

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 tendente a mejorar el servicio marítimo debe dejar a salvo el principio fundamental de nacionalización embellido 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, deberíamos 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 resultas 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 aprovecharse 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 enunciación 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 revisión 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 reportar sería solamente en dichas líneas. El Comité cree que la situación demanda una revisión 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 prestación de una fianza por cada barco que, según la junta de navegación deba ser traído para nuestro servicio de cabotaje, es una garantía más que suficiente contra cualquier subterfugio que pudiese 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 nacionalización 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 destruya 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 cuestión eminentemente práctica. La política proteccionista tiene sus raíces en el instinto de conservación 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 relación 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 capital 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 razón 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 preservación 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 nacionalización del servicio de cabotaje ya claramente establecida en la Ley de 1918. En consonancia con esta política, los nacionales deben ser compelidos a efectuar 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 omisión.

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:

ARTÍCULO 1. Por la presente se crea una junta que se denominará "Junta de Navegación 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 investigación detallada y completa de las condiciones existentes en el servicio de cabotaje y dentro de seis meses siguientes a la aprobación 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 reunir 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 contraída 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 contraída. 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 la 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 o 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 lanzando 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 quiénes son los miembros que han registrado turnos en favor y en contra.

(La Mesa lee los nombres.)

El PRESIDENTE. Puede continuar el Caballero por Romblón.

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 prefiero, 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 enmendar 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 *leaders*, y no solamente por los *leaders* 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 guiarles al 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 práctica 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 destruída 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 disminuído. 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 arrebatado 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 arrebatado 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 Yangco. 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 estiva 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 sus 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 Clyde Steamship Company	De Manila a Zamboanga, 519 millas. Tarifa oficial	
	Por peso	Por vol.	Por peso
Arroz (Com. rate) C. L.	P11.66	P6.37	P8.35
Maíz (Com. rate) C. L.	7.92	6.37	10.06
Abacá (Class rate) C. L.	22.00		12.74
Copra (Class rate) C. L.	13.20		12.74
Azúcar (Com. rate) C. L.	8.80	6.37	8.02
Tabaco (Class rate) C. L.	22.00	7.32	
Cemento (Com. rate) C. L.	15.00		6.37
Café (Com. rate) C. L.	15.40	9.36	
Kapok (Com. rate) C. L.	27.05		
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.	16.08	9.36	
Jabón (Com. rate) C. L.	11.22	6.37	
Telas (Com. rate) C. L.	19.80	9.36	
Hierros (Com. rate) C. L.	10.56		6.37
Efectos atléticos (Class rate) C. L.	39.60	8.71	
Muebles (Class rate) C. L.	31.68	8.71	
Bebidas (Com. rate) C. L.	19.14	6.37	
Libros (Class rate) C. L.	39.60	9.36	
Motores eléctricos (Class rate) C. L.	31.68	9.36	
Ganado vacuno, por cabeza (Com. rate) C. L.	42.30		12.74
Ganado caballar, por cabeza (Com. rate)	42.30		12.74
Cristal (Class rate) C. L.	31.68	8.71	
Zapatos (Class rate) C. L.	39.60	8.71	
Planchas de zinc (Class 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 (856 millas)	
	McCor-mick Steamship Co.	Pacific Mail Steamship Co.	Tarifa oficial	
	Por peso		Por vol.	Por peso
Arroz (Com. rate) C. L.	P11.00	P11.00	P4.30	P6.08
Maíz (Com. rate) C. L.	10.12	6.60	4.30	6.92
Abacá (Class rate) C. L.	18.92	19.80		6.76
Copra (Class rate) C. L.	15.84	15.84		6.76
Azúcar (Com. rate) C. L.	6.60	6.60	4.38	5.51
Tabaco (Class rate) C. L.	18.92	19.80	6.06	
Cemento (Com. rate) C. L.	5.60	5.60		4.38
Café (Com. rate) C. L.	9.24	9.24	6.66	
Kapok (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.	29.92	30.80	6.66	
Hierro (Com. rate) C. L.	7.04	7.04		4.38
Efectos atléticos (Class rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Muebles (Class rate) C. L.	25.52	28.60	6.06	
Bebidas (Com. rate) C. L.	10.12	10.12	4.38	
Libros (Class rate) C. L.	32.12	35.20	6.66	
Motores eléctricos (Class rate) C. L.	32.12	35.20		6.66
Ganado vacuno (Class rate)	32.12	35.20		8.76
Minimum per head	48.80	45.00		
Standard				8.76
Ganado caballar, por cabeza (Com. rate)	80.00	80.00		8.76
Cristal (Class rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Zapatos (Class rate) C. L.	32.12	32.20	6.06	
Planchas de Zinc (Class rate) C. L.	18.92	19.80	6.06	
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