

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

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

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

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

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

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

EL SR. SANDIKO FORMULA ALGUNAS PREGUNTAS PARLAMENTARIAS

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

El PRESIDENTE INTERINO. ¿Accede a ellas el orador?

El Sr. MABANAG. Sí, señor.

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

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

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

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

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

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

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

DISCURSO EN CONTRA, DEL SR. SUMULONG

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