

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 Puluandán (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

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 cuál 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 henos 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 Tagudín y fué construído 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. GASTÓN. 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? Ésta 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 emittente 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-