

(*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. Eran 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 Ericksen); 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 VERA. 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 "Sotolongo," 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 con 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 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 rogaríamos 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 enmienda 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. Rechazo esa acusación. Sólo he estado exponiendo cuanto se ha declarado en la audiencia. En ésta se ha visto que las Casas Ynchausti y Cía. 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 Cía. 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 Cía., Hercules Lumber Co., Yangco Steamship Co., Don Miguel Heras, Don Ramón Aboitiz y los hijos de Escaño. 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 prefieren 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 hidalguía 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 los 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 Olabarrieta 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 *inri* 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 Cía., 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, enarbolando 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 enarbolaba 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. Cualquier 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 "Luzón" 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 sobra 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 in 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 proteccionista.

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 si 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.