterado de eso. Me alegro que Su Señoría me haya llamado la atención sobre ese particular.

Sr. KAPUNAN. Señor Presidente, para un turno en contra del proyecto.

(Prosiguiendo.) El Distrito Metropolitano debe traspasarse a su dueño original, que es la ciudad de Manila. Si mal no recuerdo, cuando el ex-Senador Fernández era entonces el Alcalde de la ciudad de Manila, durante la Sexta Legislatura Filipina, fué el que se ha interesado para que se concediera a la ciudad de Manila una mayoría de directores dentro de la Junta Directiva del Distrito Metropolitano de Aguas; fué también el mismo Alcalde Fernández el que ha opinado que siendo el Distrito Metropolitano de Aguas de la legítima pertenencia de la ciudad,

era justo y lógico el conceder una verdadera representación a la ciudad que inmerecidamente represento en este augusto recinto de las leyes en dicha junta directiva. El Alcalde Fernández, señor Presidente, es un caballero de la entera confianza de la mayoría, es un comerciante que siempre ha sido acreedor al respeto y la confianza de la mayoría. Si esto es cierto ¿qué razón hay para cambiar ahora la composición actual de la junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas, cuando no se ha demostrado aquí tampoco que esa corporación haya funcionado mal con la junta directiva que tiene en la actualidad? ¿Hay algún motivo acaso, señor Presidente, para que se cambie la composición de la actual junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas? Si dicha junta directiva no ha cumplido con su deber o ha procedido mal o ha cometido alguna ilegalidad, si no ha velado por sus intereses, estaría bien que se cambie a sus miembros; pero cuando no se ha demostrado nada de todo esto que menciono, resulta completamente ilegal, injusto, arbitrario e impropio el cambiar la composición actual de la junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. GUINTÓ. ¿Se puede saber del Caballero por Manila, la opinión que tienen sus constituyentes acerca de este proyecto de ley en lo que atañe a la administración del Sistema de Aguas de Carriedo?

Sr. MENDOZA. Mis constituyentes lo que de veras desean, es que se transfiera la propiedad así como la administración del Distrito Metropolitano de Aguas a la ciudad de Manila. Pero yo que los caballeros de la mayoría no quieren permitir que se efectúe esa transferencia, no nos cabe otro remedio que conformarnos con el estado actual.

Sr. GUINTÓ. ¿No es verdad que los habitantes de Manila siguen aprovechándose del beneficio del sistema de aguas, de acuerdo con la voluntad de Carriedo?

Sr. MENDOZA. Nos aprovechamos, pero mediante pago, como otro cualquiera.

Sr. GUINTÓ. ¿No hay alguna disposición en el sentido de que los habitantes pobres pueden acogerse a los beneficios del Sistema de Aguas de Carriedo?

Sr. MENDOZA. No, señor; más aún, quiero llamar la atención de Su Señoría a que ahora existe una porción de requisitos que antes no existía. Voy a llamar la atención de Su Señoría acerca de una circular que acaba de dictarse por el Distrito Metropolitano de Aguas que provee que cuando los contadores de consumo de aguas se destrazan o se rompen, el propietario o el consumidor tiene la obligación de cambiarlo con otro nuevo, costeano el cambio, o mejor diría, la reposición. Pero en cambio Su Señoría verá que otras corporaciones no imponen semejante obligación. Ahí tiene Su Señoría a la compañía del gas. Si un contador de gas se rompe, la corporación envía inmediatamente sus operarios para que lo cambien. La compañía "Manila Electric," si se rompe un contador de luz, inmediatamente envía a sus trabajadores para que lo cambien. Lo mismo la compañía de teléfonos, es cuestión de

que Su Señoría llame un momento a la compañía y ésta envía en seguida sus operarios, pero el Distrito Metropolitano, nos obliga a nosotros para que gastemos por el cambio del contador. Esto es inicuo e injusto y nunca se debe permitir que demos tanta facultad al gerente de esa entidad.

(*Prosiguiendo.*) Decía, señor Presidente, en el curso de mi desaliada peroración, que podía haber motivos para cambiar la composición de la actual junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas, si ésta hubiese cometido alguna ilegalidad o si no hubiera cumplido con su cometido. Pero cuando no se ha demostrado de que ninguno de los que integran dicha junta directiva hayan faltado a su deber creo resulta completamente injusto cambiar la composición de dicha junta directiva.

Además, señor Presidente, ¿por qué se va a cambiar la composición de la actual junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas? Se va a cambiar según este proyecto de ley, para dar mayores facultades a la junta directiva que le va a sustituir, con el fin de que pueda hacer lo que le venga en gana. Esto es completamente impropcedente, y no solamente impropcedente, sino que es contrario al verdadero espíritu de equidad y de justicia que debe caracterizar a toda ley que se promulga en esta Cámara.

Para terminar, señor Presidente, quiero llamar la atención de los honorables miembros que integran esta Cámara, que, precisamente, según las pruebas que tengo entre manos, la junta directiva actual del Distrito Metropolitano de Aguas, siempre ha demostrado demasiado celo e imparcialidad en el cumplimiento de su deber. Yo recuerdo muy bien que en una ocasión, el gerente del Distrito Metropolitano de Aguas ha tratado inclusive de comprar una finca en la Avenida Rizal por una suma muy elevada, pues pedía por ella ₱120,000, y no obstante que la compra estaba recomendada por su actual gerente, la actual junta directiva del Distrito Metropolitano de Aguas la rechazó por completo, porque el precio era más que su valor real. Esta prueba única, sin mencionar ya otras que podría citar, es suficiente para demostrar que dicha junta del Distrito Metropolitano de Aguas está actuando debidamente y está velando por el bienestar de la ciudad de Manila y de la corporación que representa.

Por todas estas consideraciones, pido que se desapruebe el proyecto de ley.

Sr. CONFESOR. Señor Presidente, propongo que el proyecto se deje sobre la mesa.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Está la Cámara dispuesta a votar la moción?

La CÁMARA. Sí

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. Los que estén conformes con la moción del Caballero por Iloilo, tengan la bondad de decir sí. (*Una mayoría:* Sí.) Los que estén en contra, sírvanse decir no. (*Una minoría:* No.) Aprobada.

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

Sr. CONFESOR. Señor Presidente, propongo que se suspenda la sesión hasta las cuatro de esta tarde.

Sr. MENDOZA. Para una, enmienda, que sea hasta las cinco.

El PRESIDENTE PRO TEMPORE. ¿Hay alguna objeción a la moción del Caballero por Iloilo, tal como ha sido enmendada por el Caballero por Manila?

(*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Se suspende la sesión hasta las cinco de esta tarde.
Eran las 12.20 p. m.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión a las 5.35 p. m.
El PRESIDENTE. Léase el mensaje del Gobernador General.

MENSAJE DEL EJECUTIVO

OFFICE OF THE GOVERNOR-GENERAL OF THE PHILIPPINE ISLANDS

MANILA, November 1, 1927

GENTLEMEN OF THE LEGISLATURE:

In my message delivered to the Legislature at the opening of the present session the subject of interisland transportation was discussed at length and the more general and serious criticisms and defects therein brought to your attention. Reference is made again to that portion of the message. In previous executive messages, beginning as early as 1922, this subject had been brought to your attention, and recommendations had been made concerning needed legislation, particularly with reference to replacement of existing tonnage of foreign-owned ships. I also informed you that on July 28th preceding the convening of the Legislature I had created a committee known as the Advisory Interisland Shipping Committee, consisting of the following persons: Capt. R. C. Morton, Chairman of the United States Shipping Board in the Far East; Dr. R. Abriol, Member of the United States Public Health Service detailed to the local Quarantine Service; Judge Jose C. Abreu, Member (Attorney for the Manila Railroad Company); Mr. Fred A. Leas, Member of the (Philippine Refining Corporation); Mr. J. I. Harris, Member (Marine Surveyor for Morton and Erickson; and Jose Paez, Member (Manager of the Manila Railroad Company).

For the guidance of the Executive in presenting the matter to the Legislature, and for the information of the Legislature, I asked this committee to consider carefully the present conditions of interisland shipping, the laws governing the same, the causes of the evils and defects in the present conditions, and to make specific recommendations for the improvement of the situation. This committee, after more than three and one-half months of investigation, during which many witnesses were heard and much information gathered, has submitted to me its report. I am transmitting herewith for your information a copy of this report, and respectfully request your careful consideration of the same and the recommendations contained therein.

Among the numerous recommendations made, I beg to invite your attention especially to the following:

"That to remove existing monopolistic conditions and to introduce the principle of free and open competition in interisland shipping, the existing laws should be modified in two important respects:

"(a) Foreign companies now operating interisland ships under present laws should be permitted to replace their old and obsolete ships with larger, better and newer ones of the same or increased tonnage. The Committee indorses the bill now pending before the Legislature prepared by the Insular Collector of Customs to accomplish this purpose.

"(b) That the present control of the Public Service Commission over interisland shipping be abolished and that in the future the jurisdiction of this Commission be limited to the fixing of maximum passenger and freight rates, and that the requirement of certificates of public convenience be discontinued."

The first is covered in a bill prepared by the Collector of Customs and now pending before your body. In view of the very direct and fundamental bearing which an adequate system of interisland transportation has upon the safety, comfort, prosperity and happiness of the Filipino people, I strongly urge the enactment of this bill at this session, as a first step toward granting early relief. I likewise urge the enactment of a bill to carry out the second recommendation above mentioned.

Very respectfully,

(Sgd.) E. A. GILMORE
Acting Governor-General

THE PHILIPPINE LEGISLATURE, Manila.

El PRESIDENTE. Se refiere el mensaje con el *report* al Comité de Navegación. Léase el Proyecto de Ley No. 3307 de la Cámara.

SERVICIO DE CABOTAJE

El CLERK DE ACTAS, leyendo:

PROYECTO DE LEY NO. 3307 DE LA CÁMARA

[Presentado por el Comité de Navegación]

NOTA EXPLICATIVA

Una desapasionada consideración de los problemas del servicio de cabotaje en Filipinas daría por resultado la formulación del siguiente postulado a que toda medida tendiente a mejorar el servicio marítimo debe dejar a salvo el principio fundamental de nacionalización embebido en la actual ley que ha venido a colocar dicho servicio en manos de los nacionales. La justicia y la sabiduría de esta política ha sido reconocida por todo el mundo, aún por aquellos que luchan en favor de una reforma de la Ley. En las recientes audiencias celebradas por los Comités de Navegación de Ambas Cámaras de la Legislatura para oír opiniones sobre el particular, esta política de nacionalización ha sido expresamente reconocida por uno de los más autorizados representantes de las compañías extranjeras que piden una revisión de la ley. Este reconocimiento es, en realidad, perfectamente natural, pues de todos es sabido que el cabotaje está nacionalizado en todos los países del mundo que tienen comercio marítimo.

Se trata, por tanto, de una fase cardinal de nuestro credo político económico y es nuestra determinación adherirnos estrictamente a ella. Desde que tal política se adoptó por la Legislatura en 1918 las entidades y compañías nacionales han venido posesionándose gradualmente del negocio de transportes marítimos. La ley, tal como originalmente se aprobó, permitía que las compañías extranjeras que ya estaban operando barcos de cabotaje continuaran la operación de los mismos, reconociendo así los derechos ya adquiridos; pero se esperaba que después de algún tiempo el servicio pasaría enteramente a manos de los nacionales. Creemos, sin embargo, que mientras estamos facilitando y propulsando ese traspaso gradual, es nuestro deber asegurar para el país un servicio marítimo razonablemente confortable, seguro, económico y eficiente. Ahora bien, el Comité cree también que este servicio debe ser preferentemente prestado por los nacionales; si éstos no pudiesen hacerlo, deberían entonces permitir a las compañías extranjeras ya autorizadas, a mejorar su actual servicio a fin de mantener el necesario nivel de eficiencia. Estamos firmemente convencidos de que ésta es una sana política. La misma no implica un dañino privilegio en favor de ninguna entidad particular actualmente dedicada al negocio de barcos. Es verdad que favorece preferentemente a los nacionales, pero ello no es para su beneficio particular, sino para el duradero beneficio de la economía nacional.

Consecuentemente con esta política, la mayoría del Comité de Navegación de la Cámara de Representantes ha creído de su deber preparar e informar favorablemente el adjunto proyecto de ley, cuyas principales disposiciones se hallan inspiradas en los dos siguientes propósitos fundamentales:

- (a) Mejorar el servicio de cabotaje, no solamente en una o dos determinadas líneas, sino en todas aquellas líneas marítimas del archipiélago que, de resultados de un estudio e investigación acabados, se viera que deben ser establecidas o reforzadas mediante adecuados medios de transporte; y
- (b) Conceder la oportunidad preferente de mejorar el mencionado servicio a las compañías nacionales, reservando dicha oportunidad solamente en forma supletoria a las compañías extranjeras facultadas por la ley de 1918 a dedicarse al comercio marítimo de estas islas, en el caso eventual de que las compañías nacionales no pudiesen o no quisiesen aprovechar de semejante preferencia.

De los diversos juicios y comentarios expresados en varios sectores de la opinión donde se han discutido ampliamente los problemas de la navegación interinsular, se desprende que la necesidad de revisar las actuales leyes sobre comercio marítimo requiere la enunciaci3n de una política ampliamente nacional, en vez de una medida particularista que tienda solamente a satisfacer las exigencias de tal o cual línea o de tal o cual compañía. Si lo que se pretende es

realmente dotar al país de un servicio de cabotaje lo más amplio y perfecto posible, es preciso que la revisi3n de las presentes leyes abarque toda la red de nuestras líneas marítimas. El adjunto proyecto de ley se encamina precisamente a este fin. La medida propuesta por algunos en el sentido de autorizar a las compañías extranjeras comprendidas en la Ley de Cabotaje de 1918 para sustituir sus actuales unidades por otras nuevas, si algún beneficio pudiera reportarse sería solamente en dichas líneas. El Comité cree que la situaci3n demanda una revisi3n general del servicio de cabotaje en todas las líneas marítimas del Archipiélago, al objeto de que se puedan efectuar las mejoras necesarias allí donde hagan falta.

Se ha alegado por algunos que el público necesita de fuertes garantías que aseguren el mejoramiento del servicio dentro de un plazo razonable. El Comité cree que estas garantías se hallan bien establecidas en el adjunto proyecto de ley. La prestaci3n de una fianza por cada barco que según la junta de navegaci3n deba ser traído para nuestro servicio de cabotaje, es una garantía más que suficiente contra cualquier subterfugio que pudiere inventar la mala fe. Esto por una parte. Por otra parte, los plazos previstos en el adjunto proyecto de ley, dentro de los cuales deberán traerse los barcos, son suficientemente razonables para asegurar el mejoramiento del servicio en el más breve tiempo posible.

Es deseo del Comité recalcar que la política de nacionalizaci3n deber ser salvaguardada y alentada. Ninguno que pretenda velar por los intereses vitales de este país puede desear que el negocio de cabotaje, que es el único que hoy está relativamente controlado por los filipinos, se destruce en nuestras manos bajo la concurrencia de elementos extranjeros muchísimo más fuertes y poderosos que los nacionales. El proteccionismo económico no es solamente una teoría inspirada en el sentimentalismo, sino que es una cuesti3n eminentemente práctica. La política proteccionista tiene sus raíces en el instinto de conservaci3n de los pueblos. Muchas veces esta política resulta cara, pero aun así las naciones que aspiran a sobrevivir la adoptan precisamente para salvaguardar las bases fundamentales de su existencia. Esto es particularmente cierto en relaci3n con los medios de comunicaciones, ya sean terrestres o marítimos, pues tales medios constituyen las arterias vitales del organismo nacional. El argumento de que el piblico extranjero debe ser bien acogido para el desenvolvimiento de nuestros recursos, no puede ni debe aceptarse sin las necesarias limitaciones, pues colocados ya en esta pendiente ninguna raz3n tendríamos para no permitir que se abra un boquete en nuestras leyes de terrenos públicos, de minas y, en general en todas aquellas leyes de propia preservaci3n económica. Sostener lo contrario sería lo mismo que aceptar incondicionalmente el principio en que descansan todos los imperialismos que es la ley de la supervivencia del más fuerte.

Resumiendo, decimos:

Es de vital importancia para nuestro país mantener la política de nacionalizaci3n del servicio de cabotaje ya claramente establecida en la Ley de 1918. En consonancia con esta política, los nacionales deben ser compelidos a afectar las mejoras que requiere el servicio en todas las líneas marítimas del Archipiélago donde hagan falta dichas mejoras; y si por cualquier motivo no pudiesen realizar tales mejoras dentro de un plazo razonable, debe darse entonces a las entidades o compañías extranjeras, comprendidas en la Ley de 1918, la oportunidad de suplir tal omisi3n.

LEY QUE DISPONE EL ESTABLECIMIENTO DE UN SERVICIO DE CABOTAJE ADECUADO, SEGURO Y EFICIENTE, Y PROVEE A OTROS FINES.

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

ARTICULO 1. Para la presente se crea una junta que se denominará "Junta de Navegaci3n Interinsular" compuesta de cinco miembros nombrados por el Gobernador General con el consentimiento del Senado. Dicha Junta será constituida en forma tal que uno de sus miembros represente al Departamento de Justicia, uno al Departamento de Hacienda, uno al Departamento de Comercio y Comunicaciones, uno al comercio y otro a la agricultura. Será deber de esta Junta practicar una investigaci3n detallada y completa de las condiciones existentes en el servicio de cabotaje y dentro de seis meses siguientes a la aprobaci3n de esta Ley, some-

terá un informe al Gobernador General sobre: (a) la suficiencia del tonelaje actual teniendo en cuenta las necesidades del comercio y del transporte de pasajeros, y (b) las condiciones en que se hallan los barcos que actualmente se dedican al servicio de transporte de pasajeros y las que deben existir para mantener un servicio adecuado, seguro y eficiente. Si la Junta de Navegación Interinsular hallare que el actual tonelaje de los barcos de cabotaje es insuficiente o inadecuado para llenar las exigencias del comercio y del pasaje, dicha Junta determinará el número de barcos necesario, el tonelaje de cada uno de los mismos, las condiciones en general que deben reunir y las líneas donde hacen falta.

ART. 2. Dentro de treinta días después de recibido el informe de la Junta de Navegación Interinsular, el Gobernador General expedirá una proclama haciendo constar el resultado de dicha investigación. Dentro de noventa días después de la fecha de dicha proclama, las personas, compañías y corporaciones, o cualquiera de ellas, enumeradas en el párrafo segundo del artículo mil ciento setenta y dos del Código Administrativo, tal como ha sido enmendado, podrán prestar una fianza a favor del Gobierno de las Islas Filipinas y a satisfacción de la Junta de Navegación Interinsular obligándose a poner al servicio de cabotaje, todos o cualquiera de los barcos mencionados en la referida proclama dentro de un plazo razonable que fijará la Junta de Navegación Interinsular y que no será menor de un año y medio para el primer barco que cada persona, compañía o corporación se obligue a operar y de un año sucesivamente por cada barco adicional. Si las personas, compañías o corporaciones arriba mencionadas dejasen de prestar dicha fianza por todos o por cualquiera de los barcos enumerados en la proclama, o si después de prestada dicha fianza dejaren de transcurrir el plazo fijado sin que hayan cumplido la obligación contratada por virtud de la misma, las compañías o corporaciones enumeradas en el párrafo tercero del artículo mil ciento sesenta y dos del Código Administrativo podrán adquirir los barcos por los cuales no se haya prestado la fianza correspondiente, o que habiéndose prestado la misma no se haya cumplido con la obligación. En este caso, estas compañías o corporaciones prestarán igualmente la fianza correspondiente obligándose a poner al servicio de cabotaje todos o cualquiera de dichos barcos dentro del mismo plazo fijado por la Junta de Navegación a contar desde la fecha de la omisión de prestar la fianza referente al barco correspondiente o desde el día del incumplimiento de la obligación contratada. La fianza a que se refiere este artículo será no menor de veinticinco mil ni mayor de cincuenta mil pesos por cada uno de los barcos mencionados en la proclama y será confiscada a favor del Gobierno de las Islas Filipinas en caso de incumplimiento de las condiciones contenidas en la misma.

ART. 3. Los miembros de la Junta de Navegación Interinsular que no son funcionarios del Gobierno percibirán por cada sesión de la Junta a que hayan asistido y por cada día que real y verdaderamente hayan empleado para llevar a cabo algún trabajo a ellos encomendado por la Junta una dieta de veinte pesos.

ART. 4. La Junta de Navegación Interinsular queda autorizada a requerir los servicios que sean necesarios de cualquier funcionario o empleado del Gobierno previa autorización del Secretario de Departamento correspondiente para llevar a cabo las disposiciones de esta Ley.

ART. 5. Los miembros de la Junta así como los funcionarios o empleados autorizados por la misma tendrán derecho a cobrar gastos de viaje previa autorización de la Junta además de las dietas correspondientes de acuerdo con el ley con excepción de los miembros de la Junta nombrados por el Gobernador General.

ART. 6. Por la presente se apropia la suma de cinco mil pesos a la parte de dicha cantidad que sea necesaria no dispuestos de otro modo para llevar a cabo los fines de esta Ley.

ART. 7. Esta Ley entrará en vigor en cuanto sea aprobada. Aprobada,

EL PRESIDENTE. Tiene la palabra el Comité.

INFORME ORAL DEL PONENTE, SR. FESTÍN

Sr. FESTÍN. Señor Presidente: El Comité de Navegación somete hoy, por mi conducto, para la consideración de la Cámara, el presente proyecto de ley que ha preparado y ha estudiado de acuerdo con los

datos y los méritos de los hechos que se han establecido durante las audiencias públicas celebradas por los Comités de Navegación de ambas Cámaras; pero antes de rendir, señor Presidente, el informe del Comité, considero de mi deber contestar, aunque brevemente, las diatribas y acusaciones que en las columnas editoriales de ciertos periódicos se han lanzado sin consideración alguna contra la buena fe de los miembros de la Legislatura, especialmente, de los miembros del Comité de Navegación. Se ha dicho, señor Presidente, por ciertos editorialistas, que nosotros, al considerar y estudiar el asunto envuelto en el presente proyecto, hemos obrado de tal modo que hemos querido abrazar un nacionalismo jactancioso. Yo sé, señor Presidente, que el editorialista que escribió semejantes acusaciones fué un distinguido y eminente miembro de esta Cámara.

Sr. MENDOZA. Señor Presidente, para un turno en contra del proyecto.

EL PRESIDENTE. La Mesa desea que se levanten los miembros que deseen registrar turnos en pro y en contra.

(Se levantan varios Representantes.)

Sr. DE LA LLANA. Señor Presidente, propongo que se limiten los discursos a diez minutos, en vista de los muchos turnos registrados.

Sr. RAMA. Señor Presidente, desearía saber qué-nes son los miembros que han registrado turnos en favor y en contra.

(La Mesa lee los nombres.)

EL PRESIDENTE. Puede continuar el Caballero por Rombón.

Sr. FESTÍN. (Prosiguiendo.) Señor Presidente, como venía diciendo, él fué un miembro prominente y distinguido de esta Cámara, aunque al pertenecer a ella no perteneció por voluntad popular, sino por voluntad del Soberano. Sin embargo, se distinguió por su filipinismo y por el nacionalismo de que hizo gala en los escaños de esta Cámara, que si no eran superiores al filipinismo y al nacionalismo de nuestros líderes, rivalizaban con los de éstos. ¿Queréis pruebas? Se pueden registrar las páginas de los varios volúmenes del Diario de Sesiones de la Cuarta y Quinta Legislaturas, y allí encontraréis la verdad de esta afirmación. Con todo, nadie dijo que su nacionalismo y su patriotismo fuesen jactanciosos. Precisamente por esta razón, dicho caballero mereció la más alta distinción de los líderes de la Cámara, asignándole puestos señalados en los más importantes Comités de la Cámara de Representantes. Ahora comparezco, no solamente ante esta alta institución popular sino también ante mi pueblo para responder de mis propias actuaciones, como su más humilde servidor. No es mi costumbre rehuir responsabilidades anexas a mi cargo, y pronto volveré a mi distrito para comparecer de nuevo ante mis constituyentes, y volveré allá para someterme a su juicio, pero me someteré con la conciencia tranquila de haber cumplido con mi deber. Y si alguien me preguntase qué prefero, si la política de un nacionalismo jactancioso o una política acomodaticia, mil veces diría que soy partidario de un nacionalismo jactancioso, y que aborrezco y rechazo toda política acomodaticia, amoldada a las normas de la empresa donde trabaje.

Sr. SORIANO. Señor Presidente, deseo registrar un turno en pro del proyecto.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Señor Presidente, para otro turno en pro.

Sr. FESTÍN. Señor Presidente, digo ahora, en contestación al editorialista que nos acusa de ese modo, que él no solamente ha faltado a sus propias convicciones y a su conciencia, sino que comete además una verdadera deslealtad a los principios que sostuvieron los hombres de ayer, que no dudaron, ni un momento, en sacrificar su bienestar, su propia vida, en aras del bien común de su país. Me refiero, señor Presidente, a Rizal, Del Pilar y Mabini. Es más, yo reto a ese caballero, a que diga si el nacionalismo que aquellos hombres abrazaron, era un nacionalismo jactancioso. Después de todo, ¿qué vale este nacionalismo por el cual estamos luchando, comparado con el nacionalismo que aquellos hombres habían abrazado? Nos acusa, además, de obrar cobardemente en esta cuestión de vital importancia para nuestro país. Pero en contestación, digo que prefiero mil veces ser cobarde en esta cuestión, que ser traidor a los principios enunciados por aquellos grandes hombres.

Creo haber contestado ya, aunque brevemente, las acusaciones y diatribas que se nos han lanzado desde cierta sección de la Prensa de la localidad, en forma editorial. Ahora voy a cumplir con el deber que me ha encomendado el Comité de Navegación, cual es el de rendir el correspondiente informe acerca de este proyecto de ley que hoy nos ocupa.

Señor Presidente, durante las audiencias de los dos Comités de Navegación, los representantes de las casas navieras extranjeras y filipinas comparecieron ante el Comité Conjunto y obtuvieron la misma oportunidad de discutir la candente cuestión del cabotaje en nuestro país. Adujeron sus respectivos argumentos, sus razones y todos los datos estadísticos que ambas partes tenían a mano; compareció también, a requerimiento de los dos Comités de Navegación de ambas Cámaras, el Colector de Aduanas; y además, comparecieron, en representación propia, varios capitanes y varios maquinistas del cabotaje filipino. El Comité que en este momento represento, ha llegado a las siguientes conclusiones: que ninguno de los comparecientes ante los dos Comités de Navegación de ambas Cámaras, ni el mismo Colector de Aduanas, ha podido demostrar claramente, señor Presidente, la falta de tonelaje en las varias líneas de nuestro país. Se habló en términos generales, señor Presidente, de que nos faltaba tonelaje; pero ¿dónde? El mismo Colector de Aduanas no pudo contestar categóricamente cuando se le preguntó dónde hacía falta, o en qué línea hacía falta más tonelaje. Se consideró, o mejor dicho, fué objeto de declaraciones de parte de los representantes de las casas navieras extranjeras, y de alguno que otro maquinista y del mismo Colector de Aduanas, que el servicio de cabotaje en nuestro país es deficiente, y se ha dicho igualmente en el seno del Comité de Navegación, que el clamor público demandaba un servicio de cabotaje eficiente y adecuado; pero nunca jamás se ha dicho que en una línea determinada faltaba tonelaje. Se presentó ante nosotros, señor Presidente, el problema de tener que emendar la actual legislación de cabotaje, que ha sido resultado de un estudio concienzudo y de acuerdo con el programa

de legislación de nuestro país, desde que por primera vez Filipinas gozó del privilegio de tomar parte en la confección de nuestras leyes. Señor Presidente, he tenido la suerte, al igual que algunos miembros distinguidos de esta Cámara hoy presentes, de haber intervenido en la confección de la actual legislación sobre el cabotaje, la cual se adoptó hacia febrero del año 1918.

Señor Presidente, en la Legislatura, cuando se adoptó esta legislación, ni siquiera se suscitó una ligera discusión sobre la misma; al contrario, según los *records*, el proyecto que se convirtió en Ley de Cabotaje hoy en vigor fué aprobado unánimemente, tanto por los miembros de la mayoría, como por los miembros de la minoría. ¿Por qué? ¡Ah! Porque entonces el pueblo unánimemente adoptó la política de nacionalización de los medios de transporte, no solamente terrestres, sino también marítimos. Antes de aprobarse la actual legislación de cabotaje, se aprobó una ley disponiendo la adquisición del ferrocarril de Luzón, porque entonces se consideró por los *líders*, y no solamente por los *líders* sino también por los miembros de aquella Legislatura, que era absolutamente necesaria su adquisición, porque lo consideraban como el primer jalón que ellos colocaban para cimentar nuestra existencia como nación, sirviendo para las futuras generaciones de faro luminoso que ha de guiarlas a través de los años. Ahora, tenemos ante nosotros el siguiente dilema; ¿hay necesidad de reformar la actual ley de cabotaje en interés del bien público; o, sin reformar la misma, poner en practica los medios necesarios para llegar al mismo fin? De ahí, señor Presidente, que fieles a la consigna de los que en los días luctuosos de nuestra existencia lucharon sacrificando vida y hacienda nosotros, los de la mayoría del Comité de Navegación, no hemos titubeado un momento en recomendar el proyecto de ley, que sin reformar la actual legislación de cabotaje, tienda directamente a remediar la actual situación del tráfico marítimo interinsular, si es que existen realmente deficiencias que remediar.

Señor Presidente, al recomendar la mayoría del Comité de Navegación, y digo mayoría, porque hay varias disidencias, el proyecto de ley que está hoy bajo la consideración de la Cámara, se mantiene y conserva la política de nacionalización, y, al mismo tiempo, se atienden las exigencias, que según dicen, vienen de nuestro público. El bill tiene, sin embargo, cierto alcance. Con las disposiciones del proyecto de ley apelamos hoy al patriotismo de nuestros elementos nacionales, para despertar su conciencia y decirles: nuestro país está en peligro, y lo está nuestra política de ir avanzando hacia el final, hacia la meta de nuestras aspiraciones. Queremos primeramente, señor Presidente, vuelvo a repetir, vivificar la noción del deber de esos paisanos nuestros para que respondan al llamamiento de nuestro pueblo. Y si después de ese toque de atención, esta Legislatura no consigue ninguna cooperación de parte de los elementos llamados a mejorar el servicio de cabotaje de nuestro país, entonces creo llegado el momento para que armado del valor que siempre le distingue, confiese paladinamente que no cabe otro medio más que renunciar a la nacionalización de los medios de transporte en nuestro propio país. Con una medida así no habría ninguna distinción en con-

tra de ninguna nación del mundo, porque entonces nosotros estaríamos dispuestos a que otros nacionales entren en competencia en el servicio interinsular; pero, antes de que nosotros adoptemos esa política, debemos, creo yo, acudir primeramente a nuestros paisanos, para incitarles en el deber que tienen de responder a las exigencias de nuestro pueblo.

Se ha dicho que los navieros filipinos, durante los nueve años que está en vigor la actual legislación sobre cabotaje, no han hecho absolutamente nada para mejorar dicho servicio. Pero, señor Presidente, un naviero filipino que compareció ante los Comités de Navegación, hizo la siguiente afirmación, que no ha sido desmentida ni destruida por ninguna otra declaración: que después de haberse aprobado la actual Ley de Cabotaje hasta el año 1922, las condiciones en la construcción de barcos, en la oferta y demanda de los mismos en todo el mundo, atravesaban una situación anómala. Solamente, señor Presidente, empezaron a declinar los altos precios de los barcos, después del año 1922. La desconfianza, sin embargo, continuaba entre nuestros capitalistas, sobre todo entre nuestros navieros. Con todo, éstos, durante la época de la guerra, en que realmente nuestro país necesitaba los servicios de los barcos de cabotaje, no solamente no se desprendieron de sus barcos, para lograr las grandes ganancias que en aquella época producía la venta de los barcos, sino que adquirieron y siguieron adquiriendo otros más, para mantener el servicio de transportar los productos de y a todas partes de nuestro país, que venían a concentrarse en el mercado principal, que es Manila. Yo recuerdo que en aquella época, distinguidos vecinos de Iloilo y de Negros hacían oír su voz clamando por la falta de barcos, porque sus productos quedaban estancados en los grandes depósitos. Sin embargo, en aquella misma época, una casa extranjera, en su deseo de lograr grandes ganancias, vendió el más hermoso barco de cabotaje que era el *Cameron Forbes*. ¿Qué quiere decir esto? Quiere decir y estoy completamente convencido de que los que no son nacionales tienen por primer lema su negocio y después el público.

Señor Presidente, se habla de que los barcos actualmente usados en el servicio de cabotaje dejan mucho que desear. Creo que sería más decoroso para este Gobierno, que antes de exigir un servicio adecuado, eficiente y seguro, principie por mejorar los suyos y por acondicionar los varios puertos de nuestro Archipiélago. El Gobierno se ha mostrado demasiado tardío en su política de mejorar los puertos, construyendo muelles, muelles que ya no responden al volumen del negocio de cada región. Debe el Gobierno, a mi juicio, poner en condiciones tales esos puertos, antes de poner en vigor alguna legislación exigente, de tal suerte que los barcos de mayor calado puedan entrar en ellos fácilmente y sin peligro de sufrir alguna avería, para que de ese modo los navieros filipinos puedan poner los barcos que el interés público demanda, barcos que respondan a un mejor servicio. Se dice también, señor Presidente, que los retretes de nuestros barcos están sucios; pero yo digo que es deber de los funcionarios de la Aduana el exigir que los mismos estén debidamente acondicionados. No está en la ley el remediarlos. Pero no podemos esperar eso porque los retretes en la

oficina de los funcionarios llamados a hacer cumplir sus reglamentos, son peores que los de los barcos.

Señor Presidente, hoy, que se está agitando esta cuestión de vital importancia para nuestro país, es cuando los funcionarios de la Aduana empiezan a poner en cumplimiento estricto los reglamentos de la misma; y ved ahora los barcos que salen de Manila para el Sur, y os convenceréis de que son bien limpios. De modo que la cuestión no está en reformar la ley, sino en exigir de los funcionarios del Gobierno el cumplimiento estricto de las órdenes y reglamentos que se han dictado para regular el servicio de cabotaje. Se ha dicho, señor Presidente, que el volumen de la producción de nuestro país ha aumentado grandemente. Representantes de las casas navieras extranjeras demostraron ante el Comité de Navegación, el hecho de que actualmente la producción de los varios artículos principales de nuestro país ha aumentado en más de 100 por ciento. Por otro lado, el Colector de Aduanas demostró que el importe del volumen del comercio en el país, ha arrojado un aumento de 82 millones. Y al demostrar que ha habido aumento en el comercio de nuestros productos principales, sacaba, como consecuencia necesaria, que debe haber aumentado también el tonelaje de nuestros barcos. Por otro lado, los representantes de las casas navieras filipinas demostraron que no solamente ha aumentado el tonelaje de los barcos que actualmente operan en nuestro país, sino que la mayor parte de los productos no se transporta interinsularmente, porque el azúcar, que arroja el mayor aumento, se transporta directamente al extranjero, sin dar parte alguna de esa producción a los barcos de cabotaje. El abacá ha disminuido. El tabaco ha aumentado muy poco, aunque la copra ha aumentado bastante. Pero si vamos a tener en cuenta que esta Legislatura ha estado abriendo más puertos de altura, desde los cuales se transporta directamente esta producción, se puede demostrar con los datos estadísticos que se han presentado y sometido a los Comités de Navegación de ambas Cámaras, que no solamente la transportación directa ha arrebatao parte de los cargamentos de nuestros productos en los barcos de cabotaje, sino que la Oficina de Aduanas ha estado concediendo permisos especiales, para que los barcos del "Shipping Board" pudiesen entrar en los puertos no abiertos, y desde allí cargar la copra producida para transportarla directamente al exterior. En cuanto a los datos facilitados por el Colector de Aduanas, a simple vista parecen convencer que realmente han aumentado mucho los productos a transportar. Pero si nosotros desmenuzáramos las varias partes que contiene el *report* de la Oficina de Aduanas, concluiríamos que el exceso del importe de producción durante estos últimos años, comparado con el importe de producción a la vigencia de la actual legislación de cabotaje, haciendo sumas y restas, la diferencia no sólo no la aprovecharon nuestros barcos, sino que éstos perdieron parte de su carga por haberles arrebatao los barcos de altura. La justicia y la sabiduría de la actual legislación no se ha puesto en tela de juicio, ni aún por los mismos representantes de las casas extranjeras, que piden la reforma de la misma, pues, durante las audiencias, un representante de ellas declaró paladinamente y reconoció

que la Ley de Cabotaje es justa y sabia. Y tiene su razón, porque en todas partes del mundo, en todas las naciones existe igual legislación, y la nuestra no es todavía tan radical como la legislación que actualmente existe en España. En España, no solamente se prohíbe a los extranjeros operar barcos, sino que también prohíbe a sus propios nacionales operar barcos en su cabotaje, cuando éstos han sido construídos fuera de sus propios astilleros. Turquía es una nación bastante vieja, pero está atrasada en la cuestión del servicio de cabotaje. Los mismos turcos reconocen la falta de tonelaje y la deficiencia en sus barcos; sin embargo, no se atreven a reformar su Ley de Cabotaje, que sostiene la misma política de nacionalización. ¡Será porque consideran igualmente que estos medios de transporte son de vital importancia para su existencia!

Sr. GARCÍA. Señor Presidente, registro un turno en favor del proyecto.

Sr. FESTÍN. Señor Presidente, se ha dicho también que algunos de nuestros barcos ya son viejos. Se ha demostrado ante los Comités de Navegación, durante las audiencias públicas, que los barcos actuales de nuestro país, comparados con los barcos operados por la Compañía Transmediterránea de España, son relativamente nuevos. En cuanto a su seguridad, el Colector de Aduanas, declarando ante los Comités de Navegación, manifestó clara e inequívocamente, que su Oficina no permite la salida de algún barco para un puerto determinado, si no reúne las condiciones necesarias de seguridad durante la navegación. Se ha dicho, igualmente, que en la actualidad el país no tiene un barco apropiado para transportar ganado mayor. Pero yo pregunto: ¿a qué parte de nuestro país puede ir un barco, exclusivamente para transportar ganado, y que al llegar a esa parte encuentre suficiente carga de ganado, para que su viaje no resulte tan ruinoso para el naviero? Se ha traído a colación durante la discusión de esta cuestión tan importante, que ocupa la atención de la Cámara esta noche, el desastre del *Negros*. Se ha probado, sin embargo, que el vapor *Negros*, cuando aun estaba operado por el Gobierno, tenía menos estabilidad que cuando fué operado por la Casa Yangtze. En aquel desastre intervinieron grandemente los elementos de la Naturaleza y también la inexperiencia de algunos oficiales de dicho barco. El barco, señor Presidente, era tan consistente como cualquier otro. Pero si ocurrió aquel desastre, señor Presidente, se debió a muchas causas. Yo sé, porque a mí me lo han dicho algunos supervivientes de Romblón (de mi provincia), señor Presidente, y soy el primero en lamentar aquella desgracia, porque en aquel desastre perdieron la vida algunos parientes y amigos míos, que el barco, cuando salió de Romblón, estaba mal estivado, porque su carga no se colocó como se debía colocar, con la particularidad de que en la toldilla, o en el sitio de la popa destinado a las damajuanas, había un cargamento de cerca de dos mil racimos de plátanos, que en la investigación han querido minimizar. De ahí, señor Presidente, que aquel barco, cargado en la forma en que estaba,

cuya estiba estaba mal hecha, al primer embate de la primera ola que salió del canal entre la Isla de Bantón y Simará, dió la voltereta fatal. De tal suerte, señor Presidente, que si los reglamentos referentes al caso, a la navegación de pasajeros y a la carga, y a la forma de llevarlos se hubieran hecho cumplir por los llamados a ello, estoy seguro que aquel desastre no hubiera ocurrido.

Sr. CLARÍN. Para un turno en favor, señor Presidente.

Sr. FESTÍN. (*Prosiguiendo.*) Se ha demostrado también, señor Presidente, en el seno de los dos Comités de Navegación, que los fletes que cobran los actuales barcos de nuestro país son exageradamente menores que los fletes que se cobran en otras partes del mundo. En muchos de los casos, señor Presidente, en igual distancia y en iguales condiciones, el precio del flete de los principales productos de nuestro país, es muchísimo menor que el flete que se cobra en determinadas líneas de América, y aun de la misma China. Yo quisiera citar aquí algunos datos, para demostrar esta afirmación. De San Francisco a Los Angeles, que hay una distancia de 360 millas, cuya distancia es casi igual a la de Manila a Pulupandan, que tiene 356 millas, el flete de un cargamento de arroz cuesta ₱11 por tonelada; y de Manila a Pulupandan, señor Presidente, el flete cuesta únicamente ₱6.08 por tonelada, según tarifa oficial. Con el permiso de la Cámara, para ahorrar tiempo, no quisiera continuar con la lectura de los datos que poseo y pido solamente que se hagan constar en los *records*.

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

Sr. FESTÍN. Señor Presidente . . .

Sr. LACSON. Señor Presidente, me opongo a la petición del ponente, porque no conozco esos datos.

Sr. FESTÍN. Tendrá tiempo Su Señoría de conocer los datos acerca de los fletes en determinadas líneas.

Sr. LACSON. ¿Por qué no se van a leer aquí, para que tengamos conocimiento?

Sr. FESTÍN. Porque eso va a ser muy largo.

(*Prosiguiendo.*) Señor Presidente, se ha dicho también que hay absoluta necesidad de fomentar la competencia en el servicio de cabotaje en todas las líneas de nuestro país; pero yo digo ahora, señor Presidente, que mientras nosotros no adoptemos una legislación sobre porteadores públicos, todo intento de nuestra parte, de mejorar y de fomentar la competencia en el servicio de cabotaje, sería completamente ilusorio, porque actualmente, en nuestro país; hay casas navieras extranjeras que tienen su propia carga a transportar en sus barcos y solamente los operan en esas líneas donde ellos tienen su negocio.

Yo recuerdo, señor Presidente, el caso ocurrido en Romblón, mi provincia. Una casa extranjera, hacia los años 1908 a 1912, operaba allí un barco, pero solamente transportaba sus propios productos, tanto que, cuando se cerró su sucursal en dicha provincia inmediatamente retiró del servicio de aquella línea el barco que estaba antes operado por ella. Yo recuerdo, señor Presidente, el servicio y las condi-

ciones en que se encontraban en aquella época los pasajeros, comparado con la situación en que actualmente se encuentran los que se embarcan en los buques que cubren esa línea, y puedo certificar que ahora se ha mejorado en más del 50 por ciento. Anteriormente, señor Presidente, los pasajeros de tercera se alimentaban o comían en cucullas, encima de la boca de la escotilla, pero desde que operaron las compañías navieras filipinas sus propios barcos, los pasajeros empezaron a comer en las mesas y con cubiertos. Después de todo, en medio de su pobreza, nuestros compatriotas navieros saben apreciar a su propios paisanos, dándoles la debida consideración.

Señor Presidente, voy a terminar, pero antes de hacerlo, deseo hacer constar en el *record* de esta Cámara, que si nosotros los del Comité de Navegación, que habíamos aprobado la medida que hoy se somete a la consideración de la Cámara, hemos de responder ante nuestro pueblo por la política de nacionalización que en ella se mantiene y al mismo tiempo atender sus exigencias, yo estoy dispuesto a no rehuir ninguna clase de responsabilidad por nuestra actuación. Yo entiendo y así lo sostengo, que nuestra actual legislación de cabotaje es justa y está amoldada a nuestras necesidades, que está sellada con el más puro nacionalismo, el nacionalismo que abrazaron nuestros héroes y nuestros mártires de ayer, y que no debe ser enmendada, sin antes dar una oportunidad a nuestros conacionales, porque esa legislación no nos pertenece a nosotros solamente, pertenece también a las futuras generaciones de nuestro país, que esperan y reclaman de nosotros que la conservemos para su felicidad y bienestar, pues no en vano es el más sagrado legado de los que fueron y lucharon por él. He terminado.

(Se insertan a continuación los datos a que se hace referencia en el precedente discurso.)

Artículos	De New York a Wellington, 470 millas. Tarifa de la ría de la Clyde Steamship Company	De Manila a Zamboanga, 519 millas. Tarifa oficial	
	Por peso	Por vol.	Por peso
Arrós (Com. rate) C. L.	P11.66	P6.37	P6.86
Mais (Com. rate) C. L.	7.92	6.37	10.06
Abacá (Clas. rate) C. L.	22.00		12.74
Copra (Clas. rate) C. L.	18.20		12.74
Azúcar (Com. rate) C. L.	8.80	6.37	8.02
Tabaco (Clas. rate) C. L.	22.00	7.32	
Cemento (Com. rate) C. L.	6.00		6.37
Café (Com. rate) C. L.	15.40	9.36	
Kappok (Com. rate) C. L.	27.06		
Abonos (Com. rate) C. L.	8.00		6.37
Harina (Com. rate) C. L.	13.20	8.71	11.41
Conservas (Com. rate) C. L.	16.06	9.36	
Jabón (Com. rate) C. L.	11.22	6.37	
Telas (Com. rate) C. L.	19.80	9.36	
Hierro (Com. rate) C. L.	10.66		6.37
Efectos atléticos (Clas. rate) C. L.	39.60	8.71	
Muebles (Clas. rate) C. L.	31.68	8.71	
Bebidas (Com. rate) C. L.	19.14	6.37	
Libros (Clas. rate) C. L.	39.60	9.36	
Motores eléctricos (Clas. rate) C. L.	31.68	9.36	
Cañado vacuno, por cabeza (Com. rate) C. L.	42.30		12.74
Cañado caballar, por cabeza (Com. rate) C. L.	42.30		12.74
Cristal (Clas. rate) C. L.	31.68	8.71	
Zapatos (Clas. rate) C. L.	39.60	8.71	
Planchas de zinc (Clas. rate) C. L.	16.72		8.71

(Se insertan a continuación los datos a que se hace referencia en el precedente discurso.)—Continuación

Artículos	De San Francisco a Los Angeles Harbor (Wellington) 360 millas		De Manila a Pulu Pandan (356 millas)	
	McCormick Steamship Co.	Pacific Mail Steamship Co.	Tarifa oficial	
	For peso	For vol.	For vol.	For peso
Arrós (Com. rate) C. L.	P11.00	P11.00	P4.30	P6.06
Mais (Com. rate) C. L.	10.12	6.60	4.30	6.52
Abacá (Clas. rate) C. L.	18.32	19.80		6.76
Copra (Clas. rate) C. L.	15.84	16.34		6.76
Azúcar (Com. rate) C. L.	6.60	6.60	4.38	5.61
Tabaco (Clas. rate) C. L.	18.32	19.80	6.06	
Cemento (Com. rate) C. L.	5.50	6.50		4.38
Café (Com. rate) C. L.	9.24	9.24	6.66	
Kappok (Com. rate) C. L.	22.00	22.00	4.38	
Abonos (Com. rate) C. L.	7.04	7.04		4.38
Harina (Com. rate) C. L.	12.32	12.32	6.06	7.98
Conservas (Com. rate) C. L.	8.80	8.80	6.66	
Jabón (Com. rate) C. L.	8.80	8.80	4.38	
Telas (Com. rate) C. L.	29.32	30.80	6.86	
Hierro (Com. rate) C. L.	7.04	7.04		4.38
Efectos atléticos (Clas. rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Muebles (Clas. rate) C. L.	25.62	28.60	6.06	
Bebidas (Com. rate) C. L.	10.12	10.12	4.38	
Libros (Clas. rate) C. L.	32.12	32.20	6.66	
Motores eléctricos (Clas. rate) C. L.	32.12	32.20		6.66
Cañado vacuno (Clas. rate) C. L.	32.12	32.20		8.76
Minimum per head	49.80	45.00		
Standard	80	80		8.76
Ganado caballar, por cabeza (Com. rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Cristal (Clas. rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Zapatos (Clas. rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Planchas de Zinc (Clas. rate) C. L.	18.32	19.80		
Madera, por 1000 pies B. M. (Com. rate) C. L.	17.00	17.00	10.42	

SUSPENSIÓN DE LA SESIÓN

El PRESIDENTE. Se suspende la sesión por algunos minutos.

REANUDACIÓN DE LA SESIÓN

Se reanuda la sesión.
Sr. LASERNA. Señor Presidente, para algunas preguntas al Caballero por Romblón.
El PRESIDENTE. Ha expirado el tiempo reglamentario del Caballero por Romblón.

INFORME DEL COMITÉ DE CONFERENCIA SOBRE EL S. NO. 397

Sr. LEUTERIO. Señor Presidente, el Comité de Conferencia por parte de la Cámara sobre los puntos en discordia en el proyecto de ley sobre la división de Misamis, ha llegado a un acuerdo, y el informe obra en poder del Secretario y se somete a la Cámara para su aprobación.

El PRESIDENTE. Léase el informe.
El CLERK DE ACTAS, leyendo:

Habiéndose reunido el Comité de Conferencia sobre los votos en discordia de las dos Cámaras acerca de las enmiendas de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley No. 397 del Senado, titulado:
"Ley que crea las provincias de Misamis Oriental y Misamis Occidental y establece los límites de las mismas," y después de una detenida y completa consideración, ha acordado recomendar a sus respectivas Cámaras lo siguiente: Que sean aceptadas las enmiendas de la Cámara de Representantes incorporadas al proyecto de ley, excepto el Artículo 9 del mismo, que se redactará de la manera siguiente:
"ART. 9. Queda facultado el Gobernador General para que, por medio de una Orden Ejecutiva, fije la fecha para llevar

a efecto la división a que se refiere esta Ley, que en ningún caso será después del 31 de diciembre de 1930."

(Fdos.) MARIANO P. LEUTERIO
S. DE LA CRUZ
SEGUNDO GASTÓN

*Conferenciantes por parte de la Cámara
de Representantes*

(Fdos.) JOSÉ P. LAUREL
JOSÉ O. VERA
T. GALICANO

Conferenciantes por parte del Senado

El PRESIDENTE. ¿Hay alguna objeción a este informe? (*Silencio.*) La Mesa no oye ninguna. Aprobado.

Tiene la palabra el Caballero por Manila.

DISCURSO DEL SR. MENDOZA EN CONTRA DEL
SERVICIO DE CABOTAJE

(Continuación)

Sr. MENDOZA. Señor Presidente y Caballeros de la Cámara. La reforma de la Ley de Cabotaje considero que es un asunto de primaria importancia para la nación, y por este motivo no puedo menos de hacer oír mi desautorizada voz en un asunto de capital importancia que afecta a más de doce millones de filipinos. Me place sobremanera, señor Presidente, que en el debate de este asunto importantísimo se hayan registrado por Caballeros de la Cámara, numerosos turnos, tanto en pro como en contra, porque este hecho demuestra a las claras, demuestra de una manera paladina y concluyente, que todos los representantes constitucionales del país están animados de los mejores deseos, de contribuir con su grano de arena a la recta y acertada solución de este asunto de vital importancia para nuestro país. Este hecho demuestra a las claras que cada cual está dispuesto a emitir su opinión de una manera sincera y espontánea, sin importarle para nada las acerbas críticas que pudieran recaer sobre su persona. Este hecho demuestra de una manera clara y evidente, que cada cual está dispuesto a defender sus arraigadas y diamantinas convicciones, sin importarle para nada las consecuencias que pudieran acarrearle después; que están dispuestos a aceptar la popularidad o impopularidad, pero que están dispuestos a cumplir con su deber, con su cometido, están dispuestos a manifestar cual es su convicción y su sincera opinión, en un asunto de tan vital importancia para la nación filipina.

De algún tiempo a esta parte, señor Presidente, la opinión pública, así como también la prensa filipina, ha estado clamando casi de una manera unánime para que se reforme la Ley de Cabotaje, y la Cámara de Representantes que está integrada por hombres que realmente quieren hacer honor a su título de honorables, han respondido muy bien al clamor de la opinión pública, y hemos aquí, señor Presidente, discutiendo de una manera amplia y concienzuda la reforma de la Ley de Cabotaje, animados, como ya he dicho, de los mejores deseos de contribuir con nuestro grano de arena a su recta solución.

Es un hecho indiscutible, señor Presidente, y es de dominio público, que existen muchos barcos en el cabotaje, que son completamente viejos; existen barcos, señor Presidente, viejos y podridos, que tienen más edad quizás que el decano de los representantes que figuran en este majestuoso templo de

ley y de la justicia. Estos barcos, señor Presidente, constituyen una verdadera amenaza, un verdadero peligro para las vidas de tantos ciudadanos, para las vidas de millones y millones de habitantes de las Islas Filipinas; y cruzarnos de brazos y ver con indiferencia tantas muertes que se han ocasionado, debido a los recientes naufragios, sería un crimen de lesa patria, sería el crimen más horrible y más abominable que se podría registrar en los anales del parlamento filipino.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. GASTÓN. ¿No sabe Su Señoría que el Colector de Aduanas tiene facultades de ordenar, si un barco es inútil para el servicio y amenaza la vida de los pasajeros, que deje el servicio?

Sr. MENDOZA. Es cierto que el Colector de Aduanas tiene esa facultad, pero en la práctica hemos visto que un barco viejo se está reparando veinte mil veces y continúa sirviendo.

Sr. GASTÓN. ¿Puede citar Su Señoría los nombres de los barcos de esa clase?

Sr. MENDOZA. Uno de ellos acaba de hundirse en la Punta Tagudin y fué construido hacia el año 1873, y en ese naufragio murieron varios filipinos.

Sr. GASTÓN. En ese caso Su Señoría tiene que admitir que hay medidas para remediar ese defecto y que si algún funcionario ha faltado a su deber, no es culpa de la Legislatura.

Sr. MENDOZA. En el curso de mi desaliñado discurso trataré de las medidas legislativas para remediar el mal.

Sr. CAILLÉS. Deseo registrar un turno en contra.

Sr. PADILLA. Para un turno en pro.

Sr. PADILLA. Para un turno en contra.

Sr. MENDOZA. (*Prosiguiendo.*) Señor Presidente, decía que tanto la mayoría como la minoría en este Parlamento, convienen en que se debe reformar la Ley de Cabotaje. Ahora bien, ¿cuál es la forma o manera en que se debe enmendar dicha Ley de Cabotaje y cuál es la manera como vamos a enmendarla, al objeto de poder responder al clamor de la opinión pública y favorecer al bienestar público? Esta es la cuestión que a mi juicio debe ser resuelta por los distinguidos miembros que integran la mayoría, así como la minoría en esta Cámara. ¿El remedio por ventura es la reforma de la Ley de Cabotaje, tal como ha sido presentada por un eminente parlamentario de la mayoría, cual es el bill que estamos discutiendo en esta ocasión? ¿Se remedia acaso la situación anómala que tratamos de remediar, con la aprobación del presente proyecto de ley? Yo digo sinceramente que no, y mil veces no. Este bill, con todos los respetos que merece el gran tribuno parlamentario que lo ha presentado, no remedia en nada la anómala situación que nosotros tratamos de remediar. Este bill, si acaso, acaso, sería un mero paliativo, sería una mera excusa para remediar el mal que nosotros estamos palpando, que nosotros vemos en la actualidad, que ha sido probado de una manera paladina y concluyente que realmente existe. No remedia de una manera directa, de una manera radical, el mal que tratamos de remediar. Según este proyecto, se crea una junta de investi-

gación con facultades, desde luego, para investigar la cuestión de cabotaje, así como también las condiciones de todos los barcos que navegan en dicho cabotaje. La junta de navegación estará integrada por cinco miembros y éstos, durante el tiempo que van a desempeñar sus funciones todavía van a ganar ₱20 diarios. Tras de su creación, esta junta de investigación que se va a nombrar dentro de un plazo de seis meses después de la aprobación de este proyecto, rendirá su informe al Gobernador General dentro de treinta días, y éste expedirá la proclama, según el resultado del informe. Después, dentro de noventa días desde la fecha de la proclama, las compañías podrán prestar fianza a favor del Gobierno dentro del plazo razonable, plazo razonable que según el proyecto no será más de un año. Si después no prestan la fianza exigida en esta ley, las compañías y corporaciones que deseen adquirir barcos, en este caso es cuando se les da facultades para hacerlo, con el fin de que puedan adquirir los barcos que deseen, de tal manera que bien examinado el proyecto que estamos debatiendo, durante todo este proceso se necesita por lo menos, aun admitiendo que cumpliera su cometido dentro del plazo especificado en este proyecto, lo menos un año y nueve meses, y ese plazo, las vidas de los ciudadanos inocentes, las vidas de millones de filipinos van a esperar un proceso de un año y nueve meses, embarcándose en esos barcos viejos y podridos que navegan en este cabotaje. Esta filipinización o nacionalización es ridícula. Los representantes constitucionales del pueblo, si realmente existe el mal, deben tener el valor, el civismo de decir que está aquí el mal y deben poner el remedio que exige el mal. No es excusa la nacionalización ni la filipinización. Yo creo que debemos procurar la nacionalización de nuestro país; pero que no se abuse de ella y no se parapeten tras ella para irrogar un detrimento a los ciudadanos, a los inocentes ciudadanos, porque éstos pueden morir por culpa suya, por la glacial indiferencia con que hemos legislado, por la apatía con que nosotros hemos obrado. El deber del representante constitucional es remediar inmediatamente el mal; no importa que se diga que nosotros no hemos querido patrocinar a los filipinos; a los filipinos se les debe dar la protección en igualdad de condiciones y circunstancias. La nacionalización y la filipinización no se pueden invocar, para tener un monopolio y atropellar la vida de los ciudadanos y para sacrificar a los millones y millones de filipinos que perecen en los naufragios.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. ALMEIDA. ¿Sabe Su Señoría de alguna nación que deje el cabotaje en manos extranjeras en su país? ¿No es cierto que todas las naciones pequeñas o grandes, tienen leyes de cabotaje que proveen que solamente los nacionales de esa nación pueden gozar de dicho privilegio?

Sr. MENDOZA. Yo estoy conforme en que tengamos buenos barcos, pero yo no quiero que debido a la nacionalización se sacrifiquen millares y millares de vidas de los ciudadanos filipinos; yo no quiero que mueran esos filipinos solamente por el monopolio y debido a esa nacionalización que Su Señoría dice.

Porque yo entiendo que la nacionalización es para el bienestar de los ciudadanos, pero jamás para causar un grave detrimento a los ciudadanos de una nación.

Sr. ALMEIDA. ¿Cree Su Señoría que el plazo de un año y nueve meses, computado por Su Señoría, es demasiado largo para dar a sus compatriotas oportunidad de mejorar el servicio?

Sr. MENDOZA. ¿Pero no sabe Su Señoría que dentro de un año y nueve meses pueden naufragar otros barcos más? ¿Cómo podrá garantizar Su Señoría la vida de los ciudadanos que se embarcan en esos barcos viejos?

Sr. ALMEIDA. ¿No es cierto que esos naufragios vienen ocasionalmente?

Sr. MENDOZA. Se ha demostrado en las investigaciones practicadas por la Aduana, que la mayor parte de los barcos que se hunden son barcos viejos, inservibles.

Sr. ALMEIDA. ¿Qué prefiere Su Señoría, esperar un año y nueve meses para mejorar el servicio, o dejar que el pueblo filipino esté bajo el dominio extraño hasta la eternidad?

Sr. MENDOZA. Si nosotros estuviésemos hablando ante la masa indocia y no ante los Representantes constitucionales de nuestro pueblo, podría prosperar muy bien la argumentación de Su Señoría. Pero cuando nosotros hablamos ante hombres versados en materia de navegación y ante hombres que están dispuestos a sacrificar todo, con tal de rendir un buen servicio de navegación al público, me va a perdonar Su Señoría que le diga que no tiene base ni fundamento lo que Su Señoría dice.

Sr. ALMEIDA. ¿No sabe Su Señoría que en el estado en que se encuentra ahora el país, tímido como es el capital filipino, admitiendo a los extranjeros que vienen con capitales de millones y millones, éstos podrían competir con los filipinos y dejar a éstos en la inanición, de tal manera que el día menos pensado no tendríamos más barcos que los extranjeros, y tendríamos que esperar que fuesen ellos los que indiquen, los que eleven y bajen los precios de todo lo que nosotros necesitamos aquí?

Sr. MENDOZA. Si realmente nuestros compatriotas han querido mejorar el servicio, ellos han tenido ocho años para mejorarlo; pero durante ese tiempo no han traído ningún barco, y no obstante eso, Su Señoría quiere darles todavía un año y nueve meses de tiempo. Su Señoría sabe muy bien que eso no es razonable.

Sr. ALMEIDA. Si no se ha mejorado el servicio durante esos ocho años, ¿por qué Su Señoría no quiere concederles un año y nueve meses más para darles oportunidad a que mejoren el servicio?

Sr. MENDOZA. ¿Su Señoría quiere que mueran nuestros ciudadanos en esos barcos viejos durante ese tiempo, para que después la Legislatura emienda la ley? Su Señoría sabe muy bien que eso no es razonable.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. SORIANO. ¿Está informado Su Señoría de que el representante de la casa naviera más poderosa, que se llama Compañía Tabacalera, en las audien-

cias del Comité ha afirmado, y aún los mismos impugnadores de la actual legislación han afirmado, que aquella casa no podría traer ningún barco nuevo en menos de dos años? ¿Y Su Señoría no está conforme en que se prorrogue un año y nueve meses más el plazo para nuestros navieros?

Sr. MENDOZA. Yo no estaba en las audiencias del Comité de Navegación; pero yo le digo a Su Señoría que si yo voy a América o a Europa, yo le puedo traer a Su Señoría dentro de cuatro meses el barco que a mí me guste, si yo tuviese suficiente dinero para costearlo.

Sr. SORIANO. Para la información de Su Señoría, la Tabacalera tiene una inversión de ₱130,000,000, de manera que está en condiciones financieras para comprar veinte barcos, porque yo entiendo que un barco de cabotaje no puede costar más de ₱2,000,000. ¿Las desgracias que han ocurrido en los mares de Filipinas, como la del *Negros* que ha mencionado Su Señoría, las atribuye Su Señoría a defectos del barco, o por ser muy viejo el mismo? Suponiendo que este último sea verdad, ¿cree Su Señoría que es deber de esta Legislatura destruir una ley que no tiene la culpa de que se haya hundido ese barco, ya que si se ha hundido por defecto y por la antigüedad del mismo, ha tenido la culpa un ramo ejecutivo del Gobierno, que es el Administrador de Aduanas, por haber permitido que viaje un barco que no tiene condiciones de viajar? ¿La ley que hemos dictado es la que tiene acaso la culpa? ¿No cree Su Señoría que no es porque la ley sea mala, sino que la ley es muy buena, pero que no se ha cumplido? ¿No cree Su Señoría que no tiene la culpa la actual ley, que es muy sabia, porque el representante de la Tabacalera ha admitido que dicha ley es muy justa y sabia, y que también existe otra análoga en su país, que es España?

Sr. MENDOZA. En primer lugar, yo no admito a Su Señoría que los barcos que se han hundido, se han hundido no porque fuesen viejos, sino porque el *report* del Comité nombrado por el Gobernador General asevera que los barcos se han hundido porque eran ya viejos.

Sr. SORIANO. ¿Tiene informes Su Señoría de que el *Quantic* y el *Mafalda* que estaban operando en Río Janeiro, son barcos que no solamente tienen la capacidad de los barcos de Madrigal ni de Inchausti, y sin embargo, han naufragado por un tifón?

Sr. MENDOZA. ¿Si los barcos modernos se han hundido debido al tifón, Su Señoría va a concluir que por ese motivo se pueden hundir y naufragar también todos los barcos?

Sr. SORIANO. Admitiendo que existe el clamor, que no se ha probado, pero admitiendo por vía de argumentación, que hay defectos que corregir, que hay necesidad de aumentar el actual tonelaje y reducir los fletes, si se presentan tres casas, una española, otra japonesa y otra filipina, que se ofrezcan a llenar esa necesidad de una manera formal, ¿a quién preferiría Su Señoría, al japonés, al filipino o al español?

Sr. MENDOZA. Preferiría al filipino, si éste puede cumplir inmediatamente; pero si Su Señoría va a exigir que el filipino lo llene después de dos años, en este caso le diré a Su Señoría con toda franqueza mi opinión, que se debe dar la opción al primero que pueda llenar bien su cometido, para el bienestar del pueblo filipino.

Sr. SORIANO. Por eso, yo dije que en igualdad de condiciones; si el español se compromete a llenarlo en dos años y el filipino dentro de un año y once meses, ¿qué haría Su Señoría como Representante de este país y como filipino?

Sr. MENDOZA. ¿No han tenido ya oportunidad nuestros compatriotas para mejorar el servicio?

Sr. SORIANO. Han mejorado bastante el servicio. Admitimos que el mismo no ha llegado a la perfección; pero es innegable, según las estadísticas, que ha mejorado en un cincuenta por ciento. Precisamente, si está informado Su Señoría, los navieros filipinos tienen miedo de lanzarse completa y enteramente a este negocio, por el hecho de que hay mucha agitación y constante deseo de quitarles el pequeño privilegio por el cual pueden negociar.

Sr. MENDOZA. ¿Cómo pueden tener miedo, cuando los caballeros de la mayoría siempre les han ayudado y patrocinado? ¿No sabe Su Señoría que nunca se ha enmendado la Ley de Cabotaje durante todo el tiempo en que los caballeros de la mayoría han tenido el *control* aquí y en el Senado?

Sr. SORIANO. Ha sido muy corto el tiempo; prácticamente el filipino no ha tenido el *control*, y la mejor prueba, Caballero por Manila, es que están agitadas las dos Cámaras por este asunto. Para otra pregunta. ¿No cree el Caballero por Manila que tal como se presentan las enmiendas por los impugnadores del proyecto, aunque se conceda la enmienda de esa ley proteccionista que tenemos, eso no remedia, no salvaguarda la vida de los pasajeros en buques pequeños como el *Negros*, porque la Tabacalera y la Casa Inchausti llenarán únicamente las líneas donde tienen el *control* del negocio de la industria y del comercio de su localidad? Si se comprometen la Tabacalera o la Casa Inchausti a ir adonde se les señale, a donde haya necesidad, a Leyte, por ejemplo, o a Mindanao, no tengo inconveniente. ¿Su Señoría sabe eso?

Sr. MENDOZA. Si ése es el único motivo que Su Señoría invoca, dese la oportunidad a las otras compañías para que pongan barcos en otras líneas.

Sr. SORIANO. ¿De modo que el Caballero por Manila estaría conforme en que si los filipinos pueden llenar los defectos y las necesidades del cabotaje dentro de las mismas condiciones y plazos solicitados y pedidos por las compañías extranjeras interesadas, debe darse a éstos la preferencia?

Sr. MENDOZA. Si las compañías filipinas pueden poner barcos a la disposición del público en esa línea inmediatamente . . .

Sr. SORIANO. Inmediatamente, ¿cuántos días quiere decir?

Sr. MENDOZA. * * * para que puedan hacer un buen servicio, está bien que el filipino lo ponga; pero si no los puede poner, dese la facultad a los que explotan ese negocio. Además, quiero llamar la atención de Su Señoría a que yo no estoy abogando para que se conceda una facultad amplísima a las casas navieras extranjeras; estoy velando aquí por los ciudadanos. Lo que yo digo es lo siguiente: que si a la compañía Tabacalera y a la Casa Inchausti se les permite navegar con esos barcos viejos, ¿qué mal podrá irrogarse a la nación con que se les permita cambiar esos barcos con otros nuevos y que esos barcos viejos se retiren del servicio? Yo creo que no podría irrogar eso ningún perjuicio. Yo lo que

quiero, señor Presidente, es proteger la vida de los nacionales, sin causar ningún detrimento a los ciudadanos de la nación. Yo figuro, modestia aparte, entre los filipinos que están compitiendo con los extranjeros, pero sin hacer prevalecer la preponderancia de los nacionales, ni tampoco el título de filipinos. Yo compito con el extranjero en igualdad de circunstancias, y en esa forma se puede competir sin que se sonroje nadie. Yo no defiendo a la compañía Tabacalera o a la Casa Inchausti, antes al contrario, sin ánimo de pavonearme, señor Presidente, puedo decir que figuro entre los filipinos que hacen competencia a las casas extranjeras. Yo dirijo casas genuinamente filipinas, que están haciendo su negocio en abierta competencia con las casas extranjeras. Con todo el capital exíguo que tengo, figuro entre los pocos que están etablando una competencia con las casas extranjeras, como se verá en los *records* de rentas internaz; pero no por el título de filipino, no a título de filipinización, ni mucho menos de nacionalización, voy a valerme de eso para hundir a los filipinos, a mis compatriotas. Por encima de todo, se deben salvar los intereses nacionales, y los intereses nacionales están por encima de los partidos y de los individuos.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. OPPUS. ¿El bill que está bajo nuestra consideración, no es verdad que provee la creación de una junta que va a determinar las rutas en las cuales hacen falta vapores?

Sr. MENDOZA. No he oído bien su pregunta.

Sr. OPPUS. ¿El bill que está bajo nuestra consideración no provee la creación de una junta que estudie las líneas en las cuales hagan falta los vapores que nosotros pedimos?

Sr. MENDOZA. Sí, señor, eso es lo que se provee en el bill, crear una junta de navegación con esas facultades, y Su Señoría sabe que eso es dilatorio.

Sr. OPPUS. De acuerdo con las preguntas dirigidas a Su Señoría por el Caballero por Cavite, he deducido que con ese bill se remediaría la falta de barcos en ciertas rutas. Ahora pregunto yo. ¿Cree Su Señoría que nosotros, la Legislatura o algún poder en Filipinas puede obligar a algún naviero que haga operar o que destine los barcos que él tenga comprados, a tal o cual línea donde nosotros creemos que hacen falta barcos?

Sr. MENDOZA. Creo que Su Señoría tiene razón, no podemos obligar a ningún naviero.

Sr. OPPUS. De tal suerte que aun con esto y aun cuando la junta esa determine que en una línea, supongamos que sea de aquí a Palawan, hacen falta algunos barcos, si a algún naviero no le da la gana de poner un barco en esa línea, no podría ser obligado.

Sr. MENDOZA. Sí, señor, sería inútil el remedio, aparte que con esta junta causaríamos un grave detrimento al erario público, porque se tendría que pagar a esos caballeros de la junta, y crearíamos otra junta que sería inútil y se podría añadir a las otras juntas que hemos creado.

Sr. OPPUS. Se ha hablado aquí de leyes de cabotaje de otros países, demos por caso Japón y España. ¿Cree Su Señoría que esas naciones han dictado

leyes proteccionistas, aun no contando con los medios necesarios para responder a la demanda pública de tales barcos?

Sr. MENDOZA. Ya he dicho a Su Señoría que estoy en un todo conforme en que se dicten leyes proteccionistas, siempre y cuando no se cause ningún detrimento a los nacionales.

Sr. OPPUS. Y aun dando por caso que esas naciones, no contando con los barcos que requiere el servicio público hayan implantado una ley proteccionista en ese sentido, es justo que sigamos ese paso, sin que nosotros podamos responder a la demanda pública, como lo reconoce este bill?

Sr. MENDOZA. En esas naciones existe un servicio eficiente, tienen barcos en buen estado.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. KAPUNAN. Querría saber únicamente si estoy bien o mal informado de que Su Señoría ha pronunciado varios discursos, magníficos como todos los que pronuncia Su Señoría, suscribiendo la doctrina del Monroismo filipino.

Sr. MENDOZA. Agradezco de veras el elogio que Su Señoría me dirige inmerecidamente; pero al hablar Su Señoría de Monroismo filipino, francamente, no sé a qué se refiere Su Señoría, porque ésta es la primera vez que hablo respecto a la Ley de Navegación.

Sr. KAPUNAN. A mí me han asegurado, no sé si es verdad o no, que Su Señoría ha pronunciado discursos, no sé si en la plaza de Moriones o en otro sitio, suscribiendo la idea lanzada por primera vez aquí en nuestro país por el primer Gobernador General, hoy Presidente de la Corte Suprema Federal, Mr. Taft, sobre lo de que Filipinas debe ser para los filipinos.

Sr. MENDOZA. Creo que no hay ningún representante constitucional en esta Cámara, Caballero por Leyte, que esté conforme en aceptar la doctrina de que Filipinas no sea para los filipinos; y quiero añadir más, que cualquier sacrificio haría para que Filipinas sea enteramente para los filipinos.

Sr. KAPUNAN. Me alegro cordialmente que Su Señoría se haya expresado en forma tan filipinista como acaba de hacer. Ahora yo desearía saber si abriendo, me equivoco, si ensanchando el boquete que se ha abierto en la Ley de Navegación, ley muy proteccionista, ¿no se daría lugar a la relajación de la doctrina de Filipinas para los filipinos?

Sr. MENDOZA. Hasta ahora, Caballero por Leyte, si Su Señoría examinara con detenida circunspección el desaliñado discurso que he pronunciado para impugnar el proyecto que estamos debatiendo, verá que no hay nada de eso, ni he patrocinado hasta ahora ninguna medida en el sentido de que se abran completamente las puertas a los extranjeros.

Sr. KAPUNAN. Probablemente sus puntos de vista coinciden con los míos, en el sentido de que a toda costa debe mejorarse el servicio de cabotaje.

Sr. MENDOZA. Es innegable que debe mejorarse, porque la opinión pública y todo el mundo así lo reclama.

Sr. KAPUNAN. Su Señoría estará conforme conmigo en que si nosotros, por otros medios, pudiésemos

mos obtener este resultado, ¿no es verdad que no habría necesidad de ensanchar el boquete a que yo me refiero?

Sr. MENDOZA. Si hay otros medios, sí, señor; pero Su Señoría convendrá conmigo en que con este proyecto no se consigue ninguna mejora.

Sr. KAPUNAN. Suponiendo que se introdujera en el proyecto una enmienda en este sentido, que para el mejoramiento del servicio de cabotaje, se obligue a todos los navieros a introducir mejoras, de acuerdo con la necesidad del público y dando igualmente esta misma facultad a los navieros extranjeros, con un *Entendiéndose* de que ellos podrían traer toda clase de barcos que quisiesen, con tal de que se dediquen al porteamiento público, ¿qué dirá Su Señoría?

Sr. MENDOZA. Con respecto a esta cuestión tan importante que estamos debatiendo, voy a decir a Su Señoría cuál es mi opinión sincera.

Sr. KAPUNAN. Estoy proponiendo una medida, que podríamos llamar conciliatoria. Supóngase que se dé igual oportunidad a todas las casas navieras para traer los barcos que quieran, como los *Presidents*, para navegar en las líneas en que están empuñadas estas casas, con la condición de que escojan uno de estos dos extremos, o dedicar estos barcos al negocio de porteamiento público, *common carriers*, o dedicarse a acarrear sus productos y mercancías propias.

Sr. MENDOZA. ¿Su Señoría quiere decir que se dé la misma oportunidad a todos, dentro del más breve plazo posible?

Sr. KAPUNAN. Inmediatamente, si es posible.

Sr. MENDOZA. Creo que podría favorecer la enmienda de Su Señoría.

Sr. KAPUNAN. ¿Favorecería Su Señoría mi enmienda, suponiendo que los que están adoptando igual actitud que Su Señoría estén en la buena disposición de admitir la enmienda?

Sr. MENDOZA. Como ya he dicho, siempre y cuando se pueda mejorar la navegación de cabotaje, al objeto de evitar el mal que todos estamos lamentando, estoy dispuesto a apoyar esa enmienda.

Sr. KAPUNAN. Démos por caso que la Tabacalera se viese en disposición de aceptar uno de los extremos del dilema y dijera a las autoridades competentes: bien, no quiero ser porteador público, voy a dedicar mis buques para los productos y mercancías mías, pero déme el tonelaje que yo quiera. ¿Cree Su Señoría que esto es aceptable?

Sr. MENDOZA. Entonces, no estaría conforme en dar ningún buque a esa compañía. Lo que yo deseo es que el barco se destine para el servicio público y no para tal o cual empresa exclusivamente.

Sr. KAPUNAN. Creo que me he expresado mal y voy a repetir: nosotros sabemos que esas compañías están dedicadas a negocios e industrias propias. El mal está en que ellos perjudican al público, en el sentido de que emplean sus barcos para su cargamento propio y solamente aceptan cargamento del público cuando hay hueco, cuando les da la gana, esa es la expresión; o bien, cuando quieren comprar las mercancías para su negocio, dicen que no hay hueco y en esto consiste mi objeción.

Sr. MENDOZA. ¿Y Su Señoría quiere compelerlos...?

Sr. KAPUNAN. A que sean porteadores públicos, y entonces el público tiene derecho a exigirles el cum-

plimiento de las condiciones, mediante las cuales una compañía se hace legalmente porteador público; pero si ellas no aceptan ser porteadores públicos, entonces ellas no tienen derecho a cargar sus productos.

Sr. MENDOZA. Si ellas se avienen a que sus barcos lleven los cargamentos del público, tampoco podríamos impedir que lleven sus propios cargamentos.

Sr. KAPUNAN. El concepto público de porteador es demasiado severo. No puede ninguna compañía dedicarse al servicio propio, cuando se le da esta facultad de ser porteador.

Sr. MENDOZA. Es que les concedemos las dos cosas, y creo que dentro de los principios de equidad y justicia tienen derecho a eso.

Sr. KAPUNAN. El remedio que escoja una de estas dos cosas, y si no quieren dedicarse al negocio de porteador público, entonces nuestras casas navieras podrán ser obligadas a prestar el servicio en esas líneas; y si el servicio no satisface, entonces yo propondría que el Gobierno conceda cierto subsidio a una compañía en beneficio del público.

Sr. MENDOZA. Pero Su Señoría verá muy bien, que si ellos pueden llevar los cargamentos del público, así como sus propios cargamentos, ¿qué razón hay para que se les prohíba el llevar éstos?

Sr. KAPUNAN. Es así como se impide el desarrollo de nuestra industria.

Sr. MENDOZA. Tal como está el proyecto de ley, yo puedo decir sin ánimo de alardear, que yo estaba pensando poner un buque en esa línea con el fin de que yo pueda sacar tabacos en Isabela y Cagayán.

Sr. KAPUNAN. Yo, como amigo de Su Señoría, secretamente le diría que no haga eso, porque va a perder. Pues, ¿qué negocio haría Su Señoría, si todo el negocio está controlado por la Tabacalera?

Sr. MENDOZA. Yo creo que no fracasaría, porque si yo compro un barco y lo pongo en esa línea, el mismo se dedicará a cargar mis propios productos, y aparte de eso, yo tendría otras personas que me favorecerían.

Sr. KAPUNAN. ¿Su Señoría admitiría cargamento del público cuando existe hueco en su barco, por falta de otros cargamentos propios?

Sr. MENDOZA. Yo pondré un barco capaz de admitir el cargamento del público, así como mis productos.

Sr. KAPUNAN. Sería capaz solamente para sus productos; y cuando ya no hubiese hueco disponible para el cargamento del público, no haría Su Señoría caso del público.

Sr. MENDOZA. Pero Su Señoría sabe que un barco de 1,500 toneladas se podrá abarrotar con el cargamento del público. ¿Sabe Su Señoría por qué la Tabacalera monopoliza allí el negocio? Porque es la única casa que tiene destinados barcos en esa línea. A buen seguro que si un filipino tuviese el mismo negocio que la Compañía Tabacalera, vería Su Señoría que esa compañía no se atrevería a monopolizar el negocio en esa línea.

Sr. KAPUNAN. No se puede entablar competencia, porque la Tabacalera podrá recibir cargas o no a su antojo. Si recibe cargas, puede compensar con las otras cargas de su propia industria. En cambio, el otro, no; tiene que cobrarlo todo del negocio mismo, y esto no sucede a ninguna otra compañía que posee negocios propios, porque ella gana por fletes, al paso que el otro no.

Sr. MENDOZA. Yo admito que la Compañía Tabacalera, de suyo, es una casa poderosísima, capitalizada con más de ₱130,000,000; pero no obstante ese capital, como ya he dicho, si yo tengo carga propia y puedo recibir el cargamento del público, yo creo que me atrevería a poner un barco en esa línea. Pero, si voy a depender solamente del público, y luego, tengo sólo un barco pequeño, desde luego que no podría vivir.

Sr. KAPUNAN. Si el barco es pequeño, no haríamos ninguna mejora.

Sr. MENDOZA. Por eso, le digo que el barco tiene que ser de 1,500 toneladas, por lo menos.

Sr. KAPUNAN. Su Señoría debe tener en cuenta el volumen del tráfico y del negocio; de tal manera que si Su Señoría no tiene que depender más que del público y no tiene el volumen necesario del negocio, para que esa línea pudiese continuar, sería preciso, a mi juicio, que Su Señoría reciba algún subsidio.

Sr. MENDOZA. Desde luego que si solamente voy a depender del cargamento del público, sería un negocio muy arriesgado y admitiría la atinada advertencia de Su Señoría que sería un fracaso.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. LACSON. Parece ser que en este proyecto de ley se provee la creación de una Junta, compuesta de cinco miembros nombrados por el Gobernador General, ¿no es así?

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. LACSON. Y una de las obligaciones de esta Junta es que dentro de seis meses, después de aprobada esta ley y de creada la Junta, ésta, presente un informe al Gobernador General, en tal forma que hasta dentro de seis meses no se podrá hacer nada. Según este proyecto de ley, una vez creada la Junta y presentado su *report* después de los seis meses, el Gobernador General, a los treinta días de haberse presentado el informe, tendrá que expedir una proclama, de tal manera que habrán pasado ya siete meses. Pasados esos siete meses, dentro de noventa días, las compañías o personas que quieran traer barcos y dedicarse al negocio de cabotaje, tendrán que prestar fianza, en tal forma que habrán pasado ya diez meses. Después de este tiempo, los que quieran comprar barcos, podrán hacerlo después de haber pasado un año y medio, en tal forma que si aprobamos este proyecto, los que quieran traer barcos para negociar en el cabotaje de Filipinas, tendrán dos años de plazo para hacerlo, y no un año y medio solamente.

Sr. MENDOZA. Si se van a seguir las disposiciones del proyecto, lo menos que dure sería un año y nueve meses.

Sr. LACSON. Dos años y un mes.

Sr. MENDOZA. Yo he computado un año y nueve meses. Su Señoría calcula más. ¿Cuál es la pregunta concreta de Su Señoría?

Sr. LACSON. La pregunta es que si nosotros aprobamos este proyecto, el retraso para traer un barco no será solamente de un año y medio, sino que será de más de dos años.

Sr. MENDOZA. Desde luego. Por lo menos, durará ese tiempo que Su Señoría menciona; pero yo creo

que con tantos plazos que se proveen en este proyecto, durará más todavía.

Sr. LACSON. Y además, según las disposiciones de este proyecto, no podrán traer más que un barco cada año, en tal forma que los vapores de cabotaje de Filipinas no podrán ser mejorados dentro de dos o tres años en todas las líneas, sino a razón de un barco por cada año.

Sr. MENDOZA. Y mientras tanto, estamos expuestos a que se registren otras desgracias.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. GUINTO. Parece que Su Señoría aboga por la reposición de algunos barcos extranjeros, si mal no le complace.

Sr. MENDOZA. Yo abogo por la sustitución de los barcos viejos por otros nuevos con el mismo tonelaje y que los barcos viejos se destierren por completo.

Sr. GUINTO. Pero de los extranjeros, ¿no es así?

Sr. MENDOZA. De las compañías que ahora están navegando con esos barcos.

Sr. GUINTO. Pero especialmente de los extranjeros, porque toda la cuestión aquí, está en eso. Está en que algunos abogan por la reposición del tonelaje extranjero y otros abogan por que ese aumento se dé a los filipinos.

Sr. MENDOZA. Yo no abogo por la reposición completa del tonelaje. Todo lo que yo digo es que en la actualidad estamos permitiendo a las casas extranjeras, como la Compañía Tabacalera e Inchausti, que puedan navegar con esos barcos viejos, con todas las reparaciones que requiere la Aduana; y no obstante ser viejos dichos barcos, se les permite navegar, en perjuicio del público. ¿Por qué no les permitimos sustituir dichos barcos viejos con otros nuevos?

Sr. PERFECTO (F.). Señor Presidente, para algunas preguntas parlamentarias al orador.

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Se ha fijado Su Señoría muy bien en que el Bill Briones provee la creación de una Comisión para estudiar las condiciones del cabotaje ahora en Filipinas?

Sr. MENDOZA. Sí, señor. La junta estudiará la suficiencia e insuficiencia de los barcos, así como también estudiará las rutas.

Sr. PERFECTO (F.). ¿Y se ha fijado también Su Señoría en que el Bill Briones provee cierto período para que los navieros filipinos puedan traer sus nuevos barcos mediante una prestación de fianza, y si no pueden, entonces los navieros extranjeros ya pueden entrar en el negocio?

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. PERFECTO (F.). Y sin embargo, los que están en favor de ese proyecto, creen que con eso protegen el nacionalismo filipino, cuando eso impone la nacionalización o el proteccionismo para cierto tiempo solamente, mientras no puedan cumplir con la promesa de la prestación de la fianza; es decir, que después del tiempo fijado, si los navieros filipinos no pudiesen cumplir con su promesa, se echa abajo ya el nacionalismo y se permite la entrada de los ex-

tranjeros aquí. Y esa propuesta nacionalización y protección es un mero bluff del Bill Briones.

Sr. MENDOZA. Me place oír de Su Señoría esa observación.

Sr. PERFECTO (F.). ¿No cree Su Señoría que con la aprobación del bill, ya no habría filipinización y proteccionismo después de dos o tres años, si nuestros navieros no hubiesen podido cumplir con la promesa?

Sr. MENDOZA. Por eso he dicho que el Bill Briones no remedia el mal que estamos tratando de remediar.

(Prosiguiendo.) Señor Presidente, yo sostengo que la creación de esta llamada junta de navegación, que va a estar integrada por cinco miembros, es completamente innecesaria e inútil. No hace falta ninguna junta de investigación, pues la Cámara de Representantes ya ha celebrado muchas investigaciones. Los caballeros que integran el Comité de Navegación, son hombres versados en navegación, y saben muy bien cuáles son los defectos de la Ley de Cabotaje que ahora rige en nuestro país, y por

consiguiente, no hace falta esta dilación y esta demora de crear una junta de navegación que nuevamente va a investigar las condiciones de los barcos y de las rutas.

Voy a terminar, señor Presidente, pidiendo a los caballeros que integran esta Cámara que desapruében este proyecto de ley, porque no responde a las exigencias de la opinión pública, ni tampoco remedia el mal que tratamos de conjurar. He terminado.

LEVANTAMIENTO DE LA SESIÓN

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

Sr. GULLAS. Y que los asuntos señalados para este día se pospongan para mañana.

El PRESIDENTE. Se ha pedido el levantamiento de la sesión hasta mañana, a las diez, y que los otros proyectos señalados para este día sean considerados mañana. ¿Hay alguna objeción? (Silencio.) La Mesa no oye ninguna. Aprobado. Se levanta la sesión.

Eran las 8 p. m.

APÉNDICE

(De acuerdo con lo solicitado por el Representante Banson y aprobado por la Cámara, se inserta a continuación lo siguiente.)

MANIFESTACIONES

DEL

Hon. MANUEL S. BANSON

EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Sr. BANSON. Señor Presidente y Caballeros de esta Cámara: De un tiempo a esta parte, los conflictos agrarios menudean en el país. Hace poco, la prensa nos trajo noticias sangrientas de la hacienda de San Pedro Tunasan y hoy le toca su turno a la hacienda del municipio de Dinalupihan. En uno de los días de la semana pasada, dicho municipio, que es un pueblo de más de cinco mil almas, a poco más fué teatro de una sangrienta tragedia. Muchos terratenientes, incluyendo a las mujeres de la localidad, surgieron en masa oponiéndose a la medición que practicaban ciertos agrimensores de la *Pampanga Sugar Mills* acompañados de sus más elevados representantes. Como consecuencia de esta actitud hostil de la gente, un tal Mr. Hungerford, uno de los *managers* de la central, salió con algunas contusiones y un filipino de la comitiva quedó enterrado en un lodazal. Mientras que de un lado se afirma que los manifestantes no realizaron ningún acto de agresión, los de la central sostienen lo contrario, habiendo puesto el asunto en manos de los Tribunales. A simple vista parece que el incidente provino de la oposición de los ocupantes de la hacienda a la medición del terreno sembrado de palay y ocupado por ellos, que ha de servir de ferrovía de la central. Alegan los ocupantes que se destruyen sus sembrados con el traxinar de los agrimensores. Esto puede ser naturalmente cierto, tratándose de una medición en medio de un sembrado. Sin resolver desde luego, si los terratenientes estaban o no autorizados para impedir por la fuerza la medición de sus terrenos en medio del sembrado, puesto que el asunto está en los Tribunales, lo cierto es, que la causa del conflicto proviene directamente de otra fuente. La verdadera causa del mismo, señor Presidente, es el traspaso del arrendamiento hecho por la hacienda, de los terrenos que ahora están en manos de los ocupantes como arrendatarios, a la *Pampanga Sugar Mills* desde julio o agosto de este año bajo condiciones muy onerosas para los terratenientes. Estos actuales ocupantes, señor Presidente, de arrendatarios que son, se convertirán en meros inquilinos o aparceros solamente. La *Pampanga Sugar Mills* divide los terrenos de la hacienda en lotes de 100 hectáreas cada uno, cediendo cada lote a ciertos agentes o personas adictas a la central, mediante un subarriendo y estas personas tratan a su vez de convertir en aparceros a los ac-

tuales ocupantes, si es que éstos desean permanecer en sus respectivos terrenos. De este modo, señor Presidente, si los ocupantes optan por ser aparceros, tendrán derecho únicamente a la cantidad exigua de ₱3 por cada tonelada de caña que se recoja en su plantación, mientras que el agente subarrendatario tendrá la mitad del azúcar que se mueva en la central. Quiere decir con esto, que los ocupantes que anteriormente eran arrendatarios de la hacienda mediante el pago de un canon razonable, con libertad de disponer de toda la cosecha, fruto de sus trabajos y sudores, con el traspaso del arrendamiento a la central se convertirán en siervos de la gleba de los favoritos de la central, subarrendatarios de cada zona respectiva. Con esto se les obliga indirectamente a unirse al carro del dominio de la hacienda, en beneficio de la central y de sus más adictos personajes. Con este proceder desconsiderado, del que nadie es más responsable que la Sagrada Mitra, propietaria de la hacienda, y la *Pampanga Sugar Mills*, que se han puesto de acuerdo para el beneficio de sus mejores intereses, prescindiendo de los ocupantes, que han labrado el terreno y mejorado de generación en generación, la central puede convertir, y convierte a sus adictos, en árbitros de las cosechas y de las zonas asignadas, a ellos. A ellos, que no han traído un poco de tierra siquiera, ni regaron con una gota de sudor aquellas tierras que antes eran bosques y mortíferas malezas. Estos ocupantes, o mejor dicho, sus antecesores, señor Presidente, arrancaron los árboles seculares, desmontraron el terreno y abrieron los primeros surcos fertilizándolos con el sudor de sus frentes, y ahora están amenazados de quedar reducidos a la triste condición de esclavos a menos que haya una transacción radical entre la central y ellos, o a menos que ellos prefieran abandonar el terreno y trasladarse a otra parte. Después de afincarse en el lugar como arrendatarios por tiempo inmemorial, en donde la familia entera ha nacido y ha estado sucediéndose en la posesión del terreno, ahora se ven confrontados con un terrible dilema: o abandonar el terreno para no tener líos, lo que equivale a muerte y estrechez, o someterse a las onerosas condiciones que llevan el sello de la esclavitud económica, mucho más dolorosa que la esclavitud política. El yugo político puede ser tan suave como una seda, pero el yugo económico, jamás; siempre es hierro que aherra.

Al hablar de este asunto hoy, quiero que se me entienda bien. No puedo menos de condenar, señor Presidente, todo atentado contra la seguridad y la integridad de las personas, por lo mismo que este Gobierno, al amparo del cual nos cobijamos, es un gobierno de ley y de orden. En medio de las agitaciones más violentas, yo no puedo suscribir procedimientos violentos y atentados contra el orden público. Para amparar nuestros derechos y remediar

nuestros agravios están los Tribunales de Justicia. Que el peso de la ley caiga sobre los que han quebrantado, quienesquiera que fuesen. Que la majestad de la misma brille en todo su esplendor.

Me he visto obligado, señor Presidente, a relatar ante esta Cámara las difíciles condiciones de vida y la causa del conflicto en el municipio de Dinalupihan, para que nos demos cuenta de lo que ocurre allí. El mejor remedio hubiera sido la compra de la hacienda por el Gobierno, si es que está dispuesto a ello. Con ello el remedio sería radical. Pero si esto no es posible, que el Gobierno adquiriera siquiera la parte urbana de la hacienda que está amillarada en ₱33,000 poco más o menos, para que la gente pueda tener algo suyo que ya posee por largas generaciones. Yo creo, señor Presidente, que ₱33,000 o algo más, están al alcance de nuestras posibilidades. Y si éstos han de servir de paño de lágrimas de los infelices terratenientes de Dinalupihan, creo yo que debemos aprobar el proyecto de ley que he presentado a este respecto. Por lo menos, servirá para mitigar la pena de aquellos que heredaron el trágico infortunio de Telesforo Juan de Dios, el legítimo Cabesang Tales del Filibusterismo. Con esto afianzaremos en ese pedazo de Filipinas el imperio de la ley y del orden tan necesarios para nuestro desarrollo.

Levantamiento de la prohibición sobre la exportación al extranjero del arroz nativo

DISCURSO

DEL

Hon. ALFONSO E. MENDOZA

EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Lunes, 10 de octubre de 1927

Sr. MENDOZA.—Señor Presidente, me levanto para impugnar la resolución que está bajo la consideración de la Cámara, porque estoy perfectamente convencido de que la aprobación de dicha resolución no solamente irrogaría un grave detrimento a los intereses económicos del país, sino que también irrogará un grave perjuicio a los pobres y desheredados de la fortuna, que nos han enviado a esta augusta mansión popular.

La exportación del arroz al extranjero es un problema económico, señor Presidente, de vital importancia para la nación, y por este motivo, antes de aprobar la resolución que estamos considerando, deberíamos pensar en las graves consecuencias que traería consigo la medida legislativa que tratamos de aprobar. La cuestión principal que deberíamos discutir antes de decidir si debemos exportar o no arroz en grandes cantidades al extranjero, es si la producción que tenemos en el país resulta suficiente para cubrir nuestras propias necesidades y para satisfacer el consumo local. Si la producción que tenemos en el país resulta suficiente para satisfacer nuestras propias necesidades, y si resulta suficiente para satisfacer nuestro consumo local, estaríamos completamente justificados en aprobar la resolución que está bajo la consideración de la Cá-

mara; pero si los datos y las cifras demuestran claramente, demuestran de manera paladina que el arroz que nosotros producimos aquí, todavía es insuficiente para satisfacer nuestras propias necesidades, para abastecer la demanda local, en ese caso, la pretensión de exportar para el extranjero el arroz que es un artículo de primera necesidad que utilizamos en Filipinas, está fuera de lugar.

Sr. DE LA CRUZ. Señor Presidente, desearía dirigir algunas preguntas al orador.

Sr. MENDOZA. Voy a rogar a Su Señoría que me dirija las preguntas más tarde.

(Prosiguiendo.) Con el fin de no molestar mucho la atareada atención de mis estimados colegas que integran esta Cámara, voy a demostrar claramente, según los datos y cifras que tengo a la vista, que desde hace diez años, el arroz que producimos en la localidad nunca ha sido suficiente para abastecer nuestras propias necesidades, y que durante los diez años a que me he referido siempre hemos estado importando arroz de Saigón y de otras naciones, en cantidades que oscilan de ₱9,000,000 a ₱10,000,000. Desde el año 1917 hasta el año 1926 hemos estado importando continuamente arroz en grandes cantidades. En 1917, hemos importado 146,985,715 kilos valuados en ₱10,781,463; en 1918, hemos importado asimismo 183,731,531 kilos valuados en ₱16,433,585; en 1919, también hemos importado 50,818,758 kilos, equivalentes a ₱8,817,362; en 1920, hemos importado asimismo 77,334,352 kilos valuados en ₱16,329,770; en 1921, también hemos importado 59,527,817 kilos, equivalentes a ₱6,649,395; en 1922, hemos importado igualmente 42,294,888 kilos equivalentes a ₱4,604,315; en 1923, también hemos importado 60,449,039 kilos, equivalentes a ₱7,412,861; en 1924, hemos importado 151,108,793 kilos, equivalentes a ₱18,525,837; en 1925, hemos importado 101,198,917 kilos, equivalentes a ₱12,826,439; y últimamente, en 1926, se han importado 70,488,920 kilos, equivalentes a ₱9,067,510. El valor de todo lo que hemos importado durante esos diez años asciende a 949,933,730 kilos, que importan ₱111,448,537. Si nosotros hemos importado 949,933,730 kilos, cuyo valor total ascendió a ₱111,448,577 en diez años, ¿cómo vamos nosotros ahora a exportar arroz para el extranjero, cuando lo que nosotros producimos no es suficiente para abastecer el consumo local?

(A las 5.40 p. m., el Speaker cede la presidencia al Caballero por Tayabas, Sr. Guintó.)

He oído con religiosa atención el luminoso discurso que ha pronunciado en el floor de la Cámara el Caballero por Antique, mi estimado colega, el Representante Moscoso, y uno de los principales argumentos que ha aducido es que el arroz que producimos resulta más que suficiente para abastecer nuestras propias necesidades. Pero examinando con detenida circunspección nuestra producción, según se ha calculado en la estadística del Gobierno, resulta que, según dicho cálculo, el arroz que hemos producido el año 1926 ascendió a 23,267,000 cavanes, y el consumo que tenemos, según dicha estadística, se calcula en 116.20 kilos por cada cabeza; de tal manera que el arroz que necesitamos, aún admitiendo como bueno el cálculo que se ha hecho en dicha estadística, ascenderá a la enorme cantidad de 24,250,434 cavanes, de suerte que todavía arroja un

déficit en contra nuestra de 983,480 cavanes, esto admitiendo que el cálculo que se ha hecho, según la estadística, es un cálculo exacto, es un cálculo basado en la realidad; pero yo afirmo enfáticamente que este cálculo es completamente erróneo, porque no solamente se debe calcular sobre la base de que se consume 116.20 kilos *per capita*, o sea, más de dos cavanes y un kilo. Yo creo que teniendo en cuenta lo que hemos importado del extranjero, en diez años que ha ascendido a la enorme cantidad de 949,933,730 kilos, que nos ha costado la enorme suma de ₡111,448,577, el cálculo de 116.20 kilos o cada cabeza resulta completamente inexacto. Creo sinceramente que por lo menos cada individuo, teniendo en cuenta la gran cantidad de arroz que hemos importado del extranjero, consume más arroz que el cálculo que se ha hecho, porque dividida la cantidad de ₡111,448,576 en diez años arroja un saldo de más de diez millones por cada año. Pero aun calculando sobre la base de que solamente consumimos 2½ de caván *per capita* que a mi juicio es el mínimo de lo que uno pueda consumir, resultaría que necesitaríamos veintiséis millones quinientos mil cavanes de arroz, y si nuestra producción durante el año 1926 solamente ascendió a la cantidad de 23,267,000 cavanes queda demostrado de una manera patente, que todavía hay un déficit de 3,233,000 cavanes de arroz.

Resulta pues, señor Presidente, que según los datos que he expuesto, el arroz que producimos aquí en Filipinas, no es suficiente para satisfacer nuestras propias necesidades, y si éste es un hecho cierto, incontrovertible, según los datos y cifras elocuentes que yo he aducido en esta ocasión, ¿cómo vamos a pensar en exportar arroz al extranjero?

Según el distinguido ponente, si nosotros exportáramos arroz al extranjero, la exportación estimularía la producción, y como consecuencia necesaria subiría el jornal de los labriegos. Se ha alegado asimismo por mi ilustrado colega, que de la misma manera que exportamos azúcar en grandes cantidades al extranjero, también podríamos exportar arroz, teniendo en cuenta este precedente. Se ha alegado igualmente por el mismo ponente, que si se permitiera la exportación del arroz, se podría exportar para China y Japón donde tendríamos un buen mercado.

Con respecto a la primera alegación, señor Presidente, francamente yo creo que si se permitiera la exportación de arroz al extranjero, si bien es verdad que se estimularía la producción, pero en cambio el labriego, el pobre y el desheredado de la fortuna, que es el que produce directamente el arroz, no quedaría favorecido, que el arroz que se ha producido, ya no está en manos de los labriegos ni tampoco de los pobres, sino que ese arroz está en manos de los especuladores, de los grandes acaparadores, de los grandes hacendados que tienen depositadas en sus bodegas grandes cantidades de arroz. El pobre que lo ha producido, el pobre que ha invertido todas sus energías en producir arroz, no va a participar en nada del arroz que ha producido, por lo mismo que está ya en manos de los hacendados y de los acaparadores. Si se permitiera la exportación del arroz en grande escala, lo que pasaría es que tendríamos escasez de arroz en Filipinas, y saben muy bien los caballeros que integran esta Cámara que cuando es-

casea este artículo de primera necesidad fácilmente puede subir su precio, como ha subido durante los años 1919 y 1920. Si mal no recuerdo, durante los dos años que he mencionado, el precio del arroz subió hasta ₡20, y si llegáramos a tener dicha escasez en plaza, otra vez subirá el precio hasta las nubes, y en el caso de que suba, los que resultarían perjudicados en último término, serían los pobres, los desheredados de la fortuna, por cuyo bienestar estamos obligados a velar aquí, en esta augusta mansión del pueblo.

En cuanto a la exportación del azúcar, yo creo sinceramente que no puede justificar la exportación del arroz, porque el azúcar, señor Presidente, saben muy bien los caballeros que integran esta Cámara, que lo estamos fabricando expresamente para exportarlo al extranjero, y lo que nosotros producimos, resulta más que suficiente para abastecer nuestras propias necesidades. Estamos exportando más de ₡80,000,000 a Nueva York, y con todo de que exportamos esta cantidad, todavía tenemos azúcar que vender aquí en el país. Si nosotros produjéramos tanto arroz como azúcar, entonces estaría conforme con mi distinguido amigo el Caballero por Antique, en que nosotros exportemos arroz en gran escala al extranjero.

Con respecto al tercer fundamento que aquí se ha invocado, de que si se permitiera la exportación del arroz al extranjero, encontraríamos un buen mercado en Japón y en China, yo creo que esté aserto, señor Presidente, me tiene que perdonar mi estimado colega, que le diga que está desprovisto de base y fundamento. Según los datos que he obtenido de la Aduana, desde el año 1920 hasta el año 1925, solamente se han exportado a China 586 kilos de arroz. Para Japón durante el año 1920, solamente hubo una exportación de 2,228 kilos, equivalentes a ₡740; de tal manera que según estos datos, China y Japón nunca han sido buen mercado para el arroz que se produce en Filipinas. El mejor mercado que siempre hemos tenido durante los últimos diez años para nuestro arroz ha sido Guam y Hawaii. A Hawaii hemos exportado desde 1917 hasta 1926, 142,550 kilos, equivalentes a ₡19,832. A Guam hemos exportado desde 1917 a 1926, 4,974,891 kilos, equivalentes a ₡866,996. De manera que si ha habido algún mercado para nuestro arroz, que haya pagado un buen precio, ese mercado ha sido Guam y Hawaii, y para exportar a estos puntos, caballeros que me escuchan, no ha menester abrobar la resolución que estamos debatiendo, porque hasta ahora se permite la exportación a Hawaii y Guam, por lo mismo que son territorios americanos, donde ondea el pabellón estrellado.

Ha llegado ya la hora, señor Presidente, de que nosotros nos interesemos en el desenvolvimiento económico de nuestro país, y me place sobremanera que los distinguidos miembros de la mayoría hayan decidido que la resolución que estamos discutiendo en esta ocasión, haya bajado al *floor* de esta Cámara, lo cual demuestra que, aunque tarde, nosotros nos estamos interesando en la situación económica de nuestro país. Los representantes constitucionales del pueblo deben interesarse por nuestra independencia económica, deben consagrar todas sus energías a que nuestros intereses económicos queden debidamente protegidos. Las legislaciones que estamos

aprobando debieran caracterizarse en ser legislaciones constructivas y nacionales. Lo nacional, señor Presidente, no solamente se debe invocar en tratándose de independencia inmediata, absoluta y completa y en la forma para recabarla de la soberanía que ahora rige nuestros destinos, ya que sobre la independencia nacional no existe cuestión alguna, porque todos nosotros estamos unánimes en sostener que debemos ser independientes ahora mismo; pero en cuanto a nuestros problemas económicos, en cuanto a nuestra independencia económica debiera haber también algo nacional y constructivo. Tenemos que confesar que no estamos desplegando todos los esfuerzos necesarios, con el fin de tener una independencia económica que nos hace mucha falta para conseguir nuestra independencia nacional. La nación que ahora nos gobierna, siempre ha alegado que no se nos puede conceder la independencia nacional en vista de nuestra situación económica, y ha llegado la hora, señor Presidente, de que nosotros consagremos nuestras energías, empleemos todos nuestros esfuerzos, para poder desenvolvernos económicamente. No quiero decir, señor Presidente, que no podemos conseguir la independencia nacional sin la independencia económica; pero ya que la independencia nacional no está en nuestras manos el conseguirla, porque aunque la reclamemos ahora mismo no nos la van a dar, nuestro deber es no halagar con promesas vanas al pueblo, de independencia inmediata, absoluta y completa, sino que antes al contrario, deberíamos decir con toda sinceridad que ya que no es posible conseguir por ahora esa independencia, deberíamos dedicar nuestras energías en obtener nuestra independencia económica, y esta independencia económica se podrá conseguir desarrollando nuestros vastos recursos económicos y procurando tener mayor participación en el comercio.

Señor Presidente, en la actualidad, por la falta de protección que concede el Estado a los comerciantes filipinos, por nuestra falta de actividad, tenemos que confesarlo, por la poca atención que prestamos a los intereses económicos, el 90 por ciento de los negocios está controlado por el extranjero, y el filipino que desea su independencia nacional sólo tiene un 10 por ciento; y por eso los americanos siempre han estado sosteniendo que no estamos desenvueltos económicamente y no desean darnos nuestra independencia. Si esto es cierto, debemos revelar la verdad en su amarga desnudez, debemos decir al pueblo que debemos emplear nuestros esfuerzos para conseguir nuestra independencia económica, ya que nuestro mal estado económico es la gran rémora que obstruye la consecución de nuestra independencia nacional según la nación que rige los destinos de nuestro país. Y para obtener nuestra independencia económica, ¿qué es lo que hace falta? ¿Sería acaso un estímulo para que podamos conseguir nuestra independencia, exportar nuestro arroz al extranjero, para que escasee aquí ese artículo de primera necesidad? Es verdad, señor Presidente, que esta medida traería un gran beneficio a las provincias arroceras, a mis estimados colegas que representan a dichas provincias. Traería también un gran beneficio a los acaparadores, a los agiotistas, a los grandes hacendados, a los especuladores de arroz, que ya tienen almacenadas en sus bodegas

grandes cantidades de arroz, pero no quieren venderlo ahora, porque el precio del arroz es sumamente barato. Ahora se puede comprar desde ₱7.50 hasta ₱8.50 y los acaparadores no quieren vender a ese precio, porque están esperando que importemos arroz de Saigón, que se importa a razón de ₱6 a ₱7, pero que se vende en el mercado de ₱10 a ₱11, para luego dar salida al arroz que tienen almacenado en sus bodegas, acaso vendiéndolo en ₱14 el caván. Y si esto sucediera, que es más que probable que suceda, los que han de ser perjudicados no serán los grandes, ni tampoco los ricos, sino el pobre, el infeliz, el desheredado de la fortuna, por cuyo bienestar deberíamos velar en esta augusta mansión popular. Es verdad, y lo repito, que esta medida legislativa traería un gran bienestar a las provincias arroceras; pero cuando se trata de aprobar una medida legislativa, nosotros deberíamos tener en cuenta no solamente los grandes beneficios que podría traer a las provincias arroceras y a los distinguidos Representantes de esas provincias, a quienes de veras estimo, sino que también deberíamos tener en cuenta el interés general, el interés de nuestros constituyentes, el interés de todo el pueblo filipino, que está por encima de nuestros propios intereses.

Señor Presidente, por todos los motivos que he alegado, pido la desaprobación de la resolución que estamos discutiendo.

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

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Puede informarnos Su Señoría cuándo se expidió la orden ejecutiva prohibiendo la exportación del arroz al extranjero?

Sr. MENDOZA. Parece que Su Señoría sabe cuándo se expidió. Si no estoy trascordado, parece que se expidió el 30 de julio de 1919.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Puede informarnos Su Señoría qué condiciones imperaban entonces, cuando se expidió el decreto ejecutivo prohibiendo la exportación del arroz al extranjero?

Sr. MENDOZA. Había subido el precio del arroz hasta las nubes.

Sr. DE LA CRUZ. Porque entonces la Guerra Mundial estaba aún en su curso y el arroz se cotizaba hasta cerca de ₱20 el caván.

Sr. MENDOZA. Es lo que he dicho a Su Señoría, porque el precio del arroz se había elevado hasta las nubes. No solamente se vendía hasta ₱20 el caván, sino a más de esa cantidad.

Sr. DE LA CRUZ. ¿No es verdad que ahora dejaron ya de existir aquellas condiciones que motivaron la expedición de aquel decreto?

Sr. MENDOZA. No, señor.

Sr. DE LA CRUZ. ¿A cuánto se cotiza actualmente el caván del arroz?

Sr. MENDOZA. De ₱7.50 a ₱8.50.

Sr. DE LA CRUZ. ¿No es verdad que se puede comprar ahora arroz en el mercado de Manila por ₱7.15 o ₱7.30 el caván?

Sr. MENDOZA. No, señor, en Manila pagamos de ₱7.50 a ₱8.50.

Sr. DE LA CRUZ. Ahora que el precio del arroz ha bajado, ¿por qué hay necesidad de que continúe en

vigor dicho decreto, que entonces se dictó por el alto precio del arroz?

Sr. MENDOZA. Entonces, porque el arroz se vende ahora de ₱8 a ₱8.50, ¿Su Señoría pretende que se exporte ese cereal para que su precio suba? ¿Es ésa la teoría de Su Señoría? Yo creo que tanto Su Señoría como yo, tenemos el deber de velar por los desheredados de la fortuna, porque aunque es verdad que Su Señoría es de una provincia que produce arroz, es parte del deber también de Su Señoría el velar por los intereses de los pobres.

Sr. DE LA CRUZ. Su Señoría está hablando en defensa de los intereses de los pobres, de los obreros. ¿Puede Su Señoría informarnos cuánto es el jornal diario que perciben los obreros de Manila?

Sr. MENDOZA. Quiero informar a Su Señoría que como Representante constitucional del pueblo, yo no estoy hablando solamente por los obreros de Manila, sino que estoy hablando por todos en general.

Sr. DE LA CRUZ. Sí, señor, pero mi pregunta era cuánto es el jornal diario que perciben los obreros de Manila.

Sr. MENDOZA. De ₱1, ₱1.20 hasta ₱1.50.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Sabe Su Señoría que el obrero que trabaja en los campos palayeros solamente gana de ₱0.50 a ₱0.60 diarios, y muchas veces, ₱0.40?

Sr. MENDOZA. Suponiendo que gane ₱0.70 diarios, ¿Su Señoría cree que si aprobáramos esta resolución, la misma podría influir para que se mejore el sueldo del labriego? ¿No sabe Su Señoría que no obstante haber subido antes el precio del arroz, no ha subido el jornal del labriego?

Sr. DE LA CRUZ. ¿No es verdad que subiendo el precio del arroz, se mejora el salario del obrero?

Sr. MENDOZA. No, señor. Para corroborar mi aserto, yo invoco aquí la opinión autorizada de un distinguido caballero de la mayoría, que ocupa ahora un puesto importante en el Gobierno. Me refiero al Director Cruz del Buró del Trabajo, que ha aseverado que no obstante haberse exportado arroz en los últimos años, con todo, no ha subido el jornal del labriego. Esta es la mejor contestación que puedo dar a Su Señoría.

Sr. DE LA CRUZ. Puedo informar a Su Señoría yo, que vengo de una provincia arrocera, que cuando el precio del arroz subió a ₱18 el cávan, el jornal del obrero ascendió a ₱1.50 hasta ₱2 diarios.

Sr. MENDOZA. En los últimos años en que se ha vendido el arroz a más de ₱8.50 el cávan, ¿se ha mejorado acaso el jornal del labriego?

Sr. DE LA CRUZ. Es natural que cuando suba el precio del arroz, el jornal del labriego también suba proporcionalmente.

Sr. MENDOZA. Pero los hechos demuestran que no obstante haber subido el precio del arroz, el hacendero es el único que ha salido favorecido y no el labriego. Además, quiero informar a Su Señoría que el arroz no está ya en manos de los pobres, sino que está acaparado por los grandes hacendados, y el pobre ya nada tiene que ver con ese arroz. Si la exportación de este arroz pudiera favorecer a los pobres, con toda seguridad le digo a Su Señoría que aunque se perjudiquen los grandes, yo estaría en favor de que se exporte ese cereal.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Pero Su Señoría ha investigado las condiciones del arroz existente en las provincias arroceras, como Pampanga, Tárlac y Pangasinán?

Sr. MENDOZA. Yo sé que está en manos de los grandes acaparadores. Solamente hace días un hacendero me estaba diciendo que ellos tenían almacenados centenares de miles de cavan de palay en sus bodegas, pero que no los quieren vender porque, como ellos dicen: bueno, ahora solamente se vende a ₱2.80 el cávan de palay, ¿y qué hacemos con eso? Tan pronto como se mejore el precio, vamos a vender todo eso. Esto demuestra a Su Señoría que el arroz ya no está en manos de los labriegos, sino en manos de los grandes hacendados.

Sr. DE LA CRUZ. Voy a informar a Su Señoría que en las provincias arroceras existe arroz en manos de los pequeños productores, y que al levantarse la cosecha, no habrá mercado suficiente si no podemos exportar ese arroz.

Sr. MENDOZA. Algunos cuantos cavares estarían en manos de los pequeños labriegos, pero las grandes cantidades ya estarían almacenadas, y en caso de que nosotros aprobáramos esta resolución, esos grandes hacendados son los que directamente resultarían favorecidos.

Sr. DE LA CRUZ. Según Su Señoría, esta resolución no tendrá efecto porque no podemos exportar arroz, y en ese caso, ¿por qué se opone Su Señoría a dar oportunidad a los cosecheros de palay a exportar sus productos?

Sr. MENDOZA. ¿Pero qué regla de economía política quiere hacer prevalecer el Caballero por Pangasinán? Si nosotros no tenemos suficiente arroz, como he demostrado según los datos y cifras que he aducido, para satisfacer nuestras propias necesidades, ¿cómo vamos a pensar en exportar arroz al extranjero? Además, sabe muy bien Su Señoría que si nosotros compráramos arroz de Saigón, lo compraríamos a mayor precio, de manera que lo que pasaría es que si nosotros compráramos arroz a mayor precio, y tuviéramos que vender nuestro arroz más barato al extranjero, en último término saldría perjudicado el pueblo. Su Señoría como buen Representante, creo que no solamente querrá velar por la provincia de Pangasinán, sino también por los intereses de todo el pueblo Filipino.

Sr. DE LA CRUZ. Estoy aquí también para defender a los tres millones de obreros de las provincias arroceras. ¿No sabe Su Señoría que hay más de tres millones de obreros dedicados al cultivo del palay?

Sr. MENDOZA. Soy el primero, Caballero por Pangasinán, en rendir mi más caluroso homenaje de simpatía y admiración al celo que Su Señoría está demostrando al defender aquí con interés la provincia de Pangasinán; pero sinceramente hablando, creo yo que la resolución que estamos aquí discutiendo, favorecería a la provincia de Pangasinán, pero en cambio perjudicaría a las demás provincias.

Sr. DE LA CRUZ. ¿No sabe Su Señoría de que al no dar aliciente a los productores de palay, éstos se verían obligados a convertir sus terrenos palayeros en azucareros, y eso perjudicaría a los intereses nacionales?

Sr. MENDOZA. Estoy conforme en estimular la producción dando aliciente, como Su Señoría dice, a los productores para que produzcan más; pero si a cambio de eso se van a arruinar los pobres y los desheredados de la fortuna, no creo yo que sería ésa una

buena política, Caballero por Pangasinán. Las medidas legislativas deben caracterizarse, para que sean buenas, en que sean nacionales y constructivas. Deberíamos aprobar aquí medidas nacionales y constructivas, pero no debemos velar solamente por los beneficios de algunas provincias arroceras.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Sabe Su Señoría si alguna vez los Representantes de la provincias arroceras se han opuesto a la elevación del precio del copra, del abacá o del azúcar?

Sr. MENDOZA. Nunca, Caballero por Pangasinán. Ya le he dicho a Su Señoría que soy el primero en dedicar a Su Señoría mi más caluroso elogio por el celo, por el interés, que está demostrando en defender a su provincia; pero no puedo conformarme con la resolución que estamos debatiendo, porque irrogaría un gran perjuicio a la comunidad.

Sr. DE LA CRUZ. Sabiendo Su Señoría que estamos siempre dispuestos a apoyar a que se eleven los precios del abacá, del copra y del azúcar, ¿por qué no puede Su Señoría estar a la recíproca?

Sr. MENDOZA. Es cierto que el Caballero por Pangasinán, así como ningún otro caballero, se ha opuesto a la elevación del precio de ningún artículo de primera necesidad. Pero Su Señoría debe saber que el precio es el resultado de la oferta y de la demanda. Cuando hay mayor demanda, hay mayor precio, y lo que pasaría con el arroz una vez exportado, es que escasearía este artículo en Filipinas, y la consecuencia, como Su Señoría sabe, sería la elevación del precio, porque habría escasez, y habiendo escasez, cuando hay demanda, el precio tendría necesariamente que subir.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Se ha aprobado alguna vez en esta Cámara, alguna medida prohibiendo la exportación del copra, del azúcar y del abacá?

Sr. MENDOZA. No, señor, pero ya que Su Señoría habla del azúcar, del copra y del abacá, Su Señoría debe saber que tanto el azúcar, como el copra y el abacá, tenemos mayor producción y realmente nosotros estamos produciendo estos artículos con el fin de exportarlos, y no como el arroz, que no tenemos mucha producción.

Sr. DE LA CRUZ. ¿No es verdad que la producción del arroz el año pasado, se ha aumentado en seis millones de cavanos y que esto se debe a la construcción de sistemas de regadío?

Sr. MENDOZA. La producción del arroz el año pasado ha llegado a más de 23 millones de cavanos.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Pero no se ha aumentado en más de seis millones la producción del palay el año pasado?

Sr. MENDOZA. Puede ser, pero todavía falta para abastecer al país.

Sr. DE LA CRUZ. ¿Y no es verdad que por la construcción de sistemas de regadío, la cosecha de este año se aumentará en seis millones de cavanos de palay?

Sr. MENDOZA. Ojalá que se aumente más, y en caso de que se aumentara más, yo diría cuál es mi opinión. Cuando estemos produciendo en Filipinas cantidad suficiente de arroz para satisfacer nuestras propias necesidades, y después de haber producido tanto, todavía haya un excedente en nuestra producción, en ese caso estaría justificado el que nosotros exportáramos arroz al extranjero; pero cuando lo que producimos no basta para abastecer

nuestras propias necesidades, creo que Su Señoría no se ha de empeñar en que se apruebe esta medida.

Sr. DE LA CRUZ. La existencia de palay el año pasado en los camarines de los productores de las provincias arroceras, y también en Manila, ¿no es prueba evidente de que aquí ya hemos producido más arroz que lo que consumimos anualmente?

El PRESIDENTE PROTEMPORE. El tiempo del Caballero por Manila ha expirado.

Sr. DE LA CRUZ. Pido que se extienda cinco minutos más el tiempo del Caballero por Manila.

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

Sr. VALDÉS LIONGSON. Señor Presidente, para algunas preguntas al orador.

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

Sr. MENDOZA. Sí, señor.

Sr. VALDÉS LIONGSON. ¿Sabe el Caballero por Manila que la importación del arroz de Saigón el año 1923, era de 60,000,000 de kilos?

Sr. MENDOZA. Según los datos que yo tengo, se han importado 66,449,039, equivalentes a ₱7,412,861.

Sr. VALDÉS LIONGSON. De manera que los datos que posee el Caballero por Manila, exceden aún en seis millones de kilos a los que tengo a la vista. Señor Presidente, si me permite el Caballero por Manila, para su información y para abreviar, yo desearía decirle que la importación del arroz de Saigón que hicimos el año 1923, es de 66,449,039 kilos. El año 1924, importamos 151,000,000; el año 1925, 101 millones y pico; el año 1926, 70,000,000; y el año 1927, seis millones de kilos. ¿No quiere esto decir, Caballero por Manila, que esta disminución tan grande que ha habido en la importación del arroz extranjero de hace solamente tres o cuatro años a esta fecha, indica convincentemente, palpable y claramente, que nuestra producción ha aumentado en una progresión ascendente tal que haya justificado esta disminución tan grande y considerable de esta importación del arroz extranjero?

Sr. MENDOZA. Convento con Su Señoría en que realmente se ha disminuido la importación, pero no obstante eso, todavía seguimos importando arroz. Esta es la mejor demostración de que el arroz que producimos, todavía no es suficiente para satisfacer el consumo local. Con respecto a la información que Su Señoría nos ha facilitado, parece que coincide con los datos que tengo, con excepción del año 1927 en que no tengo la cantidad que se ha importado del extranjero.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Si no tiene inconveniente el Caballero por Manila, tendría mucho gusto en informarle que la importación del arroz del extranjero no ha sido más que de 6,310,316 kilos.

Sr. MENDOZA. No me he ocupado del año 1927, porque no ha finalizado hasta ahora y todavía se ha de importar arroz, y es el motivo por el que no he citado las cifras correspondientes al año 1927.

Sr. VALDÉS LIONGSON. ¿Se acuerda el Caballero por Manila del precio a que llegó el arroz, cuando el Gobernador General, haciendo uso de las facultades conferidas por la Ley No. 2689, dictó la proclama No. 14 que prohibía la exportación del arroz?

Sr. MENDOZA. Contestando a las preguntas del Caballero por Pangasinán, yo ya le he dicho que el

motivo principal se debió a que este precio había subido hasta las nubes.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Desearía informar al Caballero por Manila de que el precio del arroz en el mercado local en los años 1919 y 1920, que justificó la orden ejecutiva dictada por el Gobernador General, llegó a ₱20 y a ₱22 el cávan. ¿Sabe su Señoría cuánto cuesta hoy en la actualidad el arroz en el mercado local?

Sr. MENDOZA. Lo compramos en ₱8 a ₱8.50.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Desearía informar al Caballero por Manila, que según los informes oficiales, el cávan no cuesta más que ₱7 a ₱7.20, de primera clase.

Sr. MENDOZA. Su Señoría se refiere quizás al arroz de tercera clase que es el arroz que se vende en grandes cantidades.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Suponiendo que fuera cierta la información que tiene Su Señoría de que el cávan cuesta de ₱8 a ₱8.50, ¿cree Su Señoría que este precio es un precio normal?

Sr. MENDOZA. Yo creo que es un precio bastante razonable.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Admitamos ya que el precio es de ₱8 a ₱8.50 el cávan. ¿Está enterado Su Señoría de cuánto tiene que costar al agricultor cada cávan, por el cual el comerciante cobra este precio al consumidor?

Sr. MENDOZA. No estoy enterado. No tiene nada que ver ese punto con la resolución que estamos debatiendo.

Sr. VALDÉS LIONGSON. Desearía informar al Caballero por Manila de que el costo de producción excede en mucho a la supuesta ganancia que se quiere atribuir al productor. Si el precio del arroz es solamente ahora de ₱8 a ₱8.50, no solamente el productor no podría marginar una ganancia, sino que perdería todavía, según los datos que poseo y que podrá revelar a la Cámara cuando yo cierre el debate. Yo desearía informar al Caballero por Manila que tal como está el precio del arroz, aun cuando la culpa sea de los productores o cosecheros, de los acaparadores y de los agiotistas, con este precio de ₱8.50 no puede decirse que están ganando.

Sr. MENDOZA. Aun admitiendo hipotéticamente que cueste más la producción, la resolución que estamos debatiendo no remedia la cuestión.

Sr. VALDÉS LIONGSON. ¿Podría saber de Su Señoría el por qué?

Sr. MENDOZA. Porque con esta resolución arruinaríamos a los pobres.

Sr. VALDÉS LIONGSON. El Caballero por Manila está defendiendo los intereses de los llamados pobres u obreros de la ciudad. Yo quisiera rogar al Caballero por Manila que si quiere, extienda su benevolencia, su atención y protección no sólo a estos obreros de la ciudad, que después de todo, son obreros que gastan corbata y zapatos, sino también a los obreros del campo que deben merecer igualmente su apoyo, su atención y su protección, pues los pies de esos obreros están encallecidos y sus manos están endurecidas de tanto arar y abrir los surcos de la tierra para que ésta fructifique.

Sr. MENDOZA. Al combatir la resolución que estamos debatiendo, no solamente defendiendo los intereses de los obreros que están en Manila, sino que defendiendo también los intereses de los pobres en ge-

neral, y el Caballero por Pampanga está en un error al creer que la aprobación de esta resolución favorecería a sus constituyentes, porque bien examinada dicha resolución solamente serviría para elevar el precio del arroz que ya está en manos de los hacendados y de los grandes acaparadores del cereal.

Concesión de libertad a los leproso bajo ciertas condiciones

DISCURSO

DEL

Hon. MANUEL FUENTEBELLA

EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

Lunes, 31 de octubre de 1927

Sr. FUENTEBELLA. Señor Presidente y Caballeros de esta Cámara: El Proyecto de Ley No. 373 que está hoy bajo nuestra consideración, es de los más importantes, si no el más importante, que se ha presentado en la presente Legislatura. Su consideración merece de nosotros un detenido estudio, porque su aprobación, al mismo tiempo que marcará una época en nuestra legislación, constituirá la caída de una tradición inhumana e impía que ha existido durante muchos siglos, y que es la última resistencia, la más tenaz, que ha presentado la esclavitud frente a la fuerza de las revoluciones y frente al avance de la civilización y de la ciencia. Es el conocido en la prensa con el nombre de Bill Aquino, plegaria santa que musitan los leproso al implorar nuestra piedad. Encierra las más justas aspiraciones de estos infelices enfermos, y al igual que el silbido acusador de nuestra flecha, es portador de una protesta de libertad.

Dejad que este proyecto pase, que vibre como un grito de redención y rebeldía y que, cumpliendo con una misión divina, despedace, destruya y aniquile el falso dios de la nefaria tradición.

Señor Presidente, recopilados los argumentos que se han aducido a favor de este proyecto de ley podrían condensarse en el siguiente: La ley actual sobre la lepra que dispone la captura y la hospitalización forzosa de los leproso se aprobó en una época en que esta enfermedad era considerada como incurable y como la más contagiosa y mortal; es así que las nuevas teorías médicas sostienen lo contrario, luego la actual ley sobre la lepra debe ser enmendada. Esta legítima conclusión del argumento arriba expuesto es el objeto del presente proyecto de ley, que concede libertad a los leproso bajo ciertas condiciones.

Desde que se descubrió el aceite de chaulmugra el año 1596, el concepto sobre la curabilidad de la lepra se ha cambiado por completo; desde entonces se ha considerado esta enfermedad como curable. El Doctor Young de Florencia fué el primero en emplear dicho aceite con ventaja, siguiéndole muchos médicos que también han registrado casos de curación. Y para no ir más lejos voy a decir que el Doctor Mercado, un leprólogo filipino, es el que descubrió la combinación de este aceite con otras medicinas haciendo que su efecto curativo sea mucho más eficaz.

De los 5,300 leprosos que hay actualmente en la Colonia Leprosora de Culi6n, s6lo 300 se hallan curados. Este bajo promedio de curaci6n se debe a que casi todos esos enfermos habian contraido la enfermedad muchos a6os antes de someterse al tratamiento. En cambio en el Hospital de San L6zaro donde la mayor parte de los casos de lepra es reciente, el promedio de curaci6n es mayor. Existen allf actualmente 592 leprosos, y 142 de los mismos ya se hallan en estado negativo. En este hospital el promedio de curaci6n para los casos incipientes es casi el ciento por ciento.

¿La Lepra es contagiosa?

Se6or Presidente, para m6, la creencia de que la lepra es contagiosa, no es m6s que una lamentable tradici6n, porque desde aquellos tiempos en que la medicina estaba en un nivel mucho m6s bajo que ahora, hasta el presente, todos los m6dicos, absolutamente todos, al ser preguntados si el bacilo de la lepra es inoculable o no, siempre han contestado que dicho bacilo no es inoculable. Inocular quiere decir sembrar el bacilo en un organismo vivo y causar la enfermedad. No habiendo podido causar la lepra, la enoculaci6n del bacilo de Jansen, ¿c6mo podr6amos sacar la conclusi6n de que la lepra es contagiosa? Si a pesar de que el bacilo de Jansen no se ha llegado a inocular, se ha de considerar ileg6tima la conclusi6n de que la lepra no es contagiosa, ser6a mucho m6s ileg6tima aun la conclusi6n que sostenga que la lepra es contagiosa.

A pesar de estas teor6as que ya ten6a en mi cabeza desde hace mucho tiempo, desde las aulas donde estudi6 la medicina, como medida de prudencia y para rodearme de seguridades, celebr6 audiencias p6blicas a las que tomaron parte las eminencias m6dicas del pa6s, como son el Doctor Mercado, el Doctor Santos, el Doctor Reyes, el Dr. G6mez; varios miembros del Consejo de Higiene como son el Doctor Albert, el Doctor Valdez y el Doctor Ocampo; varios miembros del cuerpo de Sanidad como son el Doctor Hernando y el mismo Director de Sanidad (este 6ltimo no quiso hablar a pesar de que la mesa le hab6a concedido la palabra); y el presidente del Comit6 por la libertad de los leprosos, Dn. F6lix Amador. Despu6s de largos debates en que las eminencias m6dicas, por un lado, sostenian que la lepra no es contagiosa, y por otro lado, la Sanidad que sostenia que la lepra es contagiosa pero aceptando que lo es en menor grado que las dem6s enfermedades infecciosas, yo saqu6 la conclusi6n de que la lepra no es contagiosa, y si lo es, es en menor grado, porque el mismo representante de la Sanidad al ser preguntado por m6 si el bacilo de Jansen es inoculable o no, me contest6 que dicho bacilo no es inoculable.

El Dr. Alberto Peralta, el sabio lepr6logo de Columbia, inocul6 el bacilo de Jansen en varios animales y el resultado fu6 negativo. El Doctor Danielsen se inocul6 a s6 mismo cuatro veces y a veinte individuos m6s, y el resultado siempre fu6 negativo. Lo mismo hizo el Doctor Profeta y Caguina, y no consigui6 obtener distinto resultado.

Pero prescindiendo de todas estas teor6as cient6ficas, yo estoy seguro que todos vosotros, Caballeros de esta C6mara, ten6is una prueba convincente e innegable, de que la lepra no es contagiosa, y 6sa es la de que, como hab6is observado, las esposas de los

leprosos no son leprosas, y los esposos de las leprosas no son leprosos.

A pesar de todos los argumentos que acabo de presentaros a favor del presente proyecto de ley, yo os invito por un momento a aceptar la teor6a que sostiene que la lepra es contagiosa, igual que la tuberculosis, la disenter6a, la sifilis etc. ¿Ser6a acaso esto motivo para que dispensemos un trato desigual a los leprosos del que dispensamos a los dem6s enfermos como los tuberculosos, disenter6icos, sifil6ticos, etc.? Yo no necesito contestar esta pregunta porque estoy seguro que vuestras conciencias sabr6n hacerlo mejor que yo, pues cuando emit6is vuestros votos a favor o en contra de este proyecto de ley tendr6is en cuenta que al hacerlo dict6is sentencia si los leprosos merecen o no de nosotros un trato igual que los dem6s.

¿La lepra es mortal?

De ninguna manera se podr6a sostener la teor6a de que la lepra es mortal no habiendo podido probarse un solo caso de que el leproso al morir ha muerto de lepra. Desde el a6o 1906 al a6o 1923 el total de leprosos existentes en Culi6n ascender6a a 14,832, registr6ndose 9,076 casos de defunci6n. En San L6zaro el a6o 1925 no hubo m6s que cuatro defunciones de leprosos; el a6o 1926, dos solamente.

Se6or Presidente, todos estos casos de defunci6n no se han podido atribuir exclusivamente a la lepra sin pecar contra la legitimidad de una conclusi6n, pues al morir dichos enfermos padecian de otras enfermedades como la tuberculosis, neocarditis, anemia, etc.

Resumiendo, se6or Presidente, de aprobarse este proyecto de ley, tendr6mos las siguientes consecuencias:

Primera. Restableceremos el estado moral de los leprosos, que tal como se halla ahora, dificulta la curaci6n;

Segunda. Haremos que los leprosos busquen la medicina en vez de huir de ella, cooperando de esta manera con los m6dicos para la administraci6n del tratamiento;

Tercera. Economizaremos en nuestros presupuestos anuales porque las familias pudientes podr6an costear el tratamiento y el sostenimiento de sus enfermos;

Cuarta. Haremos que los m6dicos particulares tengan un est6mulo en el estudio de la lepra, porque entonces tendr6n pacientes de esta enfermedad en sus cl6nicas, y vosotros bien sab6is que los mejores espec6ficos para las enfermedades, siempre se han descubierto en el laboratorio de las cl6nicas privadas donde existen los m6s sabios en medicina y no quieren ser empleados del Gobierno;

Quinta. Haremos que se respete la libertad individual a que tienen derecho los leprosos, pues la Ley Constitucional al conced6rnoslo no ha excepcionado a estos enfermos.

Se6or Presidente y se6ores Representantes: Si mis argumentos no han tenido la suficiente energ6a que conduce al convencimiento, descontentos; pero yo os rogaria que llev6seis vuestra imaginaci6n a la Colonia Leprosora de Culi6n. Contemplad allf a la mujer filipina que arrancada del hogar querido y colocada en medio de la desventura, sufre, llora y clama por nuestra piedad. Contemplad allf el hermano, al compatriota, al filipino y lo ver6is que,

llorando la ausencia de los seres más queridos, sufre un destierro eterno sin haber sido un criminal, y, en medio de su infortunio, en vez de la voz mimosa de la madre, de la esposa y de la hija, no oye más que la triste sinfonía de las olas del mar que le niega su libertad.

Señor Presidente, todo lo que os pido es su libertad.

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

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

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. ALMEIDA. ¿Su Señoría había informado a satisfacción, creo yo, de todos los miembros de la Cámara, de que la lepra no es inoculable?

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. ALMEIDA. ¿Su Señoría estaría dispuesto a experimentar en su propia persona?

Sr. FUENTEABELLA. No, señor, por innecesario; pero si Su Señoría se dejara inocular, yo estoy seguro que no contraería la lepra.

Sr. ALMEIDA. Entiendo entonces del Caballero por Camarines Sur, que aun no está convencido de la teoría que aquí ha expuesto a los miembros de la Cámara.

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor estoy convencido. Yo he dicho que desde el tiempo en que la medicina estaba en un bajo nivel, hasta ahora, siempre ha prevalecido la teoría de que el bacilo de Jansen no es inoculable.

Sr. ALMEIDA. Pero con todo eso, Su Señoría no estaría dispuesto a ser objeto de experimento.

Sr. FUENTEABELLA. Por no ser necesario; pero los que quieran ser inoculados y quieran experimentar en su propia persona sí, señor, pueden presentarse en mi oficina, para ser inoculados, y yo les aseguro que no quedarán leprosos después de la inoculación.

Sr. ALMEIDA. Si se concede la libertad a los leprosos, ¿qué reglamentos, poco más o menos, se proveerán?

Sr. FUENTEABELLA. Estarán bajo la inspección de la Sanidad.

Sr. ALMEIDA. ¿Pero tendremos leproserías en las provincias, o no?

Sr. FUENTEABELLA. Dependerá del número de enfermos en las provincias. Por ejemplo, si abundan leprosos en tal provincia, verá el Director de Sanidad si hay necesidad de establecer allí una leprosería. Habrá dinero, porque ahorraremos esos millones de pesos que gastamos en Culián, y estoy seguro que después de unos cinco años, gracias si llega a cien los leprosos por los cuales tengamos que gastar, porque las familias costearán la asistencia médica de sus enfermos.

Sr. ALMEIDA. Hago esta pregunta, porque tengo entendido que el departamento de sanidad está buscando sitios en algunas provincias en donde establecer hospitales o segregaciones parciales. Una vez aprobado este proyecto, ¿prescindiríamos ya de estas leproserías locales?

Sr. FUENTEABELLA. Si no hay necesidad; si no hay enfermos, no había necesidad de crearlas. Por eso se dice en este proyecto que se crearán. Si no hay enfermos, por ejemplo, en la provincia de la Unión, Su Señoría no permitirá que se crean hospitales en dicha provincia.

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

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

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. GULLAS. ¿No es verdad, Caballero por Camarines Sur, que actualmente una tercera parte del presupuesto para la higiene pública, va para la leprosería solamente?

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. GULLAS. ¿No es verdad, Caballero por Camarines Sur, que el mismo Gobernador General, el difunto Gobernador General Leonard Wood, admitió en su último informe al Presidente de los Estados Unidos, que la Colonia de Leprosos en Culián se erigió en la época en que se creía que era incurable la lepra, y que el objeto de la segregación no era para el beneficio de los leprosos, sino solamente para segregar a los leprosos de los sanos?

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor, y que no tiene razón de ser, porque precisamente yo quiero hablar de la mortandad de la lepra. En San Lázaro, por ejemplo, mueren dos o tres al año, y gracias si llega a cuatrocientos al año en todo Filipinas. Pero muchos de los que mueren, no mueren de lepra, sino por complicaciones de otras enfermedades. Estamos gastando mucho dinero por los leprosos, cuando muy pocos mueren de lepra, y estamos gritando cuando se gasta por la tuberculosis, por la malaria, por el paludismo, etc.

Sr. GULLAS. ¿Está impuesto Su Señoría del report de Collier, (?) Secretario de la Misión Americana de Leprosos, que dice que actualmente los pobres leprosos en Culián, hacen cada mes un viaje de sus casas a la estación de leprosería, por un camino bastante penoso para esos leprosos?

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

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

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

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. CONFESOR. ¿Su Señoría citó aquí la contestación del Director de Sanidad al efecto de que la lepra no es inoculable?

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. CONFESOR. ¿Y cómo puede explicar Su Señoría que, el Director de Sanidad se opuso ante el juzgado, a dar la libertad a algunos leprosos reclusos en San Lázaro?

Sr. FUENTEABELLA. Quizá cumpliendo con la ley actual, que es la que queremos abolir, la cual provee que los leprosos deben ser capturados y hospitalizados forzosamente.

Sr. CONFESOR. ¿Pero no es verdad que ante el juzgado, el Director de Sanidad manifestó que la lepra es contagiosa?

Sr. FUENTEABELLA. No tengo noticias de eso.

Sr. CONFESOR. Según el abogado que representó a los leprosos ante el juzgado de Manila, el Director de Sanidad manifestó ante el juzgado que la lepra es contagiosa.

Sr. FUENTEABELLA. ¿Qué quiere decir Su Señoría con esa manifestación?

Sr. DIZON. Su Señoría ha dicho que la lepra no es contagiosa. ¿Podría informarnos cuál es el mo-

tivo de que no sea contagiosa esa enfermedad, y si no es contagiosa, por qué no desaparece?

Sr. FUENTEABELLA. No es ninguna conclusión legítima lo que dice Su Señoría. Hay muchas enfermedades que no son contagiosas y no han desaparecido.

Sr. DIZON. ¿No cree Su Señoría que si esta enfermedad no fuese contagiosa, debía desaparecer con la muerte del sujeto?

Sr. FUENTEABELLA. Creo que ninguno ha desenterrado a un muerto para ver si permanece en él la lepra. Pero creo que debe desaparecer con la muerte, porque en los laboratorios no se han podido cultivar hasta ahora los bacilos de Jansen. Quiero decir que a la muerte de un individuo, muere también la lepra.

Sr. DIZON. ¿Quiere decir Su Señoría que la lepra es una enfermedad que una persona contrae desde que sale del seno materno?

Sr. FUENTEABELLA. El bacilo de una enfermedad es igual que una semilla. Podría existir en un terreno, pero requiere circunstancias favorables para su desarrollo. Suponiendo que un individuo haya nacido con bacilos de Jansen, si en el cuerpo no hay circunstancias favorables, no se desarrollarían.

Sr. DIZON. Según la teoría de Su Señoría, un niño nacido sano, libre de lepra, ¿puede contraerla cuando sea adulto?

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor, y un individuo que no es de herencia leprosa, puede contraer esta enfermedad. No sabemos hasta ahora esas circunstancias raras que favorecen su desarrollo.

Sr. DIZON. ¿Se puede saber de Su Señoría si se puede contraer por herencia?

Sr. FUENTEABELLA. No hay ninguna conclusión. Los hijos de los leprosos no son leprosos.

Sr. DIZON. Su Señoría dijo que esa enfermedad puede contraerse aunque uno por naturaleza no está enfermo de lepra. ¿Por qué dice que no es inoculable?

Sr. FUENTEABELLA. Todos los médicos aseguran que los bacilos no han podido contagiarse. Se han sembrado en muchos organismos, y no se ha conseguido ningún resultado positivo, y no se ha podido transmitir la lepra.

Sr. DIZON. ¿No cree Su Señoría que si no es inoculable el bacilo de la lepra, se debe a que hay deficientes instrumentos hasta ahora para la inoculación de este bacilo?

Sr. FUENTEABELLA. Se puede aceptar.

Sr. DIZON. Porque no se comprende. Su Señoría admite la teoría de que una persona, sin más ni más, sin utilizar ningún aparato, puede contraer esa enfermedad. Si se puede contraer fuera de la casa, por ejemplo, en la calle, o en cualquier sitio, ¿por qué no se puede inocular ese bacilo?

Sr. FUENTEABELLA. Vamos a aceptar que se descubre un aparato que pueda causar la inoculación de la lepra. Eso probaría que es menos contagiosa la enfermedad, porque necesita de aparatos especiales para su inoculación en el organismo humano.

Sr. DIZON. ¿De manera que no es cierto que no es inoculable?

Sr. FUENTEABELLA. He dicho que los experimentos de los médicos han demostrado que nunca se ha podido inocular. No se ha producido la lepra inoculando el bacilo, es la teoría de todos los médicos,

Todos los médicos dicen que no se ha podido inocular. En los libros verá Su Señoría al definir el bacilo de Jansen, que siempre se supone que no es inoculable.

Sr. DIZON. ¿Qué diría Su Señoría si dejásemos en libertad a una persona que tuviese medio carcomida la oreja y la cara, andando por la Escolta? ¿No cree Su Señoría que sería grande el horror que causaría a la gente?

Sr. FUENTEABELLA. En primer lugar, en el proyecto no se deja a esas personas que anden libres, porque los positivos serían segregados. Suponiendo que cause horror, ¿qué culpa tiene ese pobre? ¿Por qué vamos a coartar su libertad, esa libertad individual que tenemos todos nosotros?

Sr. DIZON. ¿No cree Su Señoría que esa libertad tiene que compaginarse con el bienestar público?

Sr. FUENTEABELLA. Si se trata de un enfermo que apenas podría contagiarse, no habría un motivo justificado para que nosotros pisoteemos su derecho constitucional.

Sr. DIZON. ¿Qué diría Su Señoría de un leproso con el cuerpo medio carcomido, que se bañase en un río donde toda la gente del lugar se baña? ¿No cree Su Señoría que ninguno se bañaría ya en ese sitio?

Sr. FUENTEABELLA. La misma contestación le daría a Su Señoría. En primer término, el proyecto no dispone que esos leprosos anden libres y sueltos; pero suponiendo que ocurra ese caso, no creo que todos tengan horror. Los que estén convencidos de que no es contagiosa la enfermedad, no tendrían horror, y los que están convencidos que es contagiosa tendrán horror, al igual que ocurre con los tuberculosos y sífilíticos. ¿Por qué vamos a imponer a los leprosos un castigo diferente del que se impone a los demás?

Sr. DIZON. Se les segrega para evitar el contagio.

Sr. FUENTEABELLA. Si Ud. leyera la ley vería que son tratados peor que los criminales; una sospecha de que una persona está enferma de lepra, es suficiente para que un sanitario o un policía tengan derecho a arrestarle y encerrarle en un sitio, peor que a cualquier criminal.

Sr. DIZON. ¿No sabe Su Señoría que si esa enfermedad no se ha multiplicado por ahora, se debe al aislamiento en San Lázaro y Culiñón?

Sr. FUENTEABELLA. No, señor; puedo citar a Su Señoría el caso de Hawaii que ha fracasado con el aislamiento, al paso que en la India y Noruega ha progresado, haciendo que los médicos cooperen en el tratamiento con la Sanidad.

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

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

Sr. FUENTEABELLA. Sí, señor.

Sr. FERNÁNDEZ. Este bill propone eliminar completamente la segregación forzosa de los leprosos, ¿no es así?

Sr. FUENTEABELLA. No tanto, es una concesión relativa de libertad. Los enfermos, por ejemplo, que son negativos, pueden caminar por las calles, y los que son positivos pueden estar en su casa, bajo la inspección de la Sanidad y no podrán salir a la calle, a menos que tengan el certificado de negativos.

Sr. FERNÁNDEZ. Según entiendo, los que tengan medios para pagar serán los que puedan disfrutar de la libertad.

Sr. FUENTEBELLA. Los que no tienen medios, tendrán los hospitales provinciales para su tratamiento.

Sr. FERNÁNDEZ. De manera que para los que no pueden pagar, existe la segregación forzosa.

Sr. FUENTEBELLA. No, señor, es igual que un enfermo de tuberculosis que entra en Santol.

Sr. FERNÁNDEZ. ¿De manera que el bill propone dar libertad a los leprosos, aunque no tengan medios para pagar su tratamiento?

Sr. FUENTEBELLA. No, señor, esos leprosos estarían en los hospitales provinciales; por eso la Colonia Leprosera de Culión tendrá la condición de un hospital.

Sr. FERNÁNDEZ. ¿Cómo se les recluirá en un hospital? ¿Por medio de una segregación forzosa, o ellos irán voluntariamente a ese hospital?

Sr. FUENTEBELLA. Ellos irán a buscar la medicina.

Sr. FERNÁNDEZ. ¿Y si no quieren ir al hospital?

Sr. FUENTEBELLA. Irán.

Sr. FERNÁNDEZ. ¿De modo que hay siempre una segregación?

Sr. FUENTEBELLA. No es segregación talmente, sino que podrán estar en el hospital si quieren.

Sr. FERNÁNDEZ. Entonces, ¿no se les obliga a estar en el hospital.

Sr. FUENTEBELLA. Sí, señor.

Sr. FERNÁNDEZ. Y si no quieren ir al hospital, ¿hay algún castigo?

Sr. FUENTEBELLA. Sí, señor, serán recluidos por la Sanidad.

Sr. FERNÁNDEZ. De modo que existe siempre la segregación forzosa.

Sr. FUENTEBELLA. No una segregación absoluta.