

XARXA DE COMUNICACIONS I INFRASTRUCTURES A FILIPINES (1875-1935)

COMMUNICATION NETWORKS AND INFRASTRUCTURES IN THE PHILIPPINES (1875-1935)

DÍDAC CUBEIRO RODRIGUEZ
Universitat Pompeu Fabra

RESUMEN

Analitzant les polítiques d'infraestructures i comunicacions projectades durant la segona meitat de S XIX per l'administració espanyola a Filipines, establim una connexió amb l'expansió i el desenvolupament d'aquestes per part de l'administració nord-americana, durant el primer quart de S XX. L'objectiu de fons és descobrir l'existència d'una continuïtat en la majoria dels grans eixos de comunicacions i infraestructures entre ambdós administracions, no només en els projectes realitzats, sinó també en els equips tècnics que els van portar a terme. El *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón* de 1875 és una anàlisi molt més àmplia sobre les condicions geogràfiques, poblacionals i econòmiques de l'illa de Luzón, i justifica el traçat proposat per al ferrocarril en tres línies principals, tot i que les pretensions del pla són més àmplies de cara a dotar a l'economia filipina d'una plataforma logística moderna per al seu temps.

Palabras clave: Història del Pacífic, Filipines, Ferrocarril, Ports

ABSTRACT

Through the analysis of infrastructure and communication policies undertaken by the Spanish administration during the second half of the nineteenth century in the Philippines, a connection can be made with their expansion and development by the North American administration during the first quarter of the twentieth century. The main objective is to discover the existence of continuity in the major roadway and infrastructure projects between both administrations, not only in the projects undertaken, but also in the technical teams which carried them out. The 1875 General Railroad Plan for the island of Luzon was a much wider analysis of the island's population and its geographical and economic conditions and explains the railroad's proposed layout in three main lines, even though the aims of the plan were wider with a view to providing the Philippine economy with a modern logistics platform for the time.

Keywords: Pacific History, Philippines, Railroad, Ports

1. APROXIMACIÓ A LES FONTS DE LA RECERCA

La recerca es centra principalment en l'estudi del projecte del primer ferrocarril a Filipines, que cobria el traçat entre Manila i Dagupán, basat en l'anàlisi del *Plan General de Ferrocarriles de la Isla de Luzón*, projectat per l'enginyer en cap d'obres públiques, el Sr. Eduardo López Navarro, ajudant-nos a establir un punt de partida en el conjunt d'actuacions que s'estaven planificant a Filipines.

Metodològicament, la tesi ha nascut d'un treball essencialment empíric de recerca, localització, recuperació i anàlisi de les diferents fonts. Abans de trobar a la *Biblioteca Nacional* la documentació sobre la Memòria de López Navarro (*Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón*), punt inicial de l'estudi, vaig començar la recerca de documentació a l'arxiu sobre el *Congrés del Estats Units* que es troba microfilmada a la *Universitat Autònoma de Barcelona* (UAB). Es tracta d'una base de dades molt àmplia que cobreix perfectament el període estudiat i ha estat un dels pilars de l'estudi.

De cara a reconstruir l'estratègia seguida pel que fa al foment i construcció de les principals infraestructures de comunicacions per part de l'administració espanyola, s'han revisat nombrosos materials, especialment destacables la *Revista de Obras Públicas* (DGOP), l'Arxiu del *Ministerio de Ultramar* (BOE), així com l'accés als catàlegs digitalitzats de la Universitat de Michigan (d'especial valor per poder treballar els censos) i l'accés al catàleg de la Universitat de Diliman a Filipines. D'altra banda, per reconstruir la tasca de l'administració nord-americana, s'ha treballat amb l'arxiu dels documents microfilmats del *US Congress*, a la UAB, font bàsica per realitzar el present treball. El govern dels Estats Units va anar presentant al Congrés diferents informacions sobre la situació a les Illes Filipines. Entre aquestes destaquen diversos tipus d'informes, dels quals, els més importants els van realitzar els comissaris americans que van tractar les diferents àrees de la situació a l'arxipèlag.

A través dels documents del *US Congress* hem pogut accedir als informes de defensa primer, durant la ocupació americana (*Reports of the Secretary of War*) i posteriorment de les Comissions Filipines (*Reports of the Philippine Commission*) amb l'arribada de l'administració americana, documentació que

recull tota la informació relativa a les inversions d'infraestructures, el seu estat i realitza sistemàticament un seguiment de l'execució de les obres. La comissió americana va incloure el ferrocarril a la categoria d'administració civil, dins l'àmbit de les comunicacions.

Més endavant, amb la creació de l'Assemblea Filipina l'any 1907, es va organitzar l'Administració pròpia a Filipines. A partir d'aquest moment s'utilitzen principalment els informes anuals dels supervisors en transports, sent el més destacable el de ferrocarrils (*Reports of the Supervising Railway Expert to the Honorable the Secretary for Commerce and Police*). Aquestes fonts comentades feien un seguiment administratiu de les obres i la situació de les comunicacions, però aquestes es trobaven gestionades per empreses privades. Per documentar també la situació econòmica d'aquestes empreses s'han incorporat nombrosos informes privats, normalment balanços i informes mercantils, i en especial els relatius a la marxa de la Manila Railway Co, a partir de la memòria anual que es presentava als accionistes (*Annual Report of the Manila Railway Co*). Per sort, la Manila Railway Co cotitzava a la borsa de Londres i cal destacar també l'accés a les dades de la borsa de Londres per fer el seguiment d'aquesta companyia, i especialment de les notícies econòmiques que l'afectaven (i de retruc a l'economia filipina) i estudiar l'impacte dels fets a la cotització de la Manila Railway Company. (Investor's Monthly Manual Project – Yale (LSE 1869 – 1929).

2. EL FERROCARRIL SOTA L'ADMINISTRACIÓ ESPANYOLA

L'últim quart de S XIX, el ferrocarril havia modificat les distàncies a Europa, abaratint el transport de persones i mercaderies, fet que també es va veure en la reducció de costos i augment de la flota mercant. L'aparició del ferrocarril va fer viable el transport d'aquests productes a preus raonables i va permetre separar els centres de producció dels de consum, o el que és el mateix, es podia vendre la producció a mercats més llunyans (KERR, 1997). La xarxa telegràfica va permetre que les notícies viatgessin ràpidament d'una banda a l'altra, generalitzant la informació.

És dins d'aquest context que hem de veure el projecte i construcció de les infraestructures a Filipines, en un intent de modernització de les comunicacions a la colònia (LOPEZ NAVARRO, 1876). Com a inversió principal, el projecte d'un pla ferroviari a les Illes Filipines va ser quelcom més que l'articulació d'un traçat de les línies de ferrocarril i s'emmarca en un pla de comunicacions molt més ambiciós que tenia com a fi la reorganització de la colònia i l'intent de dotar-la d'un sistema productiu que s'autofinancés.

L'obertura de la línia de Manila a Dagupan, ha estat reconeguda posteriorment com un fet clau per entendre el desenvolupament de les Filipines

(CORPUZ, 1999). La nova línia de ferrocarril, va aportar un increment del valor del sòl, el desenvolupament i nova creació dels pobles propers a estacions, l'estímul del consum de béns d'importació que fins la data es consumien només a l'àrea de la capital i que d'aquesta forma s'estenen a l'àmbit rural, l'increment de la producció i, el creixement dels conreus agrícoles per a l'exportació a través del port internacional de Manila, i per últim, més mobilitat social que va flexibilitzar el mercat laboral mantenint els salaris a la baixa, i noves oportunitats laborals a partir dels serveis que havia de cobrir l'administració i el propi ferrocarril.

El trànsit de passatgers era el més freqüent, com s'esperava d'una línia de nova creació. En una segona fase, calia començar a construir les infraestructures que permetessin adaptar el nou mitjà a la indústria i a l'agricultura de les zones que cobria el ferrocarril. La majoria de la càrrega transportada estava formada per arròs (41%) i sucre (24%). En tercer lloc es situen els materials destinats a la construcció, que juntament amb els dos anteriors assolien el 71% del total. La majoria del trànsit de càrrega prové del nord amb destí Manila. La resta de la producció continuava transportant-se pels mitjans tradicionals, com eren carros i barcasses tan fluvials com marítimes (WILCOX, 1901).

Un fet interessant és que sigui Tarlac el destí més freqüent de passatgers i de càrrega, aquesta província era la menys poblada de les que cobria el ferrocarril. Tarlac tenia les pitjors comunicacions amb Manila de tota la línia, i el ferrocarril va canalitzar aquest tràfic interior. A partir d'aquest moment la província va ser la que va créixer més en població comparada amb les de Bulacan, Pampanga i Pangasinan que mantenien connexions fluvials i marítimes amb la capital. L'arribada a Dagupan del ferrocarril intentava connectar la regió central, que es trobava massa lluny de Manila amb el Golf de Lingayen, l'altra zona més desenvolupada de Luzón.

Però també hi ha indicadors que ens mostren que l'arribada del ferrocarril no sempre era un avantatge. L'increment de la població que van viure molts pobles va desestructurar el seu equilibri social. En general la població no va augmentar, excepte en el cas de Tarlac, sinó que es va concentrar prop de la via.

El ferrocarril va provocar un fet molt més decisiu per a l'economia de l'illa. Per primera vegada, Manila va ampliar la seva àrea d'influència i va traslladar recursos i població a través de la línia. El ferrocarril va establir una via de desenvolupament de la regió, que tot i que va continuar focalitzada a Manila, va distribuir millor l'activitat econòmica (HARDEN, 1898). La nova línia ferroviària va suposar la vertebració de la regió a partir de Manila, ampliant-ne l'àrea d'influència econòmica, demogràfica i social.

3. EL FERROCARRIL SOTA L'ADMINISTRACIÓ NORD-AMERICANA

L'interès de la Comissió Filipina per la línia de ferrocarril entre Manila-Dagupan i per la intervenció de Higgins, gerent de la Manila Railway Company, es va definir en formular les recomanacions per la futura ampliació de la xarxa de ferrocarrils de les Filipines (U.S. Philippine COMMISSION, 1899). La comissió va veure de seguida que Higgins era un home amb experiència i coneixement del territori per poder aconsellar sobre les noves línies que s'haurien de construir. Higgins, que havia col·laborat amb López Navarro en la construcció i gestió del ferrocarril, va ser clar en el convenciment que s'havien de construir noves línies, per que les considerava essencials per a la prosperitat del territori.

Va argumentar que la primera línia que s'havia de construir era la que sortint de la línia Manila-Dagupan anava fins a Batangas. El traçat, ja avançat per López Navarro, uniria San Pedro, Makati i Pasig i arribaria a Batangas en poc més de cent quilòmetres de línia. La importància d'aquesta línia, segons va argumentar Higgins, era la seva posició estratègica perquè permetia la comunicació de les províncies més riques, especialment les àrees al voltant de Batangas i Lipa amb grans explotacions sucreres destinades a l'exportació (LARKIN, 1993).

També va recomanar la continuació d'una ruta seguint la costa fins al sud de Luzón per donar accés a les zones del sud, fins al Bicol, seguint el traçat marcat per López Navarro a la línia sud. Aquesta línia era important per al transport de l'abacà, una de les produccions més valuoses per a l'exportació, i de càrrega molt voluminosa.

Altres rutes proposades per Higgins i provinents de les tasques iniciades per l'administració espanyola eren una línia a la costa oest de Luzon des de Dagupán fins a Ilocos, una altra fins a Benguet per construir un balneari i un hospital militar, projectat pels espanyols, i una línia per connectar amb les zones productores d'arròs de Nueva Écija.

El testimoni de Higgins va donar arguments favorables a la comissió per a un futur traçat de noves línies de ferrocarril a les Filipines, per donar accés als mercats internacionals a les produccions de les explotacions de plantació i desenvolupar econòmicament la colònia, com ja havien projectat les autoritats espanyoles.

La Comissió Filipina va trobar en els ferrocarrils avantatges que no havien sortit a la llum abans, a part de ser un element promotor de desenvolupament econòmic, d'una banda, l'aspecte estratègic sota el punt de vista militar i d'altra banda el ferrocarril com a element uniformitzador social (MAY, 1984).

Un dels objectius principals de les comissions que van arribar a Filipines

era la pacificació del territori, per posteriorment, estendre el sistema administratiu nord-americà. Les zones urbanes es van controlar amb relativa facilitat, gràcies en part, com hem vist, a l'ús del ferrocarril. Els grups rebels es van desplaçar a les zones interiors, poc densament poblades i d'una geografia adversa per a les tropes nord-americanes, especialment en la zona de la *Cordillera Central* (CUNNINGHAM, 1922).

L'administració nord-americana, periòdicament informava sobre els avenços de l'exèrcit nord-americà davant els insurrectes (BONIFACIO, 1984), en un exercici de propaganda destinada a la societat nord-americana i en diverses ocasions va donar el conflicte com a finalitzat, a mida que els focus rebels eren controlats per l'exèrcit, fins que es recomposaven i reapareixia el conflicte, generant malestar a la societat dels Estats Units, fins que l'any 1905, una part del territori interior de Luzón i les Visayas es van retornar a l'autoritat militar per posar-les sota la seva administració, a causa de l'enduriment de les posicions de la resistència filipina.

L'autoritat militar nord-americana es va estendre lentament a les zones més apartades i fins a la *Cordillera Central*, amb patrulles cobrint el territori i campaments militars per, gradualment, assimilar la zona sota el seu control. Es va convertir el territori en una zona administrativa autònoma, que decidia sobre la construcció de carreteres, l'administració dels districtes allunyats, la mediació en les disputes, i intentava posar fi a les insurreccions a l'interior i a les zones més aïllades de les Filipines. No es tractava tan sols d'actes de delinqüència i bandolerisme sinó que hi havia grups organitzats que mantenien una lluita activa contra l'ocupació nord-americana (MCCOY, 2009).

Durant el mes de Juny de 1903, la comissió va aprovar la *Llei de Reconcentració*, i la *Llei de Bandidatge* (1902) que de fet, canviava la tàctica de la guerra contra els insurgents, ja que ampliava els casos en els que es podia establir una mena d'estat d'excepció i s'autoritzava l'ús de la força per les autoritats civils a les zones que es declaraven "infestades" per "lladres" o amb "elevats símptomes de desordre públic o delinqüència". D'altra banda es definia als insurrectes com a bandits o criminals, desvinculant-los de denominacions militars o de resistència. Per lluitar contra els nous "criminals" es va crear el *Philippine Constabulary*, una força de policia insular sota el control directe de la comissió, que en molts aspectes funcionava com un exèrcit colonial amb uniforme de policia, i que permetia continuar amb la guerra a les zones que es consideraven oficialment com a pacificades. Aquest procés es va allargar fins el 1913, quan podríem dir que va acabar realment la guerra, o si més no, el control del territori per part de l'administració militar (KRAMER, 2006).

En aquest context, per facilitar la tasca a les forces de seguretat i garantir el control administratiu del territori, va elaborar un projecte d'una xarxa única de ferrocarril, i en la part corresponent a la illa de Luzon, el projecte aprovat era el proposat per López Navarro en el *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzon*. De fet, no només el projecte es continuava sota l'administració americana, sinó que l'execució d'aquest s'assignava al mateix equip directiu encapçalat per Higgins, que havia treballat durant bastants anys amb l'enginyer en cap López Navarro i posteriorment havia agafat la direcció i la gestió de la Manila Railway Co fins l'arribada de l'administració nord-americana.

Es va atorgar el projecte a dues concessionàries, d'una banda per cobrir la part de Luzón a Speyer i d'altra banda per cobrir les inversions de les Visayas a White, que havia portat a terme les ampliacions dels ports d'Iliolo i Cebú i tenia també interessos en el tramvia de Manila. La proposta d'Speyer aprovada finalment, cobria la xarxa ferroviària de l'illa de Luzón, incloent les corresponents al traçat de la línia Manila-Dagupan en funcionament al 1905, amb una anotació especial indicant que s'havia d'arribar a un acord amb aquesta companyia per garantir aquest traspàs (ROMILIO, 1942). Un punt interessant és que Speyer demanava que fos l'equip dirigent de la Manila Railway Co qui dirigís les operacions, en especial el Sr. Higgins, el director de la companyia des dels seus inicis d'explotació de la línia. El Sr. Higgins havia col·laborat durant la creació de la proposta final de traçat de ferrocarrils a Luzón en les negociacions per apropar distàncies entre l'administració i Speyer & Co. Òbviament el Sr. Higgins coneixia de bona mà el traçat inicial proposat pel Sr. López Navarro al seu *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón*, ja que va treballar amb ell durant varis anys. Una bona mostra és la declaració que el Sr. Higgins va realitzar durant la seva compareixença davant la Comissió nord-americana informant sobre l'estat del ferrocarril. D'altra banda, Speyer & Co van enviar a Filipines a un expert en ferrocarrils, el Sr. Mecalfe, que havia treballat en companyies ferroviàries als Estats Units i a Mèxic, i que en els seus informes va dir que seria pràcticament impossible trobar algú que pugui dirigir el ferrocarril més eficientment que el Sr. Higgins ho estava fent. Metcalfe va ser assistent de Higgins posteriorment, com a home de confiança d'Speyer & Co.

L'administració nord-americana volia que els projectes d'expansió del ferrocarril es realitzessin en un curt període de temps i aquests requerien de fortes inversions. Les dificultats econòmiques que afectaven al ferrocarril també afectaven a les inversions de la major part de l'economia de plantació de les Filipines.

El problema del finançament va obrir un debat que també s'estava portant a terme als Estats Units sobre els beneficis governamentals d'adquirir i

gestionar les empreses d'utilitat pública, entre elles els ferrocarrils. Les grans corporacions de ferrocarrils nord-americanes havien entrat en fallida des de 1906, quan es van fixar els preus del transport. Aquest fet paralitzava les inversions i les reparacions de les vies, en la recerca del benefici empresarial i en segon terme, degut a l'escàs manteniment, a majors incidències en el servei, portant a les empreses a pèrdues. La Manila Railroad Co es trobava en una situació similar, provocada per una època d'accés fàcil al crèdit i a l'augment de les cotitzacions de les companyies de ferrocarril en borsa, que impulsaven la inversió i les noves concessions, sense prioritzar la futura rendibilitat de les noves línies (GLYNN, 1987).

Harrison va nacionalitzar el ferrocarril de Filipines l'any 1915 sota la idea que el poble de Filipines havia de controlar i posseir el monopoli de transport i explotació per a benefici local principalment i no per al benefici d'uns accionistes desvinculats del territori i situats a llarga distància. En realitzar la operació, va apel·lar al bé comú, en base a que l'acord beneficiava primerament al poble de les Illes Filipines ja que el convertia en propietari de la seva principal companyia de serveis, la Manila Railroad Co. Aquest fet canviava radicalment la concepció del servei que havia de realitzar l'empresa, que passava a operar per al benefici dels seus usuaris, en comptes de fer-ho en benefici dels seus accionistes. Es tractava d'un canvi envers una mentalitat més moderna, on l'estat havia de facilitar els serveis bàsics a la població, i especialment en els casos que constituïen monopolis, on es donava el pas de convertir en propietaris del monopoli als usuaris, convertint-lo en un bé públic (MASSE, 1971).

Els ferrocarrils potser no eren un negoci en si mateixos, però l'impuls al creixement que donaven a la regió, i a les connexions d'aquesta amb ports d'exportació, amb altres províncies i amb la capital justificava la inversió realitzada. El govern havia hagut de finançar a les companyies de ferrocarril molt més del desitjable, arribant a la compra i gestió públiques, però s'estava posant la base d'un progrés regional que incidia directament en el creixement de les Filipines.

4. EL PORT DE MANILA

La navegació de cabotatge era el gran sistema de transport a Luzón a finals de S. XIX, i l'administració espanyola tenia clar que el fet de connectar el ferrocarril amb els ports era pràcticament indispensable. Amb la unió del ferrocarril amb els ports, es connectava les explotacions de l'interior amb la sortida marítima i el comerç internacional, veritable font d'ingressos de l'economia filipina (PALACIOS, 1877a).

La xarxa de ports a les Filipines era àmplia però insuficient, ja que en

la seva major part es tractava de ports naturals que funcionaven prou bé per al cabotatge, però que resultaven inoperants per a transports de gran tonatge, que eren els més indicats per al transport de mercaderies internacionals, degut a que no podien accedir a aigües poc profundes, per carregar les mercaderies, que era el que es pretenia (DONNET, 1897). Només hi havia tres ports habilitats per al comerç internacional, el de Manila, el de Iloilo i el de Cebú, i l'administració espanyola va procedir a realitzar les ampliacions d'aquests ports, juntament amb el de Manila, sota la direcció de l'enginyer en cap de la Direcció d'Obres Públiques, l'enginyer, Eduardo López Navarro (GARGIA MORON, 1899).

Amb l'arribada de l'administració nord-americana, i en especial de la Segona Comissió Filipina dirigida per Taft, una de les prioritats va ser la millora de les infraestructures, en general malmeses durant els anys de guerra. Les primeres lleis que va emetre la comissió van destinar recursos per a la reconstruccions de carreteres i ports, especialment el port de Manila, molt malmès durant la batalla de Manila (U.S. WAR DEPARTMENT, 1898).

Els americans van iniciar les obres de reconstrucció i ampliació del port de Manila, seguint els plans que els espanyols havien projectat, però posant els recursos i pressionant el termini per poder realitzar una obra d'aquelles característiques en un breu període de temps. El port de Manila s'havia mantingut durant segles sense protecció davant els forts vents i tifons i Cavite era l'únic punt d'ancoratge per als vaixells massa grans per entrar al riu Pasig, on no podien navegar. Els vapors que arribaven a Manila s'havien d'esperar fora del port, lluny de la costa i traslladar la seva càrrega i passatgers a vaixells de transport més lleugers, exposats al perill durant la temporada de tifons.

L'ampliació i millora del port de Manila i els equipaments que s'hi van instal·lar, anaven encaminades a pensar en Manila com un centre de distribució per al comerç nord-americà a l'Orient i no tan sols pensant en el creixement de la producció de les pròpies illes. Amb la construcció de grans magatzems per als productes nord-americans, es volia crear un centre comercial atractiu per als potencials distribuïdors asiàtics, en contacte amb els majoristes dels Estats Units, creant un gran punt de distribució per als fabricants nord-americans a l'Orient (AUSTIN, 1907).

Però Manila comptava amb desavantatges. No era coneguda als cercles de distribució internacional i no podia oferir un mercat de consum per atraure comerciants a instal·lar-s'hi. A més, es trobava de dos a cinc dies de viatge dels altres grans centres comercials a l'Àsia, ben establerts com a centres logístics de comerç internacional com eren Singapur, Hong Kong, Xangai i les ciutats costaneres del Japó. Aquests comptaven amb unes excel·lents ins-

tal·lacions per a l'emmagatzematge i distribució de mercaderies a l'engròs i vehiculaven la major part del comerç regional, quedant Manila com un port de sortida de les exportacions filipines amb poc pes al comerç regional.

5. EL TRAMVIA DE MANILA

L'anomenat *Tramvia de Manila*, inicialment no era res més que una connexió de la línia entre Manila i Dagupan i els molls del riu Pasig, al port de Manila. Aquesta connexió permetia traslladar les mercaderies des de les plantacions de l'interior fins als molls del port de Manila, on serien embarcades per als mercats d'exportació.

Degut a que es tractava d'un tram urbà, se'l va denominar *Tramvia* i així el trobem a les diverses fonts que hem revisat, així com en la documentació oficial (LA GACETA DE MANILA, 1884). Hi havia també la previsió de realitzar una connexió amb el port de Dagupán, al golf de Lingayen, però no es va arribar a concretar.

D'altra banda, a Manila hi circulaven una sèrie de transports urbans, la majoria tirats per cavalls o animals de càrrega, per transportar a la població i a les mercaderies. De l'organització d'aquest sistema de transport i a partir d'una concessió va néixer la *Compañía de Tranvías de Filipinas*. Inicialment es van projectar cinc línies que van començar a ser operades entre 1885 i 1888. Les primeres línies eren tirades per cavalls i l'any 1888 es va començar a operar una línia amb un vapor.

L'any 1902, es va obrir un concurs per licitar una central elèctrica i les línies del tramvia, que estaven sent operades per la *Compañía de Tranvías de Filipinas*, però que s'estaven deteriorant degut a la falta d'inversió amb el canvi d'administració. La concessió la va guanyar un grup d'inversors americans on hi destacava Westinghouse, i es va crear la *Manila Electric Railway and Light Company* (MERALCO), que va adquirir les propietats de la *Compañía de Tranvías de Filipinas* (SATRE, 1998). Meralco va construir una central elèctrica estava situada a una illa al mig del riu Pasig, i estava equipada amb quatre turbogeneradors Westinghouse, subministrant electricitat a Manila.

L'any 1905 es va inaugurar la primera línia de tramvia electrificat a Manila i sis mesos després de la inauguració de la línia, hi havia uns cent tramvies operatius a la línia de tramvia de Manila (SATRE, 1998). Meralco va ser, de fet, l'empresa urbana més gran de les Filipines i els sindicats la van utilitzar en més d'una ocasió per a vehicular les reclamacions dels obrers filipins com en les vagues de 1909 en protesta contra la reducció aranzel·lària Payne-Aldrich, vist pels nacionalistes filipins com un acte d'integració amb els Estats Units.

6. LA XARXA DE CARRETERES

Les condicions geogràfiques i climàtiques de les Filipines, amb una estació anual de fortes pluges i tifons, rius cabalosos i elevades muntanyes, feia molt difícil el manteniment de les vies terrestres de comunicació, camins i carreteres. Aquest fet, lligat a que durant l'administració espanyola no s'havien introduït encara els vehicles de motor, amb unes exigències de ferm més estrictes que el transport a cavall o en carro, van deixar sota mínims la inversió en carreteres, en un arxipèlag on la majoria del transport es realitzava pel cabotatge o seguint la costa o els rius (PALACIOS 1897b).

D'altra banda la població es trobava concentrada al voltant de Manila i a les zones costaneres i amb nuclis molt dispersos a l'interior. L'administració espanyola, va projectar un pla de carreteres on aquestes eren vies locals que es comunicaven amb les estacions de ferrocarril de la línia principal de Luzon (DONNET, 1897).

Amb l'arribada de l'administració americana, les rutes principals es van mantenir amb el mateix traçat inicial de les vies transitables a finals de segle XIX i en general, no es van realitzar projectes de noves rutes d'immediat (WILCOX, 1901). Es va destinar un pressupost generós per millorar les carreteres a Luzón, però, sobretot degut al desconeixement de la geografia, de les condicions climàtiques i dels materials de construcció, una bona part de les inversions es van perdre degut a les pluges i d'altra banda degut a que la població no tenia animals de tir i no utilitzaven les vies que es deterioraven més ràpidament. El manteniment de les vies era especialment important, per refer els danys que es produïen durant l'època de pluges (LODGE, 1900).

Tant l'administració espanyola com la nord-americana van desenvolupar un sistema de manteniment de les carreteres principals. Es tractava de grups de treball locals sota direcció provincial, anomenats *camineros*. Els *camineros* eren els grups de personal de manteniment sovint itinerants que anaven reparant contínuament el ferm de la carretera. Aquests van continuar operant sota l'administració nord-americana.

Amb la progressiva introducció dels vehicles a motor a les Filipines, i especialment a partir de 1910, es va anar millorant la xarxa de carreteres, prioritzant el ferm apissonat per fer-lo viable per als vehicles de motor.

La prioritat establerta per l'administració americana en construir una capital d'estiu a les valls de Benguet, a Baguio, va propiciar que es realitzés la major inversió en carreteres durant el període americà i el que va ser la inversió més elevada de l'administració americana, en base a un projecte de l'administració espanyola, preparat pel cos d'enginyers d'Obres Públiques. A través de la *Junta Consultiva de Caminos*, l'administració espanyola havia iniciat un projecte d'una carretera a través de la vall de Benguet, sobre el

mateix traçat (de fet hi havia poques alternatives possibles) que van utilitzar els americans posteriorment. Els americans van fer servir de base l'estudi espanyol, i les evidències del traçat que finalment es va emprar demostren que deuria ser així. L'any 1897, es va constituir una Comissió especial d'estudis i execució de la població de Benguet, per realitzar un projecte que incloïa la construcció d'un Sanatori Militar, uns dipòsits per l'abastiment d'aigües i el traçat i construcció de la carretera de 70 quilòmetres, que havia de creuar les muntanyes per accedir, des de la costa fins als 1500 metres d'alçada, a la vall de Benguet, traçat com el que després van construir els americans (OLANO DE LA TORRE, 1898).

Entre els anys 1902 a 1906, es va construir la carretera de Benguet, amb uns elevats costos de construcció que s'havien disparat a la xifra astronòmica de 4,1 M de pesos, fins i tot més que els de l'elevada inversió del nou port de Manila (FORBES, 1908). La carretera, arribava a Baguio, que es va construir com una ciutat d'estiu colonial per proporcionar als nord-americans un clima relaxat amb l'al·leujament de la calor tropical de Manila. En aquesta nova ciutat de mansions, cases d'estiueig i un club de camp, que es va aixecar al voltant d'un llac artificial, amb un cost addicional de 762.000 pesos, els americans van malbaratar bona part del pressupost filipí amb grans despeses i salaris generosos.

La construcció de la carretera de Benguet va ser cara però també va anar lligada a un cas de corrupció de va afectar a l'administració americana. El cas de la construcció de la carretera de Benguet, s'ha de veure com la punta de l'iceberg d'una sèrie d'escàndols que van es van donar sobre els anys 1910-1912 i que van afectar a Taft amb articles comprometedors la premsa, amb crítiques i càrrecs de corrupció en la construcció de la ciutat d'estiu de Baguio (HALL, 1913).

La investigació va concloure que la contractació de Baquio s'havia caracteritzat per "negligència criminal, la falsificació de documents públics, i la malversació de fons públics." A la fi, la construcció de la carretera de Baguio, havia sepultat una bona part del pressupost de les Filipines en infraestructures (U.S. Philippine COMMISSION, 1918).

7. EL DESENVOLUPAMENT ECONÒMIC AL CANVI DE SEGLE

Podríem dir que les Filipines van tenir una economia de subsistència fins el 1870, molt dependent de la producció domèstica per cobrir les pròpies necessitats. En aquest tipus d'economies, s'exporta la part que no es consumeix al mercat interior, normalment matèries primes o productes poc elaborats, i amb aquest flux de divises s'importen productes no fabricats al país, principalment béns d'equip, tecnològicament més avançats.

La inauguració del Canal de Suez l'any 1869, unida amb la reducció aranzelària del mateix any, va ser decisiva per al comerç exterior de les Filipines, amb un augment destacat de les exportacions a partir d'aquestes dates, fins l'augment del proteccionisme al període 1880-90 (FRADERA, 1999).

Però a l'últim quart de segle, va començar a créixer una economia d'exportació agrícola augmentant la dependència de l'economia filipina sobre el comerç internacional. Bàsicament es produïa un intercanvi que consistia a importar béns d'equip i manufactures contra l'exportació de matèries primeres (CORPUZ, 1997). Els beneficis d'aquest comerç van permetre l'adquisició d'eines i petita maquinària per a les zones de conreu, que milloraven processos productius i augmentaven el rendiment i la renda disponible que es traslladava al mercat domèstic.

Durant l'època de l'administració espanyola, els destins de les exportacions filipines es trobaven concentrats als mercats nord-americans, anglès i espanyol, creixent a finals de segle els mercats francès i alemany i xinès i japonès. Durant l'època d'administració nord-americana, es mantenen aquests mercats i la quota corresponent a cadascun d'ells, però el creixement en la xifra d'exportacions anirà destinada al mercat nord-americà, que sobretot a partir de l'obertura del Canal de Panamà, l'any 1914, i de les reduccions aranzelàries de 1913, concentrarà la majoria de les exportacions filipines (NAGANO, 1997).

Les inversions en infraestructures van contribuir d'un mode important al creixement econòmic millorant la competitivitat i beneficiant les exportacions i la indústria domèstica, d'una manera destacable a les àrees al voltant de Manila, on també trobem els majors salaris. Les indústries locals van mantenir creixements consistents en vendes i van augmentar els marges de benefici, però ho van fer majoritàriament a costa de mantenir uns baixos costos salarials (CLARK, 1905). La prosperitat i la modernitat a les ciutats contrastava fortament amb la pobresa que trobàvem a les zones rurals. Aquesta misèria del camp provocarà un èxode de població rural cap als nuclis urbans fet que agreujarà l'empobriment de les classes baixes filipines, en una societat amb creixements demogràfics sostinguts que no serà assumible per les àrees rurals. D'aquí que podríem parlar de que es va produir un creixement econòmic consistent a nivell nacional (HOOLEY, 2006), però no es va traslladar en un progrés general a la població, pel que fa a les rendes i condicions salarials, a excepció, de l'esforç d'universalització de la sanitat i l'educació sota l'administració nord-americana.

8. CONCLUSIONS

La historiografia nord-americana sovint no ha tingut en compte suficientment la tasca dels enginyers espanyols que van traçar les línies mestres dels projectes que finalment es van executar i que, a hores d'ara, encara trobem com a esquelet principal de les infraestructures i comunicacions de les Filipines.

Però aquest inici nord-americà a les Filipines no va partir de zero, i de fet, alguns observadors de l'època ja van presentar al govern colonial nord-americà a Filipines com a continuista dels esforços espanyols. D'altra banda, tampoc podem caure en la simplicitat de pensar que tots els pilars de la nova administració nord-americana a Filipines tenen un origen en l'administració espanyola prèvia. Els nord-americans van fer evolucionar les institucions, l'intent de crear una xarxa administrativa a tot l'arxipèlag, amb mesures com la universalització del sistema postal, educatiu o sanitari.

En la mateixa direcció d'aquesta tesi, cal destacar les línies de recerca obertes recentment per intentar restablir els vincles entre les administracions espanyola i nord-americana, mostrant-les com la modulació d'una realitat comuna: les Filipines. Cal destacar el treball de Dr. Delgado en aquesta direcció (DELGADO, 2007), i especialment l'article aportat per Kramer: "*Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines*", presentat dins la conferència: *Filipinas: Un País Entre Dos Imperios* (CSIC) a Barcelona el Febrer de 2010.

Finalment, com a punt de partida de noves vies de recerca, l'anàlisi de la documentació del Congrés dels Estats Units, i la bibliografia que se'n deriva, creixent durant els darrers anys, lligada a la recerca en fonts espanyoles de la segona meitat del S. XIX, molt abandonada tradicionalment, ens pot donar una via molt interessant per a la reconstrucció de la història durant el final del segle XIX i principis de S XX, especialment per als casos de Cuba, Puerto Rico i Filipines. Els vincles entre administracions que hem trobat en el cas filipí, sembla que podrien tenir un moviment similar en el cas de Puerto Rico i en el cas cubà. De la mateixa manera que els americans van enviar *Comissions* a Filipines per estudiar els diferents àmbits de la colònia, es va fer el mateix per a les dues colònies americanes. En l'àmbit de les comunicacions les tres colònies van incorporar el ferrocarril com a eix de les comunicacions colonials. De la mateixa manera, el ferrocarril va ser el vincle determinant entre l'agricultura de plantació i els centres administratius i els diferents ports de les illes.

BIBLIOGRAFIA

- AUSTIN, O.P. (1907): *The commercial Philippines in 1906, Showing the trade of the islands, the chief countries participating therein, the principal articles imported and exported, and details of trade of the United States with the islands during a Term of years*, Department of Commerce and Labour, Washington, Government Printing Office, pp. 6-18.
- BONIFACIO S. (1984): *The Filipino Reaction to American Rule 1901-1913*, Quezon City.
- CLARK, V.S. (1905): *Labour conditions in the Philippines. Bulletin of the Bureau of Labour*, No 58, May. Washington DC, Government Printing Office, pp. 721-905.
- CORPUZ, O.D. (1997): *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, pp. 170-172.
- CORPUZ, A.G. (1999): *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, pp. 13-27.
- CUNNINGHAM, W.J. (1922): *American Railroads: Government control and Reconstruction Policies*, Chicago, pp. 9-14.
- DELGADO, J.M. (2007): *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in Memoriam, Col·lecció Àgora núm. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, pp. 509.
- DONNET B. (1897): *Las obras públicas en Filipinas*; Madrid, Revista de Obras Públicas.
- FORBES, W.C. (1908): *Writings, reports, and travel accounts*, pp. 28 April
- FRADERA, J.M. (1999): *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, pp. 117, 192.
- GARCIA MORON, J. (1899): *Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila*, Madrid, Revista de Obras Públicas.
- GLYNN, V.J. (1987): *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, pp. 20-38
- HALL M. A. (1913): *Quarterly Bulletin of the Bureau of Public Works*, Manila, pp. 17th January.
- HARDEN, E. W. (1898): *Report on the Financial and industrial conditions of the Philippine Islands by Edward W. Harden (special commissioner of the United States)*, Washington, D.C., Government Printing Office.

- HOOLEY R. (2005): *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburgh, pp. 464-488.
- KERR, I.J. (1997): *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, pp. 127-156.
- KRAMER, P. (2006): *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines*. Chapell Hill. University of North Carolina Press, pp. 155-162.
- LA GACETA DE MANILA (1884): del 22 de Abril de 1884.
- LARKIN, J. A. (1993): *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, pp. 59-64.
- LODGE, (1900): *The Philippine islands, a brief compilation of the latest information and statistics obtainable on the numbers, areas, population, races and tribes, mineral resources, agriculture, exports and imports, forests and harbours on the Philippine islands*, Manila, Committee on the Philippines, pp. 15th February.
- LOPEZ NAVARRO, E. (1876): *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^ª.
- MASSE, E. H. (1971): *Francis Burton Harrison. Governor General of the Philippine islands, 1913-1921*, Catholic University Of America, Washington, p. 191-198.
- MAY, G. (1984): *Social Engineering in the Philippines. The Aim, Execution, and Impact of American Colonial Policy 1900-1913*, Quezon City, pp. 5-6
- McCOY, A.W. (2009): *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, pp. 218-227.
- NAGANO, Y. (1997): *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, pp. 1-20.
- OLANO DE LA TORRE, A. (1898): *Las obras públicas en Filipinas (conclusión)*; Madrid, Revista de Obras Públicas
- PALACIOS G. (1877a): *Reseña general sobre la importancia de la isla de Luzón y del puerto de Manila, y sobre la necesidad y condiciones de los caminos de hierro en dicha isla*; Madrid, Revista de Obras Públicas.
- PALACIOS, G. (1877b): *Reseña general sobre la importancia mercantil de la isla de Luzón (Filipinas)*, Madrid, Revista de Obras Públicas.
- ROMILIO, J. (1942): *A brief history of the construction of railroad lines of the Manila Railroad Company*. Manila, pp. 10-12.
- SATRE G.L. (1998): *The Metro Manila LRT System*, Japan Railway & Transport Review No 16, pp. 27-33.

U.S. Philippine COMMISSION (1918): *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, pp. 142-149.

U.S. Philippine COMMISSION (1899): *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, pp. July 19.

U.S. WAR DEPARTMENT (1898): *Military Notes on the Philippines*, Government Printing Office, Washington, pp. 12-32

WILCOX, W. B. (1901): *Through Luzón on Highways and Byways*, Philadelphia, Frankin Book Co.