

Comunicacions i desenvolupament a Filipines: De l'administració espanyola a la nord-americana (1875-1935)

Dídac Cubeiro Rodríguez

TESI DOCTORAL UPF / 2011

DIRECTOR DE LA TESI:

Dr. Josep Maria Delgado (Departament d'Humanitats)

IUHJVV (UPF)

AGRAÏMENTS

El meu interès per la història em va portar a endinsar-me en la història oriental inicialment i en la història colonial nord-americana posteriorment. Voldria agrair als professors de l'Institut d'Història Jaume Vicens i Vives i especialment al Dr. Delgado per haver-me introduït en aquest món i haver-me transmès l'interès per investigar i arribar més enllà dels fets i a qüestionar-me el discurs existent, intentant crear una veu pròpia i un criteri personal sobre el camí de la història. Darrera d'una tesi hi ha moltes petites col·laboracions desinteressades, com els mapes i documents enviats a través del Dr. Delgado pel Dr. Alonso o la Dra. Elizalde, i d'altres, o els textos i escrits enviats per la Universitat de Michigan i per la Universitat de Filipines, sense els quals hauria estat molt difícil realitzar aquesta recerca.

Vull agrair al Dr. Delgado la seva dedicació i esforç enviant-me noves troballes i mantenint-me al dia sobre les publicacions que anaven apareixent sobre Filipines. Durant tots aquests anys, no hauria estat possible seguir amb la tesi si no fos pel seu entusiasme i per la idea que estàvem realitzant una tasca important.

Finalment agrair a la meva família pel seu suport incondicional i pels seus ànims. A la meva dona, Pilar, per entendre tan bé que això és important per a mi, a la meva filla, Irene, per omplir-me d'alegria i fer més lleuger l'haver de compaginar aquesta tasca de recerca amb la meva feina professional. A elles dos per totes les hores robades a la seva companyia per la tesi. Als meus pares per haver-me animat a continuar amb el camí i no deixar allò que m'apassiona. A la meva germana com a doctorand, per entendre la dificultat i les recompenses que això suposa. I finalment als meus avis, que estic segur que avui s'alegrarien i estarien orgullosos de veure'm aquí, i a tots aquells que d'una manera o altra han col·laborat en fer possible la realització d'aquesta tesi.

RESUM

Les comunicacions i infraestructures sempre han estat claus per explicar el desenvolupament econòmic. Durant la segona meitat del segle XIX, l'administració espanyola a Filipines va iniciar una tasca d'inversió en infraestructures per desenvolupar un model productiu basat en la producció per a l'exportació. Per portar-lo a terme, va ampliar el port de Manila dotant-lo d'una estructura que permetés l'accés de bucs de gran tonatge i d'altra banda, el va connectar amb el ferrocarril, en una línia que vertebrava Luzón i donava sortida als productes de les explotacions de plantació. L'administració nord-americana va continuar l'expansió d'aquestes línies, i va modernitzar la xarxa de carreteres i de tramvies urbans, en una política continuïsta d'inversió en infraestructures sobre els traçats originals projectats inicialment per l'administració espanyola.

ABSTRACT

Communications and infrastructures have always been the key to explain the economic growth. Late in the XIX century, the Spanish administration in the Philippines began a task of investing in infrastructures to develop a production model based on "produce to export". To carry it out, expanded the port of Manila, giving it a structure that allow access of large tonnage ships, on the other hand, was connected with the railway, with a line crossing Luzón, and a way out for the production of the plantation sites. The U.S. administration continued the expansion of this line, and expanded also the road network and the urban tramways, with a continuous policy based on investment in infrastructures on the routes started and initially projected by the Spanish government.

PRÒLEG

I. Objectius i tractament del tema

La finalitat de la recerca portada a terme pretén, analitzant les polítiques d'infraestructures i comunicacions projectades durant la segona meitat de segle XIX per l'administració espanyola a Filipines, establir una connexió amb l'expansió i el desenvolupament d'aquestes per part de l'administració nord-americana, durant el primer quart de segle 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.

Durant la realització del treball de recerca per assolir la Suficiència Investigadora, es va iniciar l'estudi sobre el 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. Aquest estudi previ ens va ajudar a establir un punt de partida en el conjunt d'actuacions que s'estaven preveient a Filipines i que, com veurem en el present treball, anaven dirigides a convertir l'economia filipina en una economia de producció per a l'exportació a una escala no vista anteriorment al comerç exterior de l'arxipèlag.

L'estructura del treball consta del pròleg seguit per nou capítols més les consideracions finals. A les primeres pàgines,

corresponents al pròleg, es plantegen els objectius, es parla de la temàtica seguida en els diferents capítols i es detallen les fonts. Tot seguit, al primer capítol es realitza una breu introducció de l'escenari econòmic al sud-est asiàtic i les Filipines durant la segona meitat del segle XIX, període on s'iniciaran els projectes d'infraestructures més rellevants de la colònia i els trets comuns fins els anys trenta del segle XX. En aquest capítol veurem que la regió va ser molt dependent del comerç exterior, malgrat s'hi va desenvolupar una indústria interior impulsada per les exportacions. La inauguració del canal de Suez al novembre de 1869, marcaria un moment de creixement a l'economia de la zona i el despertar de les indústries locals i produccions lligades a l'exportació i el creixement de les infraestructures de logística i comunicacions, creant plataformes d'exportació per als productes d'economia de plantació amb destí als mercats metropolitans.

En els capítols següents s'analitzen les principals inversions en infraestructures realitzades a Filipines, fent referència als ferrocarrils (capítols segon, tercer i quart), als ports (capítol cinquè), tramvies (capítol sisè) i carreteres (capítol setè). Aquests capítols són transversals i es situen dins el període estudiat d'ambdós administracions per poder seguir la continuïtat dels projectes i les seves vinculacions entre els dos governs.

Els capítols segon, tercer i quart es dediquen al ferrocarril. En el primer dels tres apartats, s'analitza el treball realitzat per l'administració espanyola, fins la guerra hispanoamericana de finals de segle XIX. El següent capítol tracta sobre el traspàs de les infraestructures entre ambdós administracions i la resolució legal del conflicte que va sorgir amb la transmissió de les Filipines

als Estats Units. Per últim, el darrer capítol sobre el ferrocarril, parla de l'expansió del traçat sota l'administració americana. Com veurem en aquest bloc temàtic dedicat al ferrocarril, el projecte de ferrocarril entre Manila i Dagupán va marcar l'inici de les grans infraestructures a Filipines i el camí per reconvertir l'economia filipina d'una economia de subsistència a una economia d'exportació. S'obria el camí per incentivar la producció, la concentració de la població en nuclis urbans i el creixement de les exportacions.

Es van iniciar varies ampliacions del traçat inicial, que no van tirar endavant degut bàsicament a la falta de finançament. Amb la guerra hispanoamericana de finals de segle XIX, la posterior administració nord-americana va reprendre els projectes inicials, no sense abans guanyar un recurs davant la Manila Railway Co i finalitzant un acord de recompra que situava al capdavant de la companyia a reconeguts inversors nord-americans, els banquers de Nova York, Speyer & Co.

L'administració nord-americana va continuar amb l'ampliació del traçat seguint les pautes marcades pel cos d'enginyers espanyols en els projectes presentats durant la segona meitat de segle XIX. La Primera Guerra Mundial a Europa va provocar una paràlisi en el comerç internacional, retallant el crèdit disponible que es destinava ara a finançar el conflicte i reduint les línies marítimes de transport, fet que va provocar que el comerç exterior de Filipines es ressentís notablement.

D'altra banda, a nivell intern, l'especulació sobre els terrenys per on havia de passar el ferrocarril i la corrupció, van afectar al govern

de les illes, que per tallar d'arrel la situació va intervenir la companyia. Feia temps que la Manila Railway Co no disposava del crèdit suficient per tirar endavant les ampliacions i degut a això el govern filipí va fer de garant del deute, però les operacions de frau detectades i la corrupció dels seus dirigents, van provocar la ràpida nacionalització de la Manila Railway Co que va passar a gestió pública.

Després d'analitzar el ferrocarril, en el capítol cinquè, estudiem les principals inversions en ports que es van realitzar a Filipines durant aquell període. La major part del comerç i del transport que es realitzava a Filipines era marítim i de cabotatge. La majoria dels ports en època espanyola no permetien la càrrega i descàrrega dels vaixells de gran tonatge que s'estaven imposant al comerç internacional. Només els ports de Manila, de Cebú i d'Iloilo estaven equipats per a aquesta finalitat però eren molt limitats i no podien abastir un creixement comercial com el que s'estava produint. En el model productiu que s'estava gestant, amb un interior on l'economia de plantació nodria les exportacions i creixia gràcies al comerç internacional, era vital disposar d'infraestructures de manteniment, càrrega, descàrrega i fabricació de bucs adequada per al comerç en expansió. Per fer efectiu aquest sistema, calia connectar el ferrocarril amb el port de Manila per poder incorporar ràpidament la producció al canal de distribució, a través de les exportacions via marítima.

Sota aquestes premisses es va iniciar l'ampliació del port de Manila pel mateix equip que prèviament estava treballant en la planificació de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan.

Malgrat les dificultats tècniques, de falta de recursos i de canvis en l'equip directiu, l'ampliació es va realitzar amb èxit i es va dotar a Manila d'una infraestructura que el posava a l'alçada dels millors ports de l'Índia britànica o del port de HongKong, que en aquella època mantenia un comerç creixent i molt estable amb Manila.

Les autoritats espanyoles van preveure la millora dels altres dos ports internacionals i de varis ports a Luzón, entre ells el de Dagupan, al Golf de Lingayen, on finalitzava la línia ferroviària i que canalitzava bona part del comerç amb la Xina. De fet, i tant important com l'ampliació, es va realitzar la connexió dels ports amb la via ferroviària.

Com hem dit anteriorment, el comerç marítim i de cabotatge era el més important a les Filipines, però la majoria dels ports eren menors i en molts casos eren ports naturals amb una mínima infraestructura. Coneixem aquestes dades dels informes dels fars construïts sota l'administració espanyola a Filipines. L'administració nord-americana va fer un esforç per ordenar i registrar els ports existents, dotant-los de les infraestructures bàsiques. Segons els registres, el nombre de ports oberts al tràfic va créixer d'una manera considerable sota l'administració nord-americana. No creiem que es tracti de noves obertures, al menys en el cas de Luzón, sinó de nous registres i de millores en els equipaments. En el cas de les Visayas es produïa una situació similar. L'administració nord-americana va millorar la xarxa portuària i va convertir més ports en aptes pel comerç internacional.

En el següent capítol, el sisè, s'estudia la implantació del tramvia, com a mostra d'evolució del patró urbà, i l'arribada en el tram final del període estudiat, de l'electricitat als nuclis més importants. Degut al creixement de Manila i de la seva àrea metropolitana, amb el creixement dels suburbis, es va fer necessari establir un sistema de desplaçament, a banda dels carros i dels transports variis existents, que ordenés el trànsit a la ciutat i donés una sortida a les necessitats de transport de la població de manera organitzada. Es van projectar inicialment varies línies de cavalls i carruatges i posteriorment es van instal·lar les vies. No seria fins l'arribada de l'administració nord-americana que es van electrificar les vies existents, que es van ampliar, en base al traçat inicial. Les empreses que van dotar d'electricitat a Manila es van fer càrrec de la compra de les línies existents i es va crear MERALCO, empresa que encara actualment subministra electricitat a les Filipines.

Com a darrer capítol sobre les infraestructures més rellevants de la colònia, en el capítol setè s'analitzen les inversions en camins i carreteres. La xarxa viària a l'època espanyola es limitava a un conjunt de camins i vies en un estat més o menys acceptable. Sovint la majoria quedaven intransitables en l'època de pluges i només aquells que es trobaven piconats es consideraven vies de primera classe. L'arribada nord-americana va marcar un abans i un després en la qualitat i quantitat de kilòmetres pavimentats i d'altra banda va ser una de les prioritats del nou govern. La tasca nord-americana es va centrar en pavimentar una bona part dels camins i vies existents i dotar-les de ponts permetent la bona circulació durant tot l'any. Durant les primeres dècades del segle XX es va produir un fet que explica aquesta iniciativa i que en major o menor terme estem segurs que també s'hauria produït en

el cas de continuar el govern espanyol, i va ser la introducció massiva dels vehicles de motor, inicialment en forma d'autobusos de transport col·lectiu. Aquests vehicles feien indispensable la pavimentació de la xarxa i d'altra banda, dotaven de recursos, a través de les llicències de circulació, a l'administració. Aquesta, veient el trànsit i les necessitats creixents, va obrir concessions per determinats trams a canvi d'un peatge. L'altre fet que va marcar la inversió de l'administració nord-americana a les Filipines en carreteres va ser la instal·lació de la capital d'estiu a Baguio, a una vall interior a certa alçada amb un clima temperat que feia més agradable l'estada a l'època càlida. Aquesta via ja va ser planificada anteriorment pels espanyols que hi van projectar un hospital militar per guarir les malalties pròpies del clima tropical.

Com hem comentat, la xarxa de carreteres va millorar considerablement lligada a la introducció dels vehicles de motor. Però es va produir una tercera variable que va fonamentar la inversió realitzada en carreteres, i era, en part, l'essència de l'administració nord-americana: l'extensió i universalització de la xarxa de correus. El propi creixement de les comunicacions a Estats Units ha anat lligat al servei de correus, en un país, on encara avui en dia es tracta d'un servei indispensable per al bon funcionament de l'administració i de l'economia. L'administració nord-americana es va trobar amb una xarxa de correus i telègrafs molt deficient i va posar entre les seves prioritats la seva universalització. Era indispensable tenir unes bones carreteres i a través d'aquestes es van posar els fonaments per instaurar el servei de correus.

En aquest punt, podríem dir que per primera vegada a Luzón i en bona part les zones més poblades de les Visayas, quedaven emparades per l'administració, que des de l'època espanyola es limitava a l'àrea metropolitana de Manila i als grans centres de població. En general, la població es trobava repartida per la perifèria costanera i quedava coberta pel transport de cabotatge. Amb la millora de les carreteres es va entrar en una nova etapa econòmica, amb el creixement de centres urbans a l'interior, lligats en aquest cas a les explotacions i plantacions de productes lligats a l'exportació. Amb la xarxa de correus es va universalitzar també la xarxa telegràfica i les estacions de ràdio on aquesta era inexistent.

Si en els capítols precedents hem estudiat la projecció i expansió de les xarxes d'infraestructures de comunicacions, en el capítol vuitè s'analitza l'impacte i les repercussions en el creixement econòmic que van tenir aquestes actuacions a les Filipines. Durant la segona meitat del segle XIX, es va produir un canvi considerable en l'economia de l'arxipèlag, especialment marcada per la inauguració del canal de Suez, l'any 1869, que va provocar un creixement del consum dels mercats d'exportació, com en el cas de la creixent demanda de sucre als mercats francès o anglès. Aquest fet va promoure el creixement natural de la producció estimulada per la demanda internacional i va fer veure a l'administració que era necessari la inversió en infraestructures per potenciar el creixement.

L'ampliació del port de Manila va estimular i va dotar a les Filipines d'un port apte per a l'exportació de primera línia i el ferrocarril va

aglutinar la població al seu entorn i va crear una zona de recollida de les explotacions de productes de plantació.

El següent fenomen que trobem és l'especialització pròpia de la competència entre les diverses explotacions i els costos d'escala. Cal dir que els costos, degut a la debilitat del peso filipí als mercats internacionals, eren molt reduïts, ja que la mà d'obra es pagava en pesos mentre que el producte final es cobrava en lliures, francs o dòlars americans, deixant un gran marge de benefici. Les produccions van augmentar considerablement fins a final de segle XIX patint una caiguda durant el període de guerra hispanoamericana. Cal destacar que es trigaran bastants anys, pràcticament una dècada, fins que les produccions no es recuperen als nivells que es van assolir amb l'administració espanyola. Si analitzem els productes principals, el sucre i l'abacà van ser els més exportats en ambdós administracions, seguits pel tabac, que en el cas nord-americà patia una forta competència dels productors locals. Altres productes menors, com el cafè, els tints i el carbó van tenir una evolució molt més discreta.

Durant els anys vint, la producció s'estabilitza i arriba a nivells molt importants, degut, d'una banda, a la finalització de les millores en infraestructures, i d'altra banda, a la inauguració del canal de Panamà, l'agost de 1914, que va impulsar d'una manera definitiva les exportacions filipines a la costa est nord-americana. Si analitzem l'evolució del comerç d'exportació filipí, veiem que es mantenen pràcticament en els mateixos destins i nivells d'exportació, afegint-se el creixement de les exportacions nord-americanes. És especialment rellevant el manteniment dels mercats espanyols en el cas del sucre i del tabac.

El novè capítol intenta matisar la visió econòmica de l'escenari que hem descrit en els capítols anteriors, donant un punt de vista diferent al que tindríem actualment, pel que fa a les actuacions econòmiques seguint els principis de l'època. Durant el període que estem analitzant es va produir una evolució sobre el pensament i la doctrina econòmica que guiava la política econòmica dels estats. A finals del segle XIX el pensament predominant venia marcat per Say com a figura principal i identificava la producció com a font del creixement econòmic. Ens trobem en una època on la demanda supera àmpliament a la oferta i on llavors, tot el que es produïa trobava sortida als mercats, principalment occidentals (Europa i Estats Units). L'estat, per tant, havia de posar els mitjans i les infraestructures per afavorir la producció dels seus territoris, especialitzant-los en funció dels marges dels productes dels mercats de destí en una anàlisi cost-benefici.

A principis del segle XX, la incorporació de les classes obreres al consum, va afavorir aquesta tendència d'especialització, i va augmentar els costos de producció a occident, fent més competitius els productes de les colònies. Durant les primeres dècades dels segle XX, es van iniciar les doctrines econòmiques que instaven als estats a intervenir directament en l'economia, per controlar els mitjans de producció estratègics, d'una banda, i per estimular-la d'una altra, ja que degut a les restriccions de crèdit i caiguda del consum provocat per la Primera Guerra Mundial, part de la inversió en infraestructures es va suportar directament pels estats, especialment després de la ruïna de moltes de les concessions ferroviàries tant als Estats Units com a Europa. En la teoria econòmica recent, s'ha demostrat, que el factor que impulsa

el creixement amb uns recursos donats és la tecnologia, la formació i les infraestructures, explicant perquè unes regions que pertanyen del mateix nivell creixen a ritmes diferents.

Finalment, el treball acaba amb el recull de les idees més significatives, amb un seguit de conclusions com a consideració final de la recerca presentada en aquesta tesi.

Com hem comentat a l'inici, i per establir el marc temporal que s'ha triat per a l'estudi, entre els anys 1875 i 1935, el treball parteix de l'estudi del *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón* que es va preparar l'any 1875. Aquest pla de ferrocarrils, més que un projecte 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. Les pretensions del pla són més àmplies, i la pròpia *Dirección General de Obras Públicas*, iniciarà d'altres projectes per potenciar les infraestructures de Luzón, que es divideixen en eixos interrelacionats (ferrocarril, telègraf, fars, ports, carreteres...) que articulen un projecte comú més ambiciós, com seria el de dotar a l'economia filipina d'una plataforma logística moderna per al seu temps, fent-la més competitiva de cara al comerç internacional de l'època.

Aquesta visió serà continuada per la nova administració nord-americana que recuperarà i ampliarà els projectes previs, donant més velocitat a les execucions d'aquests i creant sinèrgies entre els diferents medis de transport, fet que permetrà un creixement de l'economia filipina.

Com a tancament de l'espai temporal tractat per la tesi, el 14 de maig de 1935, els filipins van votar en referèndum la nova Constitució preparada per una comissió especialment creada amb aquesta finalitat, la *Constitutional Convention*¹. Van votar 1.213.934 filipins a favor, un 96,6%, contra 42.690 filipins que ho van fer en contra, el 3,4%. El fet d'assolir una majoria tan clara va ser decisiu per al futur de les Filipines, que havien convocat el referèndum a partir de la llei emesa a tal efecte pel Congrés nord-americà (*Public Act No 127*) aprovada el 24 de març de 1934. El procés establia com a data per a la independència l'any 1945, i com a període d'adaptació es creava un govern tutelat de deu anys anomenat Philippine Commonwealth Government.

II. Estat de la qüestió i fonts utilitzades en la recerca

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 elaborada per 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 UAB. Es tracta d'una base de dades molt àmplia que cobreix perfectament el període estudiat i ha estat un dels pilars de l'actual tesi.

¹ BENITEZ, C. *The new Philippine constitution*, Pacific Affairs, Vol . 8, No 4, University of British Columbia, Dec 1935 , pp. 428-432

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. Sobre aquest període d'administració espanyola a Filipines, han estat rellevants les referències a les relacions de nivell institucional, fiscal i econòmic aportades per autors com Legarda (*After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*), Fradera (*Colonias para después de un Imperio*) o Delgado (*Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*), entre d'altres. 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.

La historiografia nord-americana ha tractat les relacions entre els Estats Units i les Filipines des de diversos punts de vista, sovint sota el prisma de la construcció administrativa de la nova colònia sota els ideals nord-americans. Els treballs més significatius provenen d'Stanley (*A Nation in the Making: The Philippines and the United States, 1899-1921*), May (*Social Engineering in the*

Philippines: The Aims and Execution, and Impact of American Colonial Policy, 1900-1913), Karnow (*In Our Image: America's Empire in the Philippines*), o més recentment Go (*The American Colonial State in the Philippines: Global Perspectives*) i Kramer (*The Blood of the Government. Race, Empire, the United States and the Phillipines*), Kramer ens dóna una mostra clara del sentiment paternalista que va guiar principalment a la primera comissió nord-americana. En la mateixa direcció, Williams², Secretari de la Comissió Filipina, comenta:

Un nou govern s'està creant des de zero, peça a peça, a mida que passen els dies i les setmanes. És un fenomen interessant, el fet de la construcció d'un Estat modern sobre els fonaments de l'edat mitjana, el lliurament a aquest país d'un sol cop de totes les innovacions i descobriments que han marcat el progrés nord-americà.

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. En aquest cas es tractava de la línia ferroviària ja existent que

² WILLIAMS D., *The Odyssey of the Philippine Commission*, Chicago, A.C. McClurg, 1913, pp.320-321

connectava Manila amb Dagupán. Segons Noyes (*Luzon's one railway. Uncle Sam runs a railroad*), l'ocupació de Tarlac va permetre a les tropes americanes controlar la línia ferroviària, ja que controlaven els ports de la badia de Manila i del Golf de Lingayen. El govern americà cercava establir un sistema per evitar possibles revoltes sobretot a l'interior de les illes, sovint de difícil accés i lluny de les autoritats colonials. En aquest sentit, el ferrocarril era una de les millors opcions, segons defensa Root (*Effect of system of railroads in the Philippine islands. Letter from the Secretary of War, in answer to Senate resolution directing him to inform the senate what effect, in his opinion, a system of railroads in the Philippine islands would have on the cost of maintaining law and order and protecting life and property in those islands, etc.*), de cara a mantenir l'ordre, per que malgrat no redueix el cost policial, ja que s'han de dotar igualment, si que redueix substancialment la necessitat de vigilància al territori. La percepció de la població sobre un sistema de comunicacions ràpides amb les diferents ciutats sota control de l'autoritat redueixen els disturbis. Així mateix la prosperitat que acompanya al ferrocarril ajuda a mantenir els territoris que el creuen sota un govern ordenat. Els treballs posteriors de McCoy (*Policing America's Empire. The United States, the Philippines, and the rise of the Surveillance State*) mostren que les Filipines van ser un camp obert a les pràctiques "clandestines" de la policia i de l'exèrcit americà, i mostra d'aquest poder arribarà a partir de la segona comissió filipina, posant la política d'expansió dels ferrocarrils quasi en mans de les forces policials.

D'acord amb Julian Go (*American Empire and the Politics of Meaning. Elite Political Cultures in the Philippines and Puerto Rico*

during US Colonialism), l'establiment d'una colònia-estat (una institució política que era geogràficament distant i jurídicament diferent, però subordinada al govern nord-americà) era imperatiu per part dels nord-americans si el govern dels Estats Units volia mantenir la seva sobirania sobre les Filipines. Paul Kramer (*The Blood of the Government. Race, Empire, the United States and the Phillipines*) defensa, que la ocupació nord-americana de les Filipines, i el veritable significat de la guerra va ser, més enllà de qualsevol qüestió política, un fet racial i elemental, en el sentit més primari de l'expressió.

Més endavant, amb la creació de l'Assemblea Filipina l'any 1907, es va organitzar l'Administració pròpia a Filipines. La formació de l'Assemblea, i l'ascens de les elits filipines dins l'administració americana es troba ben documentat a l'estudi de Kramer. Amb la nova Assemblea Filipina, les infraestructures i comunicacions van passar a dependre del nou Departament de Comerç i Policia. A partir d'aquest moment s'utilitzen principalment com a font, els informes anuals dels supervisors en transports, sent el més destacable en el nostre cas, el de ferrocarrils (*Reports of the Supervising Railway Expert to the Honorable the Secretary for Commerce and Police*). Aquestes fonts feien un seguiment administratiu de les obres i la situació de les comunicacions, malgrat aquestes tasques es trobaven gestionades per empreses privades. Per documentar també la situació econòmica d'aquestes empreses s'han incorporat nombrosos informes privats, generalment 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*). D'altra banda, 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.

Darrere de les administracions i de les companyies hi ha persones, que sovint porten la seva tasca més enllà del que seria la seva obligació professional. Aquests apunts sobre el temperament, els objectius personals, han estat aportats sota diversos punts de vista. Com a personatges principals, cal destacar, a López Navarro, del qual hem trobat nombroses referències bibliogràfiques i relatives a les seves actuacions a la *Revista de Obras Públicas*. Del seu col·laborador, i home que serà el vincle real entre ambdós administracions, l'espanyola i la nord-americana, en la gestió del ferrocarril, Horace Higgins, trobem referències creuades a través dels informes de la companyia de ferrocarril, i dels diaris i escrits dels presidents de les administracions americanes a la colònia, destacant com a font principal la seva declaració davant la Primera Comissió Filipina que afegim en un dels annexos del present estudi. D'altres personatges decisius per al desenvolupament del ferrocarril van ser els governadors Taft i Harrison, dels quals trobem informació i apunts sobre les seves intencions als seus escrits personals i publicacions, de la mateixa manera que en el cas de Forbes (*Journals*), sobre el que s'han treballat els diaris personals, aportats en bona part a través del treball de Glynn (*Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*) i que ens permet també aproximar-nos a la personalitat d'una figura que serà important en el futur polític immediat de les Filipines, i que durant el període que ens

afecta serà President de la Manila Railway Company, el Sr. Quezón.

S'han utilitzat altres fonts especialment rellevants per palpar el sentiment de l'evolució dels projectes i la recepció social d'aquestes inversions. Ens referim a diversos diaris i publicacions periòdiques, on podem destacar *The Far Eastern Review*, *The Philadelphia Enquirer*, *The New York Times*, *l'Evening Star*, *Manila Times*, *La Gaceta de Manila* o *La Vanguardia*.

En l'àmbit econòmic, referint-nos a la creació d'una xarxa de comunicacions i el seu impacte sobre l'economia de les Filipines ha estat analitzada prèviament, malgrat d'un mode bastant superficial per Corpuz (*The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines*), que es limita a tractar les dades provinents dels informes de la companyia pel que fa a transport de viatgers i mercaderies, sense establir un vincle clar entre les infraestructures i el creixement econòmic de les Filipines i abandonant part de l'anàlisi de l'època espanyola. Principalment, Corpuz analitza l'evolució de la demografia i la urbanització de Manila i l'impacte del ferrocarril a Luzón. La majoria del seu treball s'emmarca ja dins del període d'ocupació americana, malgrat a l'inici tracta breument el període espanyol.

S'ha escrit molt sobre el ferrocarril i les seves repercussions econòmiques, com a motor d'altres sectors de l'economia i com a símbol de la modernització industrial. Sovint s'han fet estudis molt generals o molt locals sobre el ferrocarril i l'impacte que aquest ha provocat al territori. Degut al curt traçat de la línia estudiada a Luzón, fins i tot tenint en compte les seves expansions posteriors,

hauríem de fer referència als estudis d'àmbit local, però el caràcter colonial de la inversió ens va fer decantar especialment per l'estudi que va realitzar Kerr (*Building the Railways of the Raj 1850-1900*) sobre els ferrocarrils a la Índia. Cal destacar l'estudi sobre les condicions de treball i de vida dels diferents obrers, i l'evolució al llarg del temps dels mètodes de construcció. Kerr té a favor seu el fet de que a la Índia, es van succeir les construccions de ferrocarrils durant quasi cinquanta anys, amb molts quilòmetres construïts i amb diferents sistemes d'execució.

Treballs sobre el desenvolupament econòmic de les Filipines durant l'època de l'administració nord-americana, són aportats per Hooley (*American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*), que realitza una bona aproximació del que podria ser el PNB de les illes, mentre que Nagano (*Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*) realitza un estudi del comerç internacional i l'anàlisi del comerç exterior, principalment a través de l'origen de les importacions i el destí de les exportacions filipines. En referència a l'anàlisi del comerç exterior durant el primer terç del segle XX hi ha apunts interessants a l'anàlisi comparat que realitza Booth (*Four Colonies and a Kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930's*), on ens dona pistes sobre la situació de l'economia exterior filipina en comparació a colònies veïnes, malgrat el seu anàlisi queda fora del nostre àmbit d'estudi. En aquesta direcció, d'anàlisi comparada entre l'economia filipina i el seu entorn (Sud-est asiàtic) són interessants els articles de la pròpia Booth (*Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*) sobre les relacions i interessos

econòmics generats entre la colònia i la metròpoli, i l'aportació de Huff (*Monetization and Financial development in Southeast Asia before the Second World War*) on estudia els vehicles d'inversió durant el període que cobreix el nostre estudi, entre el darrer quart de segle XIX i el primer terç del segle XX. Aquests estudis s'han complementat amb l'accés a les dades del Departament de duanes i comerç exterior (*Annual Report of the Bureau of Customs and Foreign Commerce of the Philippine Islands*).

L'anàlisi dels censos, ens permetrà accedir al detall de la indústria que s'estava formant a Filipines, les seves activitats, establiments i resultats econòmics. Per realitzar un estudi sobre l'evolució industrial i comercial s'han analitzat els censos de 1906 i de 1918 principalment, ja que ens donen una mostra del creixement que es va produir. Hem de tenir en compte que la majoria de les grans infraestructures es van finalitzar a l'entorn de 1915 i per tant, queden recollides en el cens de 1918, que s'analitza amb una major profunditat.

Diversos autors i estudis previs ens alerten sobre la veracitat de les dades censals, Cano (*The "Spanish Colonial Past" in the Construction of Modern Philippine History: A Critical Inquiry Into the (Mis)use of Spanish Sources*) ens posa sobre avís de la qüestionable fiabilitat de les fonts censals, fet que també apuntava Sloane (*The Philippine Censuses of 1903 and 1939 and the representation of Women's occupations*) que fa la reflexió que més que un tema de si les dades són verídiques o no, el tractament de les dades ens porta a la idea que es tracta d'un problema de la recollida d'aquestes i la seva classificació, fet que ens pot portar a conclusions errònies. Aquest és un punt que hem de considerar

especialment en tractar les dades censals. De fet, l'oficina encarregada de realitzar el cens, the *US Census Office*, entre 1870 i 1910 va organitzar les dades a recollir a nord-americà seguint una classificació d'artesans. Aquest fet reflexa l'interès en entendre el potencial de creixement econòmic de la regió deixant de banda altres aspectes socials o culturals que afectaven a la societat. Les ocupacions es van assignar a quatre sectors econòmics l'any 1890 i posteriorment a cinc el 1900, com eren agricultura, manufactures i indústries mecàniques, transport i comerç, servei domèstic i personal i servei professional. Hem de tenir en compte que la concepció de la tasca del treballador era molt diferent a l'època, i es donava prioritat en la classificació a la relació del treballador amb el sistema productiu, no amb el seu nivell de coneixement com es fa en l'actualitat. En el propi cens s'especifiquen els requisits seguits per a la seva elaboració, com "*Ocupació, tasca comercial o professió de cada persona major de deu o més anys*"³. Sovint el problema radicava en establir les característiques de cada grup professional. En el cas de les Filipines, inicialment es van enquadrar les professions en una classificació d'entre 1200 i 1500 registres que es van agrupar posteriorment a 224 professions en una primera revisió, per acabar en una relació final de 135 professions. Els mateixos autors dels censos comenten que no era possible definir cada una de les tasques realitzades, en molts casos amb petites variants sobre un treball artesà determinat. A més, el Cens era una eina econòmica, i no social, sobre les professions, i sovint la quantitat de variants en les tasques feia inviable la seva relació separada, com es comenta: "*...los números*

³ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Vol. 2, Manila, 1903, p. 121

*expresados eran evidentemente demasiado pequeños para que pudiesen representar debidamente la industria*⁴. Per exemple, per a la professió de *Tabac i cigars*, incloïa clarament els recol·lectors de fulla, talladors, classificadors, fabricants de cigars, embaladors, supervisors, i segurament venedors.

Per recollir les dades s'utilitzaven unes targetes de cartró que es marcaven amb un punxó: "*para cada ocupación se hacían tres agujeros según el número asignado a la ocupación determinado en la clasificación correspondiente de ocupaciones*"⁵, i que recollien un sector d'ocupació en base a la classificació dels artesans que hem comentat anteriorment. L'altre problema que presentaven els registres eren d'una banda la no classificació de professionals liberals, com notaris, banquers, funcionaris, etc, i d'altra banda, l'economia submergida i les ocupacions domèstiques. Sovint hi havia activitats que no es declaraven i que proporcionaven ingressos a la unitat familiar, el cas més típic és el de les treballadores que filaven i confeccionaven roba a casa, o moltes explotacions agrícoles familiars que s'utilitzaven com a segona font d'ingressos.

Sloane considera que el cens colonial representa una societat idealitzada que confirma una visió predeterminada de les autoritats governamentals. El cens de 1903 ordenat pel *US Organic Act* de 1902, va ser dissenyat en forma i procés des dels Estats Units. Els

⁴ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Vol. 2, Manila, 1903, p 121

⁵ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Vol. 2, Manila, 1903, p 15

funcionaris del govern americà, van ser empleats pel *US Census Office* i formats sota els conceptes, estructures i sistemes tècnics per administrar l'event. Aquest fet implicava alguna mena de superioritat dels americans que van anar a realitzar el cens de Filipines. L'estil era quantitatiu, estàndard i basat en estereotips de la societat americana. Els conceptes eren sovint inapropiats per a les circumstàncies de les Filipines. De fet, la informació mostrada al cens, text, dades i fotografies, apareixia per confirmar una necessitat de l'autoritat colonial de mostrar un tutelatge o paternalisme.

Tenint en compte aquestes precisions, els censos ens permeten l'aproximació al naixement d'una classe burgesa industrial que s'estava produint a la colònia, complementant-lo amb la bibliografia existent. Un bon estudi del paper que jugaven les cases de comerç a Manila ens l'aporta Legarda (*After the Galleons. Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*), on són especialment interessants les referències a les noves indústries locals que s'estaven creant i que iniciaven un creixement de la xarxa industrial.

També ens donaran una fotografia de les classes treballadores. Com a complement de l'evolució dels salaris cal destacar l'estudi de Larkin sobre el cas del sucre filipí (*Sugar and the origins of modern Philippine society*). En qualsevol cas, la majoria dels treballs i estudis que trobem a l'abast es troben delimitats pel període de l'administració nord-americana i si toquen el període de l'administració espanyola no creen els vincles per establir una continuïtat entre les polítiques d'infraestructures d'ambdós administracions.

Dins l'estratègia comercial nord-americana, es plantejava la idea que les Filipines serien la plataforma logística per als productors americans a l'Orient, i en especial a la Xina. Hi ha diverses referències sobre aquesta qüestió, com ens mostra Noyes (*Hints from Ceylon. Wise handling of the public land in the British island - Cinghalese and tamil labor - Developed Luzon can equal Java or Ceylon in productiveness- Wealth of the Philippines*), on a la segona part d'aquest informe, després de comparar Ceilan amb Filipines, tracta de les millores que es podrien realitzar a Luzón i en especial a Manila, per convertir-la en la "*capital oriental dels Estats Units*", de la mateixa manera que Singapur, Hong Kong, Shanghai o Batavia. Al final de l'informe justifica la inversió i l'ocupació dels Estats Units a Filipines per la importància comercial del territori degut a la proximitat amb Xina i a la seva ubicació a Àsia, de gran importància estratègica per als EUA, especialment des de la seva mirada cap al Pacífic. Com veurem més endavant, aquesta visió va provocar una inversió, que amb el pas del temps podem considerar excessiva a nivell comercial, per realitzar l'ampliació del port de Manila, creant un complex de magatzems i infraestructures, que dotaran a Manila d'un port de primer ordre, malgrat a nivell logístic serà el port de sortida de la producció local per a exportació, i no un port internacional com es pretenia inicialment.

A mode de conclusió d'aquest pròleg, l'objectiu principal de la tesi és vincular els projectes per fomentar les infraestructures i comunicacions, iniciats per l'administració espanyola a les Filipines amb els realitzats per l'administració nord-americana. Trobem molta informació sobre el desenvolupament dels projectes de l'administració espanyola a les Filipines, però a partir de la

historiografia i les publicacions que cobreixen aquest període, es transmet la idea que el llegat espanyol no va ser recollit per l'administració nord-americana. L'administració nord-americana va actuar d'un mode paternalista i sovint, dóna la sensació que van iniciar ells tots els projectes quan en realitat, com veurem més endavant, hi ha una continuïtat en les actuacions més rellevants dins l'àmbit de les infraestructures i comunicacions.

ÍNDIX

Resum.....	V
PRÒLEG.....	VII
I. Objectius i tractament del tema.....	VII
II. Estat de la qüestió i fonts utilitzades en la recerca.....	XVIII
ÍNDIX.....	XXXIII
1.CONTEXT: L'ESCENARI ECONÒMIC AL SUDEST ASIÀTIC.....	1
1.1. Un entorn favorable.....	1
1.2. Política comercial.....	14
1.3. Conclusions.....	19
2. LA LINIA DE FERROCARRIL A LUZÓN.....	25
2.1. Trajecte de Manila a Dagupán.....	25
2.2. Planificació de la ruta. Estructura econòmica de Luzón.....	31
A) Estructura de la població a la Illa de Luzón.....	32
B) Producció agrícola, ramadera i industrial.....	34
C) Condicionants geogràfics i necessitats de comunicació.....	40
2.3. Proposta de traçat per als ferrocarrils de Luzón.....	46
2.4. Pla de construcció del ferrocarril.....	56
2.5. Concessió de la línia ferroviària.....	61
2.6. Construcció de la línia ferroviària.....	79
2.7. Línies secundàries.....	84
2.8. Conclusions	88
3. PROCÈS DE TRASPÀS A L'ADMINISTRACIÓ NORD-AMERICANA.....	95
3.1. La Primera Comissió Filipina: El testimoni de Higgins.....	95
3.2. Reclamacions de la Manila Railway Co als Estats Units.....	109
3.3. Acord entre la Manila Railway Co i els Estats Units....	141
3.4. Reorganització societària de la Manila Railway Co.....	145
3.5. La segona Comissió Filipina. Les motivacions rere el ferrocarril.....	151
3.6. Conclusions.....	168

4. L'AMPLIACIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA.....	173
4.1. Proposta d'ampliació de la xarxa ferroviària a Filipines	173
4.2. Concessió de l'ampliació de la xarxa ferroviària.....	183
4.3. Construcció de les línies a Luzón i a les Visayas.....	191
4.4. Corrupció a l'administració de Harrison i a la Manila Railway Co.....	203
4.5. Compra de la Manila Railway Co per l'administració...	207
4.6. Cap a un sistema de transport públic.....	219
4.7. La gestió pública del ferrocarril.....	232
4.8. Acusacions de corrupció i dimissió de Quezón.....	239
4.9. La competència del transport per carretera.....	242
4.10. Conclusions.....	246
5. PORT DE MANILA.....	251
5.1. Connexió portuària.....	251
5.2. Obres d'ampliació del port de Manila 1881-88.....	253
5.3. Els ports internacionals d'Iloilo i Cebú.....	272
5.4. Fars i ports al canvi d'administració.....	274
5.5. Nova ampliació del port de Manila.....	276
5.6. Conclusions.....	278
6. TRAMVIA A MANILA	283
6.1. Tramvia de Manila a Malabon.....	283
6.2. La Compañía de Tranvías de Filipinas.....	296
6.3. La Manila Electric Railway and Light Company.....	299
6.4. Conclusions.....	307
7. LA XARXA DE CARRETERES A FILIPINES.....	311
7.1. Construcció de la xarxa principal (1875-1908).....	311
7.2. Progrés en la xarxa de carreteres (1908-1915).....	327
7.3. El projecte més car de l'administració nord-americana a Filipines: la construcció de la carretera de Benguet.....	334
7.4. La introducció dels vehicles a motor a Filipines.....	342
7.5. Conclusions.....	351
8. CREIXEMENT I PROGRÉS A FILIPINES?.....	357
8.1. L'economia filipina a la segona meitat del segle XIX....	357
8.2. L'economia filipina a principis de segle XX.....	376
8.3. Conclusions.....	419

9. EL PAPER DE L'ADMINISTRACIÓ.....	425
9.1. Planificació estatal.....	425
9.2. Estructura administrativa.....	429
9.3. Despesa pública i cobertura social.....	432
9.4. Augment de la desigualtat social.....	438
9.5. Directrius de l'administració americana.....	443
9.3. Conclusions.....	445
CONSIDERACIONS FINALS.....	447
ANNEX A: Testimony of Horace Longwood Higgins.....	461
ANNEX B: Operació de compra de la Manila Railroad Co pel govern de Filipines.....	477
ANNEX C: Valoració a la borsa de Londres de la Manila Railway Co.....	487
ANNEX D: Mapes de les Illes Filipines (1899).....	489
BIBLIOGRAFIA.....	495

CAPÍTOL I:

CONTEXT: L'ESCENARI ECONÒMIC AL SUDEST ASIÀTIC

1.1. Un entorn favorable

Durant les darreres dècades del segle XIX fins els anys trenta del segle XX, el creixement econòmic al Sud-est asiàtic⁶ va ser un fet comú entre les economies de la regió, malgrat trobem diferències en les pautes de creixement dels diferents països. El factor principal⁷ per determinar el creixement a la zona va ser, a nivell extern, l'accés als mercats i l'augment del comerç internacional, i a nivell intern, l'accés a terres cultivables i la disponibilitat d'un excedent de mà d'obra que mantenia i pressionava els salaris mitjos a la baixa. Si bé és cert que els recursos naturals i la terra cultivable van ser una font de riquesa en el període que cobreix els

⁶ Per Sud-est asiàtic entenem les sis economies de Birmània, Tailàndia, Malàisia, Indonèsia, Indoxina i les Filipines. Bona part dels estudis intenten trobar pautes de creixement i es centren principalment en la disposició en aquests territoris d'un excedent dels factors treball i terres disponibles.

⁷ Especialment rellevants són els estudis de MADDISON A., *The Colonial Burden, a comparative perspective*, 1990, pp. 364, que analitza Indoxina i Indonèsia. En el cas que ens interessa, sobre les Filipines, els estudis de models de creixement més rellevants els aporta HOOLEY R., *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a Dark age in colonial statistics*, 2005, *Journal of Asian Economics* 16, pp 464-488, amb un intent d'explicar el creixement de les Filipines i BOOTH A., *Night Watchman, extractive or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, 2007, pp. 241-266, on emfatitza l'anàlisi de l'impacte de la disposició de nous terrenys destinats a l'economia de plantació a Filipines. Un altre aspecte a destacar és que aquests models treballen sovint amb dades parcialment estimades (per a aquelles dates on no hi ha referències històriques), en especial quan s'han de cobrir dades de zones més remotes. En el cas de Filipines hem treballat amb dades provinents dels projectes d'enginyeria i d'execució per l'època espanyola i amb les dades dels censos per l'època nord-americana.

anys entre 1870 i 1929 a la zona, amb importants creixements de la producció, la dependència del sector exterior marcava els ritmes de producció, especialment a les economies de plantació i no tant la disponibilitat de terra cultivable. El mateix podríem dir de la mà d'obra disponible. Les exportacions traslladaven salaris mitjans més alts i uniformes a la població rural, que subsistia majoritàriament en sistemes d'economies d'autoconsum i amb una inicial indústria artesana.

L'accés a una font abundant de recursos naturals va ser un patró comú que va enfocar als països del sud-est asiàtic al creixement econòmic a partir de la venda d'aquestes matèries primeres als mercats internacionals. Aquest fet va propiciar un escenari d'escassa inversió industrial i un relativament baix desenvolupament de les institucions financeres locals, que no van créixer estimulades per una indústria naixent com en els casos clàssics d'industrialització a Europa. Les institucions mercantils i financeres europees van assumir aquestes necessitats de finançament en la major part dels casos, i com veurem en el cas filipí, una bona part dels capitals d'inversió provindran majoritàriament del Regne Unit. Aquesta estructura comercial, centrada en l'explotació de recursos naturals, requerirà, majoritàriament, poc capital per realitzar les inversions, fins i tot en els estadis inicials⁸ i en poc temps serà un generador de capital net, via els beneficis de les empreses. Una de les raons que expliquen aquesta baixa dependència inicial al capital estranger per realitzar les inversions és l'existència per tot el sud-est asiàtic,

⁸ Les teories de desenvolupament estableixen, que en les primeres fases, les regions necessiten capital exterior per realitzar les inversions productives inicials i establir la producció. Sovint es tracta de sumes elevades per finançar infraestructures.

d'una xarxa de petites explotacions agràries autòctones que van permetre capitalitzar el sistema i que es van incorporar ràpidament al mercat internacional, permetent que els beneficis empresarials es reinvertissin en millores a la producció local, donant lloc a la mecanització i al creixement de la producció.

L'accés als mercats internacionals va ser possible degut a la flexibilitat de la majoria dels governs dels països del sud-est asiàtic de l'època que de fet van promoure el comerç exterior i en general, una política de no intervenció, deixant en mans dels empresaris les inversions i l'explotació dels recursos. De fet, una bona part de les inversions en infraestructures van ser finançades per capital privat. A mode d'exemple, les línies ferroviàries instal·lades inicialment a Cebú van ser finançades per industrials anglesos per extraure carbó de les mines de l'interior.

A partir de la creixent integració de les economies del sud-est asiàtic als mercats internacionals, Huff parla⁹ de la coexistència d'un sector exportador cada cop més desenvolupat amb un sector domèstic, centrat en l'economia interior, poc desenvolupat i de caire artesanal. Aquesta estructura, gràcies a l'augment del comerç internacional permetrà, d'una banda, aportar una base per a l'activitat econòmica de producció per a l'exportació, finançant les inversions inicials i d'una altra banda, mà d'obra amb una formació inicial bàsica, que s'incorporarà a les noves activitats exportadores. El creixement de l'activitat productiva durant la segona meitat del segle XIX, es produirà en àrees determinades i no s'estendrà a la totalitat del territori del país.

⁹ HUFF, W.G. , *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 302

En general¹⁰, es desenvoluparan inicialment les zones ja urbanitzades properes a recursos ja sigui d'extracció (mineria) o de plantació: les illes exteriors d'Indonèsia, especialment Sumatra i Borneo; el sud de Birmània, Coxinxina al sud de Vietnam (conquerit pels francesos el 1870), la plana central de Tailàndia, la costa oest de la península malaia, i parts de les Filipines densament poblades, sobretot les zones costaneres del centre de Luzón. Per tant, la densitat de població és un factor determinant per al desenvolupament de les economies internes dels països del sud-est asiàtic, malgrat el creixement econòmic derivi dels ingressos d'exportació del sector exterior.

Densitat de població : persones per milla quadrada 1881 - 1938

	1881	1901	1921	1931	1938
Birmània					
Sud Birmània	46.2	69.0	87.1	98.5	112.1
N. Birmània	28.8	44.9	56.6	62.7	72.1
Indoxina					
Coxinxina	67.2	117.6	152.0	179.5	184.9
Indoxina	42	-	65.8	75.0	80.6
Tailàndia	31	36.6	46.0	57.5	72.3
Malàisia	24.7	36.8	58.8	76.8	88.4
Indonèsia					
Illes exteriors	-	11.5	21.0	27.8	-
Java Sumatra	388.1	594.8	685.5	817.5	-
Filipines	53.3	66.5	89.9	116.7	139.3

Font: Dades derivades a partir de Huff¹¹

¹⁰ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 303

¹¹ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 303

Un altre dels elements rellevants sobre el desenvolupament dels països del sud-est asiàtic durant la segona meitat del segle XIX va ser l'especialització de la major part de la seva producció en l'exportació d'arròs. És destacable que en tres dels sis països del Sud-est Asiàtic analitzats per Huff, Birmània, Tailàndia i Indoxina, l'arròs va ser la principal font d'exportacions.

Respecte als altres casos, remarcar el cas d'Indonèsia per la varietat de productes d'exportació, i malgrat es va iniciar en les exportacions de productes tropicals, durant el període d'entreguerres van augmentar les exportacions d'estany, petroli i especialment de cautxú.

A part de l'abundància de recursos naturals i de l'accés al comerç internacional que va potenciar les seves exportacions, les economies dels països del Sud-est asiàtic, es van veure afectades per un aspecte que va marcar la seva trajectòria de creixement econòmic: el colonialisme.

La regió estava inicialment sota el control de quatre poders colonials¹²: Gran Bretanya (Birmània i Malàisia), Holanda (Indonèsia), França (Indoxina) i Espanya¹³ (Filipines). Tailàndia, un país independent, estava molt influenciat per la Gran Bretanya, sobretot a nivell financer¹⁴.

¹² Una part dels territoris del Sud-est Asiàtic es veuran afectats durant la primera part del segle XX per l'ocupació japonesa del Pacífic.

¹³ A partir de la guerra hispanoamericana de 1898 les possessions espanyoles al Pacífic passaran a tutela nord-americana.

¹⁴ Tailàndia va acceptar una espècie de tutela financera de Gran Bretanya i la seva política monetària estava dirigida per les autoritats britàniques. Aquest fet va ser degut a que la major part de les importacions i exportacions del país anaven destinades a àrees sota la lliura esterlina i

Aquests territoris tenien poca autonomia pel que feia a establir polítiques econòmiques per corregir les situacions de crisi o implementar nous patrons de creixement. Com hem apuntat, només Tailàndia es va mantenir com a estat independent, malgrat la influència dels estrangers, especialment dels anglesos, va ser considerable.

Els interessos econòmics dels poders colonials a la zona sobre les polítiques econòmiques a les seves respectives colònies van ser molt diversos i sovint aquestes diferències partien de les relacions que trobem entre la colònia i la metròpoli.

Per tant, no trobem un únic patró de desenvolupament econòmic sinó diverses vies de creixement en funció de les relacions colonials establertes, sovint marcades per les característiques típiques de les economies de plantació, d'una banda, amb sistemes d'extracció a la colònia i els mercats interns protegits per als productes metropolitans, i d'una altra amb una forta dependència del pressupost colonial.

Si revisem l'evolució de les exportacions als diferents països dels sud-est asiàtic per a tot el període que cobrirem a l'estudi, des dels anys setanta del segle XIX fins els anys trenta del segle XX, les exportacions van créixer en valor d'un mode continu durant tot el període, fet que apunta a una continuïtat general i especialment rellevant en el cas de les Filipines, que van viure un canvi d'administració colonial al canvi de segle.

de fet, les reserves de Tailàndia denominades en lliures estaven dipositades al *Bank of England*.

Exportacions de productes 1871-1938 (USD M 1913)

	1872-73	1899-01	1911-13	1925-27	1936-38
Birmània	17.58	59.89	119.55	194.44	273.68
Indoxina	14.38	31.69	50.73	87.60	129.78
Tailàndia	4.83	20.34	34.78	81.51	100.83
Malàisia	37.09	133.57	196.05	489.07	545.34
Indonèsia	62.69	118.92	241.06	490.00	556.80
Filipines	16.11	25.05	48.39	106.41	182.25
Sud. Asiàtic	152.68	389.46	690.56	1449.03	1788.68

Font : Dades derivades a partir de Huff¹⁵

L'evolució de les exportacions a la zona mostren l'expansió dels mercats metropolitans i l'augment del comerç internacional a la regió. Sovint s'analitza el comerç exterior com a font del desenvolupament econòmic en les economies colonials. Per aconseguir que el comerç es converteixi en un veritable motor per al creixement, és necessari, com apunta Crafts¹⁶, que es generin rendes secundàries induïdes o generades a partir de la renda que entra a la colònia via exportacions. Aquesta acumulació de capital permetrà a la colònia reinvertir els beneficis de l'activitat exportadora en la mecanització de les explotacions o infraestructures, que alhora generaran creixement. Sembla que en la majoria dels casos del Sud-est Asiàtic es va donar aquest patró de reinversió, que va permetre la mecanització de les explotacions, millorant la productivitat i generant un teixit industrial bàsic, sobretot en forma de tallers de reparació i d'indústries que actualment anomenaríem auxiliars.

¹⁵ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 306

¹⁶ CRAFTS N.F.R. *Trade as a handmaiden of growth: an alternative view*, Economic Journal, 1973, pp 875-877

El creixement de les exportacions es va donar al Sud-est Asiàtic durant el segle XIX amb relativament poca inversió exterior i sense unes institucions financeres desenvolupades. Va dependre dels recursos dels petits productors que anaven reinvertint els beneficis de les explotacions en posar en rendiment noves terres cultivables i explotant les mines de superfície de fàcil accés. Apart del cas de l'explotació de l'estany a Malàisia, els exemples més espectaculars d'augment de les produccions es van donar als països productors d'arròs. L'expansió de les exportacions al Sud-est asiàtic es va autofinançar.

Area conreada per a l'exportació:

	1870	1880	1890	1900	1913	1927	1938
Birmània	702	1255	2329	3460	4181	4735	5011
Indoxina	376	522	854	1174	1766	2000	2200
Tailàndia	907	995	1192	1293	1964	2978	3481
Malàisia				1	435	1276	1387
Indonèsia				1	110	882	1357
Filipines				438	768	1324	1573

Font: Dades derivades a partir de Huff¹⁷

Nota: Birmània, Indoxina i Tailàndia tenien com a exportació principal l'arròs.

Malàisia i Indonèsia tenien com a exportació principal el cautxú

Filipines tenia com a exportació principal l'abacà, el sucre i l'oli de coco.

Apart de ser una economia molt intensiva en capital, la principal necessitat de finançament de capital circulant al sud-est asiàtic per finançar la producció (en oposició al capital per finançar els actius fixes) que s'havia de fer servir per finançar un període complet de producció (fins que es cobrava el producte, incloent

¹⁷ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 307

l'avançament dels salaris pagat als obrers al final del cicle de producció). Afortunadament, el cicle de producció era bastant curt, per sota d'un any en el cas de les collites d'arròs i encara menor en el cas de la mineria d'estany a Malàisia, on la majoria de mines eren de superfície i es tractava de trobar les zones al·luvials adequades per a l'extracció. Per tant la majoria del capital es reinvertia i calia finançar els augments de producció any rere any, entrant en una mena d'autofinançament, on la inversió inicial es destinava a finançar el següent període. Cal dir que els beneficis de cada exercici permetien augmentar la proporció de capital utilitzada per augmentar la producció.

A excepció dels entorns metropolitans¹⁸, sota la influència de la banca colonial i de les companyies comercials, que gestionaven la major part del comerç al Sud-est Asiàtic, van predominar les operacions d'intercanvi de béns, fet que reflecteix l'escassetat de diners i va ser el mitjà predominant per finançar l'expansió de les exportacions. En tots els nivells de la cadena de comercialització amb la participació de tres o més intermediaris, aquests acords contenien un gran element d'intercanvi, i es negociava la venda de les matèries primeres (exportacions), el crèdit per finançar la producció i la comercialització de les manufactures (importacions) a en una única transacció.

Sovint els comerciants i distribuïdors d'arròs avançaven arròs i matèries primeres a canvi de futurs lliuraments de productes manufacturats en aquest sistema d'intercanvi. Aquest "crèdit"

¹⁸ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, *Economic History Review*, 2003, pp. 308-309

finançat contra el marge de les manufactures permetia desplaçar diners de les zones rurals al creixement de la producció d'exportació basada en extensions més grans. Distribuïdors i comerciants sovint vivien a prop, i en general tenien un coneixement proper d'aquells amb els qui negociaven, limitant d'aquesta manera els riscos de no compliment contractual en un sistema de finances informal.

En tot el sud-est asiàtic a partir de mitjans de segle XIX, la gran expansió del cultiu per a l'exportació, es va aconseguir gairebé íntegrament per la posada en producció de grans extensions de terres no conreades anteriorment. Huff¹⁹ comenta que els augments de la producció provenien principalment del conreu de nous territoris, ja que la tecnologia emprada en les explotacions no havia evolucionat gaire i era similar a la utilitzada des de mitjans de segle XIX. A inicis del segle XX aquest procés es va intensificar a les Filipines, que ja havia iniciat l'expansió dels cultius a regions del centre i nord de Luzón al darrer quart de segle, però que es va veure augmentat amb les noves extensions destinades a la producció de sucre. Un cas similar el trobem a Malàisia i a Indonèsia, on el creixement de les extensions de plantació van anar lligades a l'expansió de les exportacions de cautxú. En ambdós casos, i Huff fa extensiu aquest aspecte a tot el sud-est asiàtic, el creixement de les exportacions de sucre i de cautxú va anar lligada a un creixement de la producció d'arròs, indicador del creixement del consum derivat de l'augment de la població.

¹⁹ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, *Economic History Review*, 2003, pp. 319

Durant els anys 1870-1939 amb l'única excepció d'Indoxina de 1900-9, els països de la regió mostren superàvits d'exportació creixents amb la resta del món. Cal assenyalar que en països com Birmània (amb creixements molt importants del ràtio export/import, degut a les remeses d'emigrants) i Malàisia, amb gran població d'immigrants, una de les entrades de divises provenia de les remeses dels treballadors que enviaven fons al país d'origen. Els superàvits d'exportació van permetre que el creixement econòmic de la zona no fos dependent de la inversió estrangera, i va permetre, en ocasions, les sortides netes de capital a la resta del món, com en el cas de les inversions realitzades en fàbriques xineses o índies per emigrants d'aquests països que s'havien desplaçat anteriorment al Sud-est Asiàtic²⁰.

Ratio Exportacions / Importacions

	1870-9	1880-9	1890-9	1900-9	1910-9	1920-9	1930-9
Birmània	134.1	113.2	142.7	158.3	155.5	170.6	227.1
Indoxina	-	-	121.5	84.4	130.3	120.4	132.2
Tailàndia	161.6	188.5	187.7	157.7	141.7	126.9	142.1
Malàisia	-	-	-	-	-	111.0	109.9
Indonèsia	159.2	139.5	128.2	152.5	179.1	167.5	153.2
Filipines	113.5	118.5	119.9	101.8	110.2	114.8	120.0

Font: Dades derivades a partir de Huff²¹

Mentre que el crèdit d'intercanvi va ser probablement la manera més important en què els cultivadors es protegien contra futures adversitats que possessin en joc la valoració de les seves produccions, suavitzar el consum també es va aconseguir a través d'una varietat d'altres mètodes. Aquests incloïen

²⁰ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 327

²¹ HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 327

l'emmagatzematge i l'acumulació de béns de consum duradors, la terra, o l'or com a formes d'estalvi més esteses.

Dins de la gamma d'opcions d'estalvi, abans de la Segona Guerra Mundial l'estalvi en forma de productes de plantació tendia a ser car i arriscat perquè les instal·lacions d'emmagatzematge eren molt pobres.

Entre els més rics, el més usual era la compra de noves terres o la reconstrucció de construccions, actius reconeguts per poder obtenir préstecs al futur, i garantia davant inesperades pujades dels preus de les matèries primeres.

En el cas de les classes treballadores més humils, l'estalvi prenia forma en béns de consum duradors o joies que podien ser empenyorades per refinançar-se en el moment d'una recessió com a Malàisia en els moments de caiguda dels preus del cautxú.

Com una forma de suavitzar el consum, els avantatges d'estalvi en joieria, especialment amb un cert contingut d'or, van ser un manteniment de valor en els mercats internacionals i per tant, una bona garantia per als préstecs futurs, tant dels prestadors individuals, com de les cases d'empenyament. A mida que l'especialització de cultius d'exportació va anar creixent al sud-est asiàtic, els préstecs de les cases d'empenyament, generalment gestionades per xinesos, van ser amb el pas del temps, un element clau per mantenir el poder adquisitiu de la població, que

no disposava de grans actius per finançar-se i equilibrar el consum en períodes desfavorables²².

Malgrat l'existència de crisis que s'apareixien en forma de restriccions del crèdit internacional acompanyada d'una caiguda de les exportacions, crisis típiques de les economies de plantació centrades en pocs productes, les primeres tres dècades del segle XX ens mostraran un ràpid creixement econòmic i una diversificació creixent de les exportacions a tots els territoris del Sud-est Asiàtic. Aquestes exportacions eren majoritàriament productes agrícoles malgrat també trobem metalls com l'estany o el coure així com el petroli i els seus derivats, especialment rellevants als territoris d'Indonèsia. Com hem vist anteriorment, en termes de volum, les exportacions i les importacions van créixer ràpidament fins als anys trenta.

Exportacions/PIB 1901-1938 (en percentatge)

Any	Indonèsia	Tailàndia	Filipines	Vietnam	Birmània
1901	12	--	28 (1902)	19	30
1916	22	17 (1913)	32 (1918)	18	35
1938	17	25	34	22	48

Font: Dades derivades a partir de Booth²³

A partir dels anys 20, les exportacions en relació al PIB es presenten a tota la regió per sobre del 20% i és especialment elevat en els casos de Birmània i de les Filipines, més actives

²² HUFF, W.G., *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003, pp. 331

²³ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 431

respecte al comerç de la metròpoli, amb una major introducció dels seus productes als mercats locals i possiblement amb productes de més elevat valor afegit.

Aquesta uniformitat de les dades relatives d'exportació sobre el PNB podrien suggerir que els diferents poders colonials a la regió portaven a terme polítiques d'exportació i fiscals similars durant les primeres quatre dècades del segle XX, i en molts casos aquestes polítiques van ser un èxit en la promoció d'un ràpid creixement de les exportacions. Segons Booth²⁴, aquest no va ser el cas. En primer lloc, hi havia grans diferències en els patrons dels productes que s'exportaven i en segon terme, l'impacte de la crisi dels anys 30 va variar entre les diferents colònies.

1.2. Política comercial

Pel que fa als sistemes comercials i a les polítiques d'exportació hi havia diferències considerables a les colònies del sud-est asiàtic. Les lleis aprovades pel Congrés dels Estats Units l'any 1909 estableixen el lliure comerç entre els EUA i les Filipines, malgrat es mantenen algunes quotes a la importació en determinats productes, afectant especialment al sucre. Aquestes quotes van ser eliminades per la llei *Underwood Tariff Act* de 1913, que va permetre l'entrada lliure al mercat americà als productes filipins que no continguessin més d'un 20% del seu valor en productes estrangers

²⁴ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 429-460.

. Aquesta llei es va mantenir vigent fins a mitjans dels anys 30 quan les Filipines van assolir l'autogovern.

1929-33	% Importacions de la metròpoli	% Exportacions a nivell mundial	Ràtio
Indonèsia	16,95	2,57	7,8
Filipines	63,81	13,75	4,6
Indoxina	55,27	6,15	9,0
Birmània	22,70	10,28	2,2
Tailàndia	15,50	10,28	1,5

Nota: El cas de Tailàndia s'ha considerat la Gran Bretanya com a metròpoli

Font: Dades derivades a partir de Booth²⁵

Malgrat es van produir moltes crítiques a la unió duanera entre les Filipines i els Estats Units, hi havia *lobbies* a una banda i a l'altra del Pacífic que tenien interès en mantenir-ho. A finals de la I Guerra Mundial almenys dues tercers parts de les importacions filipines provenien dels Estats Units, i entre 1929-1933 la participació americana de les importacions filipines era quatre vegades el seu pes en les exportacions mundials com mostra el quadre anterior. Cada cop una major proporció del béns exportats per les Filipines tenien com a destí els Estats Units. Aquest fet va portar a alguns industrials filipins a posicionar-se en contra de la independència, ja que, malgrat que seria bo per al creixement de noves indústries autòctones, significaria la pèrdua de l'entrada preferencial que gaudien els productes filipins al mercat nord-americà.

²⁵ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 441

En el cas de la Indoxina francesa, fins l'any 1928 el comerç entre la metròpoli i les colònies estava marcat per aranzels que servien com una protecció efectiva dels productes francesos a les colònies. De fet, els propis polítics francesos argumentaven que el paper de les colònies era el de servir com a mercats protegits per als productes de les indústries franceses. Però, a diferència del cas filipí, els productes d'Indoxina no gaudien d'una entrada lliure al mercat francès i havien de pagar aranzels. Aquesta desigualtat va crear un gran ressentiment a Indoxina i l'any 1928 es va establir un sistema de comerç recíproc sense aranzels a les colònies franceses i la metròpoli. Degut a aquest proteccionisme Indoxina pràcticament no comerciava amb els països veïns i com a resultat d'això el pes de la metròpoli en les importacions era nou vegades la participació francesa en les exportacions mundials entre 1929-33, com hem vist a la darrera taula.

Els sistemes comercials discriminatoris amb els productes estrangers imposats per part dels Estats Units a Filipines com per França a Indoxina contrastaven amb la visió més liberal dels holandesos. No només no hi havia discriminació en els aranzels d'entrada a la colònia sinó que es donava facilitats a la inversió estrangera i a la posterior repatriació dels beneficis i del capital invertit. Sota la política comercial holandesa no hi havia la idea proteccionista que trobem en el cas francès o americà sinó simplement la necessitat d'implementar un ingrés en els pressupostos colonials a través de la figura dels aranzels, sense un ànim de gravar els productes estrangers per afavorir els metropolitans.

La situació de Birmània era més complexa degut a que formava part d'un territori més extens que arribava fins a les possessions de la Índia britànica . A Birmània hi havia un sistema aranzelari per als productes estrangers, però, degut a que pràcticament no tenia indústria manufacturera, l'únic efecte que van tenir van ser d'encarir les importacions que la societat birmana necessitava per al consum. A partir de 1932 es va establir un sistema d'aranzels més suaus preferencials per a determinats productes provinents de l'Imperi Britànic i per contra es van pujar els aranzels als productes que provenien de l'exterior, especialment per gravar els tèxtils que arribaven del Japó i que afectaven a la indústria cotonera india. Aquesta nova situació va disparar les exportacions indies a Birmània i a mitjans dels anys trenta un 45% de les importacions birmanes provenien de la Índia i tan sols un 22% de la Gran Bretanya. La situació no va canviar gaire en els anys següents a partir de la separació formal de Birmània de la Índia l'any 1937.

Malgrat Tailàndia no era una colònia, la influència dels anglesos va ser determinant en l'establiment de la seva política comercial fins l'any 1932. Tailàndia no havia utilitzat pràcticament aranzels per protegir els seus mercats. El seu règim liberal, combinat amb el fet que l'agricultura va créixer fins els anys 30 va permetre l'entrada de productes estrangers, especialment provinents del Japó.

El cas del creixement de les exportacions japoneses al sud-est asiàtic va ser rellevant en augmentar el proteccionisme de les metròpolis envers les seves colònies. Després de 1920, el Japó, era una nova nació industrialitzada, augmentant les seves exportacions a les noves colònies de Taiwan i Corea. Les indústries que havien crescut al mercat interior japonès (tèxtil,

calçat i eines) estaven en disposició d'accedir als mercats del sud-est asiàtic augmentant les exportacions japoneses i millorant la seva balança comercial. Degut a que el costos laborals japonesos eren molt més baixos que els europeus o americans, els productes japonesos arribaven als mercats colonials a baix preu en un moment on es valorava més el preu que la qualitat. La penetració dels productes japonesos va ser un problema important a les Filipines, Indies Holandeses i a Malàisia, i es va produir una reacció de baixada general de preus i de salaris i d'altra banda d'augment del proteccionisme de la indústria local. L'augment del proteccionisme, especialment a Filipines, Indoxina i les colònies angleses va perjudicar notablement les exportacions de les Indies Holandeses i en especial en el cas de la producció de sucre. L'any 1929, quan la producció sucra de Java era al seu punt més àlgid representava tres vegades més que la producció sucra a les Filipines però sis anys més tard, sobre el 1935, la producció a Java havia caigut a nivells del 20% dels nivells de l'any 1929 i la producció filipina superava en un 50% la producció de Java.

A les Filipines, els industrials americans van pressionar per implementar aranzels sobre les importacions japoneses i especialment sobre els articles de cotó. La nova administració de 1935 va actuar situant uns aranzels baixos i els congressistes americans van respondre amb una amenaça d'augment dels aranzels per als productes agrícoles filipins per accedir al mercat americà. Finalment els Estats Units van negociar amb els japonesos per que s'autoimposessin quotes d'exportació amb destí al mercat filipí.

Per contra, a Tailàndia, amb una estructura molt liberal enfront a les importacions, les importacions japoneses van augmentar amb força fins l'any 1935, arribant a ser tant altes com les de les Indies Holandeses. A partir de l'any 1935, el boicot dels comerciants locals xinesos contra els productes japonesos va propiciar un canvi de l'origen de bona part dels productes com a boicot. Inicialment van augmentar les importacions des de la Gran Bretanya però poc a poc els productes japonesos van recuperar el terreny perdut.

1.3. Conclusions

Si revisem el creixement per càpita del PIB per a aquestes economies durant les primeres quatre dècades, veiem que Tailàndia, les Filipines, Indonèsia, Vietnam i Birmània mostren augments de la renda per càpita durant les primeres dues dècades i en el cas de Birmània, Vietnam i Indonèsia aquest creixement s'estira fins a finals dels anys vint. Però tota la regió menys Tailàndia mostra una caiguda de la renda per càpita durant els anys trenta.

Creixement del PIB per càpita (1938 = 100)

Any	Birmània	Indonèsia	Filipines	Tailàndia	Vietnam
1902	95 (1901)	66	72	89 (1900)	89
1918	112 (1916)	86	107	102 (1913)	90
1928	110 (1926)	109	105	96 (1929)	97
1938	100	100	100	100	100

Font: Dades derivades a partir de Booth²⁶

²⁶ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*,

En el cas de Tailàndia, hi ha una caiguda molt important a finals dels anys vint degut més, segons Booth²⁷, a un problema estructural de l'economia que a mesures de la política econòmica, agreujant els efectes de la crisi mundial en l'economia domèstica. Ingram²⁸ suggereix que és degut a que la majoria de la població tailandesa es trobava fora del circuit de l'economia d'exportació i molt dependent del mercat de l'arròs, que es va comportar especialment malament en aquell període. Per contra, en la veïna Birmània, es va produir una caiguda significativa de la renda per càpita a partir dels anys trenta. Aquesta caiguda sembla que no només va afectar al sector exportador, malgrat el descens no va ser major que en el cas tailandès. Principalment la caiguda es va produir al mercat intern afectant majoritàriament al sector agrícola i en especial als trams que no tenien pràcticament valor afegit, incloent la mineria.

En els casos d'Indonèsia i de les Filipines, van viure un ràpid augment de les exportacions a finals dels anys vint, en el cas d'Indonèsia el volum d'exportació no es recuperarà fins ben entrats els anys quaranta i la recuperació serà més ràpida en el cas de Filipines degut a que l'economia es mostrarà més robusta. Com va mostrar Hooley²⁹ una bona part del creixement de l'economia filipina després de 1918 va provenir de sectors no

School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 433

²⁷ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 429-460.

²⁸ INGRAM, J. *Economic change in Thailand, 1850-1970*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1971, pp 162

²⁹ HOOLEY, R., *Long-term Growth of the Philippine Economy, 1902-1961*, *Philippine Economic Journal*, Vol VII (1), 1968, pp 1-24

agrícoles, mentre que l'agricultura de plantació va entrar en un període de rendiments decreixents i estancament tecnològic.

Booth³⁰ estima que sobre el 10%-15% del creixement del valor afegit per càpita durant els anys 30 a les Filipines es correspon a l'agricultura primària o no manufacturada, mentre que en el cas Indonesi un terç del creixement del valor afegit per càpita provenia de l'agricultura. En un terme mig trobem el cas de Tailàndia.

Quan les economies occidentals van caure en recessió a inicis dels anys 1930, bona part d'Àsia es va veure afectada, en bona mesura degut a la caiguda de les exportacions de béns amb destí als mercats europeus i nord-americans, amb un impacte directe als pressupostos de les colònies.

L'impacte de la crisi dels anys trenta sobre el nivell de vida al Sud-est asiàtic sembla mostrar que no hi va haver evidència de una caiguda del nivell de consum intern de les diferents economies colonials. Es coneix bé el cas de Tailàndia³¹ i la renda per càpita augmenta durant aquella època i no es troben mostres de que hi hagués una caiguda en la despesa de consum intern. A d'altres zones del Sud-est asiàtic l'evidència sembla seguir aquesta premissa de manteniment dels mercats locals, malgrat a determinades regions molts treballadors van perdre la feina, com

³⁰ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 429-460.

³¹ SOMPOP, M, *The Rice Economy of Thailand in the 1930s Depression*, in Peter Boomgaard and Ian Brown Eds. *Weathering the Storm: The Economies of Southeast Asia in the 1930s Dpression*, Leiden: KITLV Press and Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2000

en el cas dels recol·lectors de canya de sucre a les regions de Java, o a les àrees que van perdre explotacions de plantació degut a les caigudes de la demanda del mercat internacional. En el cas de la colònia britànica de Malàisia, Huff³² mostra que els treballadors que depenien de l'agricultura no alimentària i de la mineria van veure caure considerablement la seva renda en una relació directa amb la caiguda dels preus dels béns que exportaven els seus sectors d'ocupació. En especial mostra la caiguda en la pobresa de població urbana que s'havia desplaçat a les ciutats atrets per les noves ofertes de feina i que van quedar-se al marge durant la crisi. Aquest cas va ser especialment rellevant a les zones urbanes més poblades amb una elevada pressió poblacional. Per contra, les àrees que disposaven de grans superfícies de conreu no van patir penúries i fins i tot, les economies rurals van quedar en bona part al marge de les caigudes de preu dels mercats internacionals. En aquest aspecte, Booth³³ argumenta que la crisi va ser pràcticament comercial afectant a les àrees urbanes i als grangers o agricultors que s'havien endeutat per modernitzar les seves explotacions, com en el cas de Birmània o de Java, molt afectada per la crisi a la indústria sucrera, que va acabar traslladant-se a d'altres sectors econòmics tan directa com indirectament. En aquests casos es va produir automàticament un augment de la desigualtat social i els sous van caure considerablement a un ritme similar als preus de les mercaderies d'exportació, en un entorn de creixement de la

³² HUFF W.G. *Entitlements, Destitution and Emigration in the 1930s Singapore Great Depression*, *Economic History Review*, Vol. LIV (2), May, 2001, pp. 290-323

³³ BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, *School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies*, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003, pp 429-460.

població. Òbviament hi va haver-hi sectors socials que van mantenir el seu estatus (classes propietàries) i inclús van augmentar la seva riquesa, malgrat el nivell de vida de la regió baixava considerablement a partir de l'augment de les desigualtats que afectaven majoritàriament a les classes baixes.

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 per potenciar l'augment de les produccions destinades a l'exportació. 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. 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.

CAPÍTOL II:

LA LÍNIA DE FERROCARRIL A LUZÓN

2.1. Trajecte de Manila a Dagupán

La línia de ferrocarril que va cobrir el trajecte entre Manila i Dagupan va ser sense cap mena de dubte l'obra civil més important construïda a Filipines durant el període colonial espanyol, i amb la característica de què no va estar patrocinada per l'església. Va ser construïda i explotada per una companyia londinenca durant el segle XIX, començant l'any 1887, setanta dos anys després que el primer ferrocarril es construís a Anglaterra. Oberta al trànsit al 1892, el ferrocarril va esdevenir una peça clau en un projecte que cercava mitjançant la millora del transport i de les comunicacions obrir un camí envers l'expansió comercial i el desenvolupament urbà de l'arxipèlag, començant per Luzón.

Un dels determinants més importants a l'hora de demanar la creació d'un pla de ferrocarrils per a la illa de Luzón va ser el finançament d'aquest projecte. El Govern demanava que el traçat a construir es limités a aquelles línies la realització de les quals és considerés més immediata, afegint, a continuació que s'ha de donar prioritat a la construcció d'aquelles línies que cobreixin la inversió durant els primers anys d'explotació i que no comportessin una càrrega excessiva per al tresor públic.

A finals del segle XIX, va existir a Europa un debat sobre la conveniència del planificar els traçats del ferrocarril creant dos

bàndols³⁴. El sistema francès seguit per la majoria de països del continent, i el sistema adoptat per Anglaterra i els Estats Units.

Mentre que el sistema francès³⁵ té com a característica principal que l'Estat planifica, supervisa i dirigeix la construcció i concessió dels ferrocarrils, arribant a marcar preus màxims dels bitllets a les concessionàries, el sistema anglès³⁶ deixa llibertat total al capital privat a l'hora de planificar, construir i dirigir els ferrocarrils, obligant únicament a les concessionàries a la presentació de projectes detallats i imposant tarifes reduïdes per als trens anomenats "parlamentaris". Les companyies concessionàries, en canvi tenen total llibertat per obrir un traçat, fins i tot paral·lel a un altre ja existent.

López Navarro es qüestiona fins a quin punt podem determinar a priori la rendibilitat d'una línia ferroviària per descartar-la. Com explica³⁷, el cas del Estats Units reforça aquesta idea. Allí la construcció dels ferrocarrils ha precedit, en alguns casos al conreu dels camps que creuava la línia ferroviària i a l'establiment de pobles al voltant de la via. Per tant, s'hauria de tenir en compte, no només les necessitats existents de comunicació a l'illa, sinó també

³⁴ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 34

³⁵ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 18

³⁶ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 18

³⁷ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 17

quin model de creixement es vol incentivar a Luzón i quines zones es volen fomentar. Aquí apareix el ferrocarril com a via d'expansió i de desenvolupament regional, que pot ser incentivat en una direcció o en una altra depenent del traçat que es decideixi. Per tant, el fet de dissenyar un pla de ferrocarrils implica dissenyar, ni que sigui mínimament una idea del desenvolupament regional que es cercava per a l'illa.

La construcció i explotació del ferrocarril entre Manila i Dagupan, es va portar a terme per la Manila Railway Company i contrasta amb les inversions públiques realitzades a Filipines a aquella mateixa època. La seva construcció va ser un pas important per al desenvolupament de les Filipines, malgrat es va limitar a una part petita de l'arxipèlag, cobrint tan sols una petita part de l'illa de Luzón.

La construcció³⁸ d'una línia ferroviària suposava molt més treball del que podem imaginar. A causa de que els trens no podien superar pujades amb pendent, la distància més curta entre dos punts no sempre era una via vàlida. Sovint els ferrocarrils havien de seguir traçats més llargs i menys abruptes. Per mantenir les vies al mateix nivell s'havien de construir terrasses, rases, ponts i túnels. L'enginyer seleccionava la ruta, decidint quina podia ser la pendent màxima. També s'havia de considerar quin tipus de trens s'utilitzarien i l'equilibri entre velocitat i càrrega. A més a més no es podien realitzar corbes tancades. Els ponts i túnels eren molt cars però permetien un traçat més curt i més horitzontal. S'utilitzava pólvora negra per perforar les parets de pedra, i la roca extreta

³⁸ KERR, I.J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997 pp. 127-156

s'utilitzava per a consolidar el terreny d'altres trams de la via. Per a la construcció de les línies de ferrocarril, s'empraven eines bàsiques, com pics, pales, carretes i estructures de fusta. Els nombrosos obrers³⁹ vivien en poblats improvisats al voltant de la via. Al segle XIX, els obrers que construïen els ferrocarrils, vivien a vagons acondicionats tibats per locomotores de vapor. El tren es desplaçava per la via ja construïda i proporcionava calefacció i aigua calenta. D'altres trens portaven subministraments i carrils.

Malgrat l'existència d'una llei que obligava a cada home adult a la colònia a realitzar un servei personal⁴⁰ destinat a la construcció i manteniment de carreteres i obres públiques, les infraestructures de comunicació, com carreteres, ponts, etc., es trobaven en condicions molt precàries provocant que els viatges pel territori filipí fossin complicats i llargs, limitant el desenvolupament del comerç interior. Això es devia, bàsicament a què els treballadors d'aquestes obres provenien del servei personal i no eren especialistes. A més a més, a la majoria d'ocasions no tenien els estris o la maquinària adequats per realitzar les obres que se'ls encarregava. En general, la gent que tenien una formació, no realitzaven el servei personal, i se'n lliuraven pagant uns diners a canvi d'un certificat que els eximís. Els fons derivats de la recaptació d'aquests certificats es desviaven majoritàriament cap al sistema burocràtic, acostumat a operar al marge del control peninsular.

³⁹ KERR, I.J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997 pp. 156-168

⁴⁰ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 13

El ferrocarril va ser fàcilment percebut com a motor de creixement, tant pel govern insular com pels seus detractors. Es va aconseguir concentrar al voltant de la línia que va unir Manila i Dagupan a gran part del comerç i població de la zona, creant un creixement en aquella àrea que estimulava a les regions adjacents.

A causa de la guerra, la concessionària Manila Railroad Company, va operar tan sols cinc anys i mig (1892-98) un cop oberta la línia Manila-Dagupan, donant-nos poc temps per poder estimar l'impacte que va tenir dins l'economia de l'arxipèlag.

A partir dels informes que les diferents comissions americanes van anar enviant a Washington, podem veure un punt de vista imparcial, en principi, sobre les condicions de l'arxipèlag. En un dels informes enviats, el comissari Edward W. Harden, que analitza la situació econòmica, arriba a diferents conclusions sobre l'estat de la colònia. En la seva descripció sembla estar convençut que les Filipines poden desenvolupar-se econòmicament, com es mostra al següent paràgraf⁴¹:

"Les Illes Filipines són riques en productes naturals, i sota un govern favorable, i amb una inversió de capital adequada, veurien augmentar inqüestionablement el seu nivell de vida actual. Allí hi trobem jaciments de coure, or, ferro i carbó, a diferents zones de l'arxipèlag, que s'han de desenvolupar per aconseguir un rendiment raonable, segons els informes dels enginyers de mines que han realitzar un acurat estudi de la situació."

⁴¹ HARDEN, E. W.; *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, 1898

Dins d'aquest mateix informe sobre la situació econòmica de la colònia, el comissari Harden fa una descripció⁴² de les comunicacions a l'arxipèlag i la majoria li semblen insuficients. Cal destacar que fa referència a la línia de ferrocarril que ja funcionava entre Manila i Dagupan:

"És pràcticament impossible de concebre a un país que ha estat tant de temps sota el control d'una nació europea, que es trobi en condicions com les que trobem a les Filipines. Només hi ha un ferrocarril a les illes, que connecta les ciutats de Manila i Dagupán, amb una distància de 192 km. El sistema telegràfic és molt incomplet. Hi ha una línia de cable que connecta Manila amb Hong Kong i amb les illes del sud, amb una extensió total de 2570 km. El sistema postal és quasi inexistent i és molt difícil de comunicar-se amb els pobles de l'interior. Hi ha correu regular entre Manila i Hong Kong i entre Manila i els principals ports de les illes de l'arxipèlag."

En el mateix sentit afegeix⁴³ que Espanya no ha fet res per mantenir una xarxa de comunicacions a la colònia i que si aquesta existís, les illes podrien desenvolupar-se econòmicament i augmentar la producció:

"Probablement no hi ha al món pitjors carreteres que a les Filipines, sobretot si ens allunyem dels pobles importants. Malgrat es recapta cada any per al manteniment de les infraestructures, les carreteres van de mal en pitjor. Es construeix un pont i no s'hi fa cap millora fins que se l'emporta una riada d'estiu o fins que cau de vell. Amb unes bones carreteres i un sistema

⁴² HARDEN, E. W.; *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, 1898

⁴³ HARDEN, E. W.; *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, 1898

postal en condicions que connecti les illes i amb una xarxa telegràfica i ferroviària connectant els principals pobles, no hi dubte que la producció de l'arxipèlag creixeria d'un mode important."

De sempre s'ha acceptat que el transport és un component important per al desenvolupament econòmic, i el primer pas donat per la comissió americana que es va fer càrrec de l'arxipèlag l'any 1900 va ser destinar un milió de dòlars a la construcció i reparació de carreteres, ponts i ferrocarrils, per posteriorment iniciar diversos estudis d'ampliació de les línies ferroviàries per millorar les comunicacions de Luzón i de l'arxipèlag.

Cal dir que les ampliacions ferroviàries realitzades pels americans es van realitzar en base al projecte de López Navarro, que va preveure la construcció de tres línies, que unien la capital, Manila, amb les tres valls agrícoles més productives de Luzón: la plana central, la vall de Cagayan i el Bicol. D'aquestes línies només una va ser construïda sota mandat espanyol, la línia nord, que unia les ciutats de Manila i Dagupán. Aquesta línia va ser oberta al trànsit l'any 1892, mentre que la línia de la plana central o de Cabanatuan ho va fer al 1905 i la línia general del sud al 1938.

2.2 Planificació de la ruta: Estructura econòmica de Luzón

El mateix enginyer López Navarro ens avisa que les dades que ha utilitzat no tenen una base fiable perquè han estat recollides en molt poc temps i no s'han pogut contrastar. La majoria de les dades van ser extretes de la Junta de Estadística, creada l'any 1872, i posteriorment dissolta, però amb una més que dubtosa

veracitat de les fonts. Les dades que va utilitzar la Junta d'Estadística⁴⁴ provenien de les declaracions dels diferents pobles de la illa i és molt probable que les dades estiguin manipulades per garantir els diferents interessos locals.

Entre els elements determinants a l'hora de definir el traçat d'una línia ferroviària, López Navarro té en compte principalment tres elements, la distribució i la densitat de la població, la producció i la geografia.

A) ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓ A LA ILLA DE LUZÓN

El cens de la població de les Illes Filipines està basat en els padrons tributaris dels naturals, mestissos i xinesos. Els europeus són un nombre tan reduït, que es pot prescindir d'ells per al còmput general de la població. D'aquesta manera es pot estimar el creixement de la població en un 4% anual, malgrat la diferent evolució que mostren les diferents províncies.

El cens que va utilitzar va ser el que figura a la *Guía de forasteros* del 1865, format per l'església i revisat per les autoritats locals. Els naixements i defuncions que sorgeixen del document no han de tenir-se en compte per determinar el creixement de la població, ja que l'any 1865 es va donar una epidèmia de còlera, la qual cosa va ser un problema greu a Luzón.

⁴⁴ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 5

Segons aquestes dades, Luzón arribà a una població de 2.967.623 d'habitants⁴⁵ i una població relativa de 30.60 habitants per quilòmetre quadrat, que curiosament, segons López Navarro, és pràcticament igual a la Península, que presentava una població relativa de 30.80 habitants per quilòmetre quadrat.

Durant tota la memòria, López Navarro compara la situació de la Península amb la illa de Luzón, fent notar les similituds entre ambdós territoris, com en un intent de justificar el pla de ferrocarrils. Amb la comparació, intenta provocar que si una persona trobava lògica la implantació del sistema ferroviari a la Península, no podia refusar en primer terme, la construcció a Luzón.

La mancança de vies de comunicació havia produït una agrupació excessiva de la població a les costes i marges dels rius més o menys navegables, mentre que a la vall del Cagayan, només s'assolia una densitat de població de 4 habitants per km².

L'hectàrea de terres arrosseres valia a Bulacan de 300 a 400 pesos i a la Pampanga baixa les terres per a canya valien la meitat, mentre que a poca distància, a Nueva Ecija i Tarlac, es trobaven terrenys similars sense conrear, a causa dels problemes de comunicació amb els centres consumidors.

⁴⁵ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 6

B) PRODUCCIÓ AGRÍCOLA, RAMADERA I INDUSTRIAL

Segons López Navarro⁴⁶, quatre eren els articles agrícoles principals que es produïen a Luzón: l'abacà, l'arròs, el sucre i el tabac, al que podríem afegir el cafè, amb un fort creixement del seu conreu a l'època.

L'abacà o cànem de Manila és una fibra tèxtil que s'obté a Filipines de les fulles d'una espècie de bananer. S'utilitza bàsicament per fabricar estores, barrets i tapissos. L'abacà⁴⁷ només s'explotava en gran quantitat a les províncies d'Albay i Camarines Sud, malgrat es produïa espontàniament a Camarines Nord i a tota la vessant del Pacífic. Les collites s'enviaven directament a Manila, pagant un transport d'uns \$6 per tona mètrica. El transport cobria la ruta que anava des dels pobles de l'interior, amb centre a Ligao, on es produïa la major part de l'abacà de Luzón, i s'havia de conduir per terra fins a Legazpi, on la mercaderia s'embarcava fins a Manila. En aquest cas semblava raonable la construcció de vies terrestres, per abaratir el transport, provocant un augment de la producció. L'exportació d'aquest article a la Duana de Manila s'havia situat per sobre dels 33 milions de kg per l'any 1874, dels que més de 17 corresponien a les províncies d'Albay i Camarines.

⁴⁶ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 7

⁴⁷ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 7

L'arròs⁴⁸ era a l'època el principal aliment de la població filipina, i consegüentment es conreava a la majoria de les províncies de l'arxipèlag. Normalment s'utilitzaven per al seu conreu els terrenys baixos. Les províncies de Pangasinan, Nueva Ecija i Bulacan produïen un important excedent d'aquest article, que s'exportava a les altres províncies. L'arròs ens dona una bona mesura del que representaven els costos del transport a la illa, ja que es tracta d'un producte de característiques molt similars arreu. El seu preu, sempre més baix a les zones de producció, s'arriba a doblar als mercats de Manila respecte als preus que trobem a Nueva Ecija, una de les principals regions productores.

La canya de sucre⁴⁹ es conreava a les províncies centrals de Luzón, i s'havien exportat per la Duana de Manila uns 62 milions de kg per a l'any 1874. El consum interior s'estimava en dos kg aproximadament per habitant. Segons les dades de la Duana⁵⁰, la producció es distribuïa de la següent manera:

Pampanga i Tarlac	37 milions de kg.
Bulacan i Nueva Ecija	4 milions de kg.
Pangasinan	7 milions de kg.
Batangas	18 milions de kg.
<u>Laguna i altres províncies</u>	<u>4 milions de kg.</u>
 TOTAL	 70 milions de kg.

⁴⁸ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 8

⁴⁹ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 8

⁵⁰ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 8

El conreu de la canya, malgrat de ser propi de terrenys alts, es situava a les costes i marges dels rius navegables. L'elevat cost de les comunicacions per terra provocà l'encariment de l'article als mercats, en un grau molt considerable. D'aquesta manera, el transport d'un piló (46 kg) de sucre des de Tarlac, capital de la província del mateix nom, fins a San Fernando, tenia un cost d'un peso, o sigui, la meitat aproximadament del valor de l'article al punt de producció, segons dades de López Navarro.

El tabac⁵¹ era un dels principals articles de la producció filipina, no només per l'abundància d'aquesta planta a l'arxipèlag, sinó per la seva qualitat. La regió veritablement tabacalera de Filipines era la conca del riu Cagayan, on la qualitat del producte s'aproximava al tabac de la Habana. La producció de la resta de Luzón, les Visayas i Mindanao, era d'una qualitat molt inferior, i molt similar a la dels tabacs de Java.

L'estanc del tabac a la illa de Luzón, havia limitat el seu conreu a les províncies del nord, on es produïa tot el necessari per garantir el consum interior, l'abastiment de les fàbriques de la Península i fins i tot per a una petita exportació.

El monopoli del tabac era l'ingrés més important del pressupost de Filipines, i l'Administració va fomentar el conreu d'aquesta planta i

⁵¹ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 9

el seu consum, i com apunta López Navarro⁵², fins i tot en el cas de que es desestanqués, els impostos que gravarien aquest producte seguirien constituint un ingrés important per a les arques de l'Administració.

Pel que fa al cafè⁵³, havia mostrat un creixement considerable a causa de la creixent acceptació que mostrava als mercats europeus, on s'obtenia un bon preu. El cafè es conreava principalment a la província de Cavite i al centre de la província de Batangas, amb una gran diferència de preus entre la plantació i el punt de venda a Manila, ja que aquesta planta es conreava a terrenys d'alçada generant uns elevats costos de transport.

Un altre article important per a l'economia de l'illa, que bàsicament s'utilitzava per al consum intern, era la fusta provinent de l'explotació forestal⁵⁴ destinada a la construcció i a la producció de carbó vegetal. Segons apunta López Navarro, s'hauria d'estudiar la possibilitat d'obrir explotacions de fustes tintòries, ja que tant el clima com el terreny semblaven favorables per a aquestes. La seva producció tindria una doble vessant per a les Filipines, d'una banda podria afavorir l'assentament d'indústries tèxtils per cobrir la demanda local i d'altra banda permetria exportar el producte com a matèria primera.

⁵² LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 10

⁵³ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 10

⁵⁴ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 10

Pel que fa a la fusta destinada a la construcció⁵⁵, la majoria estava destinada al consum propi. L'estat gravava aquesta activitat amb un impost anomenat *Impuesto de Corta*, malgrat que existia un frau molt important, bàsicament perquè no es realitzaven inspeccions per l'autoritat. L'estat era un dels majors propietaris de la illa, comptabilitzant milions d'hectàrees de bosc. La fusta tallada es conduïa fins a la costa per mitjà dels rius fins als punts de consum o d'exportació. Les dificultats de càrrega i descàrrega provocaven que el transport encarís molt la matèria primera, desaconsellant la navegació com a un medi de transport útil, ja que la fusta ocupava molta càrrega i tenia poc valor.

Pel que fa a la ramaderia⁵⁶, la seva cria era molt reduïda a l'arxipèlag, malgrat que les explotacions podrien ser molt rendibles a la plana central, on hi trobem grans planes amb abundant aigua i pastures suficients. El problema d'aquestes explotacions, del fet que no hagin proliferat lliurement era l'escàs poder adquisitiu de la població. La majoria de la població s'alimentava bàsicament d'arròs i de peix sec o fumat. La carn era considerada un aliment de luxe. Però la cria de ramats no hauria de ser cara, ja que la terra era barata i les condicions de cria, bones, si el transport no encarís gaire el producte. Les majors zones de pastures es trobaven a Nueva Ecija, Zambales, Batangas i Camarines. Segons explica López Navarro, era tan important l'escassetat d'animals a les Filipines, que un llaurador determinava la seva riquesa no

⁵⁵ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 10

⁵⁶ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 11

segons l'extensió de terres que posseïa, sinó pels animals de tir que tenia. De fet, com hem dit abans, la terra era un element sobrant a totes les províncies i amb un valor molt baix, a l'abast d'una bona part de la població.

Una altra indústria destacable era la mineria⁵⁷, amb extraccions de coure, ferro i carbó. A la província de Lepanto es trobaven les mines de coure de Mancayan, mentre que a la de Bulacan les mines de ferro a Angat i a la província d'Albay hi havia petites explotacions d'extracció de carbó a Sugud. El fet de parlar de poques explotacions és degut a que l'extracció es trobava en un punt molt primitiu i només s'explotava el mineral que es trobava a superfície. El principal problema era trobar mà d'obra qualificada per dirigir les explotacions, que al cas de Maucayan treballava amb mà d'obra igorrote. El ferro que s'explotava a Angat, en canvi era explotat per xinesos que s'hi havien establert i que havien format una fundició molt apreciada, que produïa eines per a l'agricultura i estris per a ús domèstic.

Les mines de carbó del Sugud, es trobaven situades molt properes a la platja, i no s'havia intentat explorar zones de l'interior, degut a que el transport encariria molt el producte.

Tant el coure, com el ferro i el carbó es trobaven amb abundància a l'illa de Luzón i normalment en condicions d'extracció molt favorables ja que el mineral es trobava molt proper a la superfície.

⁵⁷ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 12

Pel que fa a la indústria fabril a l'illa, parlem bàsicament de tallers d'artesans que cobrien la producció per al consum intern. En general es dedicaven a la cordeleria, els teixits de cotó, pinya i abacà, i les destil·leries i l'elaboració de cigars.

C) CONDICIONANTS GEOGRÀFICS I NECESSITATS DE COMUNICACIÓ

L'illa de Luzón⁵⁸ és la major de les Filipines que compten més de set mil illes, malgrat que la major part de la superfície es concentra en onze d'aquestes. A Luzón, com a la majoria de les illes majors, la costa és molt irregular, fet que permet l'existència de nombrosos ports naturals, però la majoria són de poca profunditat i difícilment navegables per a vaixells de gran tonatge.

Pel que fa a l'estudi de la costa, molt generalment, podríem dir que la badia de Manila divideix l'illa en dues parts. La part superior gaudeix d'un litoral poc accidentat, i s'estén de Nord a Sud amb una amplada de costa quasi constant. La part inferior s'inclina envers l'est, i presenta multitud de penínsules, i sortides al mar, amb una costa accidentada. Aquí també es troben diversos llacs interiors com els de Bay o de Bombon o Taal. La part inferior és la part més jove de la illa, amb volcans que avui encara es mantenen actius.

⁵⁸ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 2

Podríem dir que la geografia⁵⁹ de Luzón està dominada per tres grans valls, la Vall de Cagayan, a la zona nord de la illa, la Plana central i la vall del Bicol, al sud. Aquestes valls estan envoltades per quatre serralades, els Zambales, a l'oest del centre de Luzón, la Gran Cordillera, al nord-oest, la Sierra Madre, que cobreix des del nord-est baixant cap la península del Bicol i el Caraballo, que separa les valls de Cagayan i la plana central. L'illa està creuada per diferents rius, en la seva major part cabalosos i navegables, destaca el Cagayan, que neix als Caraballos i desemboca a Cagayan, a la costa nord, i el Pampanga, que neix al nord de Nueva Ecija, a la Cordillera i desemboca a la badia de Manila. Cal esmentar també el riu Agno, que creua la plana central per desembocar al golf de Lingayen, a Pangasinan.

La *Gran Cordillera* domina l'orografia de Luzón i li dóna una certa unitat. La vessant al Pacífic d'aquesta serralada és molt accidentada, mentre que la part occidental és més suau, creant nombroses valls. Proper al Pacífic, i al nord de Manila trobem el *Caraballo de Baler*, una muntanya d'on sorgeixen tres serralades que creuen Luzón: la *Sierra Madre o Gran Cordillera*, que trenca l'illa cap al nord, paral·lela a la costa oriental, que mor a *Cabo Engaño*; una bifurcació d'aquesta que viatja cap al sud fins al cap de Bondoc, a la costa occidental, i per últim, la *Cordillera Central*, que creua l'illa fins Punta Pata, a la costa del Mar de la Xina.

⁵⁹ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 3

A més a més d'aquestes serralades trobem dues més, els Montes de Zambales, entre els Zambales, Pangasinan, Pampanga i Bataan i la serralada del Sungay, entre Cavite i les Batangas.

El riu⁶⁰ més important de l'arxipèlag filipí és el riu Cagayan, neix de dos afluents sorgits entre la Gran Cordillera i la Cordillera Central, el riu Ibaná i el Magá. Davant del naixement d'aquest riu, té el seu origen un altre riu, que amb diferents noms durant el seu curs, agafa el nom de riu Gran de la Pamganga, i desemboca a la badia de Manila.

A la vessant occidental de la Cordillera Central neixen dos rius importants: l'Abra i l'Agno. El primer es dirigeix al nord, paral·lel a la serralada central, per desembocar a Vigan, capital d'Ilocos del Sud. El segon viatja cap al sud per la plana de Pangasinan i desemboca al Golf de Lingayen. Abans el riu forma una gran plana, on el llit varia freqüentment i en època de pluges les riades cobreixen una gran extensió de terreny, creant llacunes estacionals. Les mareas, malgrat que no són molt elevades, penetren a gran distància de la costa.

El riu Pasig, que presenta un recorregut curt, és un dels més cabalosos de la illa de Luzón, ja que s'origina a la llacuna de Bay, que concentra una gran quantitat de fonts i d'aigües subterrànies de la província de Batangas.

⁶⁰ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 4

Al sud de Luzón l'únic riu destacable és el Bicol, que creua un territori molt pla i que s'inunda amb facilitat. El Bicol mor al Pacífic a la Badia de Sant Miquel.

L'absència de canals navegables deixa únicament per al transport els trams navegables dels rius, que en la majoria dels casos no coincideixen amb les necessitats del transport. Per això, s'havien d'obrir rutes que connectessin els territoris afectats amb la costa.

Manila era el centre econòmic de l'illa, a més a més de l'únic port amb comerç internacional. No era estrany que la majoria de rutes que creuaven Luzón tinguessin l'inici a Manila.

A finals del segle XIX, les rutes principals per terra⁶¹ eren les següents:

- Des de Manila creuant la plana central fins a Pangasinan, connectant la costa nord a través de La Unión i Ilocos.
- Des de Manila creuant la plana central fins Nueva Ecija, creuant al sud de Caraballo fins Isabela i Aparri.
- Des de Manila cap al sud-est creuant Laguna, Batangas, Tayabas, Camarines Norte i Camarines Sud.

Però aquestes carreteres eren majoritàriament transitables només durant l'estació seca, fet que perjudicava notablement el trànsit comercial i encaria el transport.

⁶¹ CORPUZ, A. G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 24-25

Per fer-nos una idea de les necessitats de comunicació existents a fi de segle XIX a l'illa de Luzón i tenint en compte el comentat anteriorment, referent a distribució de la població, a l'entramat productiu i als condicionants naturals, podem analitzar el moviment mercantil existent a l'illa.

A Luzón, la producció és en la seva majoria de matèries primeres, amb la característica de que són mercaderies de reduït valor i de gran volum, provocant per tant que el cost del transport afecti directament al cost del producte al mercat. En general, els ferrocarrils tenen dos competidors directes que son l'arriaria i els canals de navegació o el cabotatge. A Filipines, a causa de l'estat lamentable dels camins, podem dir que el competidor real del ferrocarril a finals de segle XIX era el cabotatge.

El moviment mercantil⁶² de les províncies marítimes de Luzón amb Manila es coneix prou bé a partir de la recepció dels partes diaris que publicava la Capitania del port de Manila. Com indica López Navarro, el moviment mercantil interprovincial és poc important, excepte a aquelles com la Pampanga i Albay, que reben arròs de les províncies adjacents. D'aquest trànsit no es tenen registres, i només es podria determinar extrapolant la població amb el consum personal d'aquest aliment.

⁶² LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 13

Pel que fa als registres de la *Capitania de Marina de Manila*, i segons les dades que es desprenen dels informes de López Navarro⁶³, podríem crear la següent taula:

	<u>Any 1874</u>	<u>Mitja 72-74</u>
Província d'Albay a Manila:	16 M kg	19 M kg
Província de Zambales a Manila:	9 M kg	12 M kg
Província de Pangasinan a Manila:	32 M kg	26 M kg
Província de Batangas a Manila:	21M kg	20 M kg
Comerç exterior Filipines	31M Pesos (1874) 8 pesos / habitant	
Comerç exterior Península - Esp	144 M Pesos (1863) 9,3 pesos / habitant	

El transport marítim, era un dels principals a l'illa, a causa de l'estat lamentable en que es trobaven a Filipines les vies de comunicació, malgrat que constava al pressupost de Filipines una partida destinada al Foment. En molts casos s'havia deixat que les infraestructures es mantinguessin amb fons locals o provincials, però aquests eren del tot insuficients, sobretot en comparació als destinats a la Península. Pel que fa a les vies de comunicació, no hi havia a Filipines ni un quilòmetre de carretera i els camins naturals es trobaven en estat pèssim, i en molts dels casos eren intransitables durant l'època de pluges.

⁶³ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 14

2.3 Proposta de traçat per als ferrocarrils de Luzón

Els decrets que ordenaren la planificació i construcció del pla ferroviari per a la illa de Luzón, marcaven la distinció entre el que havien de ser les línies d'interès general, que quedaven sota execució de l'Estat i les d'interès particular, que havien d'estar definides posteriorment per l'administració colonial. Segons es desprèn dels decrets aprovats⁶⁴, les línies anomenades d'interès general gaudeixen d'ajudes de l'Estat, que pot concedir franquícies, privilegis i subvencions. D'altra banda han de creuar el major nombre de províncies, malgrat algunes no reunissin els requisits per mantenir una línia ferroviària.

El pla ferroviari proposat per López Navarro es limita a donar traçats sobre les línies principals de l'illa, tant pel que fa als que cobreixen les línies del nord de la illa com per als del sud.

Manila, com a capital de la colònia, era la residència habitual de les autoritats principals i de l'administració i centralitzava tota l'activitat burocràtica de l'arxipèlag. A més a més constituïa un centre important de consum i de comerç tant local com estranger, ja que era l'únic port exportador de les Filipines. Manila era, per tant un punt de pas, o millor dit, de partida, obligat per als ferrocarrils i els mitjans de comunicació en general.

⁶⁴ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 24

Segons López Navarro⁶⁵, si ens fixem en el pla de ferrocarrils de la Península, va ser condició indispensable que les línies de ferrocarril passessin per les capitals de província, tenint en compte, no només els interessos mercantils, sinó també els de l'Administració pública. A més a més, es tractava de ciutats que ja de per si agrupaven a un conjunt de població important al territori. A Filipines, per contra, era freqüent a finals del segle XIX que la capçalera de la província fos inferior en població i riquesa a d'altres pobles de la mateixa província.

Així doncs, a Filipines, on, a més a més, les administracions provincials no són importants, haurien de prevaldre els criteris econòmics, geogràfics i demogràfics, envers els administratius, per establir un traçat ferroviari.

D'aquesta manera, com ens il·lustra López Navarro⁶⁶, es podrien preveure dues grans línies principals, la primera dirigint-se cap al nord, i finalitzant a Ilocos Norte o Cagayan i la segona travessant les províncies del Sud i acabant a la d'Albay.

Pel que fa a la línia nord, la podem dividir en tres seccions, com són els trams de Manila a Dagupan, de Dagupan a Laogag i de Quingua a Tuguegarao.

⁶⁵ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 19

⁶⁶ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 19

La primera secció, que cobreix el trajecte entre Manila i Dagupan, travessa les províncies de Bulacan, la Pampanga, Tarlac i Pangasinan. López Navarro⁶⁷ elabora un pressupost per analitzar la viabilitat d'aquesta línia, a partir dels següents supòsits:

- Estableix una tarifa de dos cèntims de peso per tona i km per fer-los atractius.
- Per molt que el cabotatge igualés aquest preu, s'encariria a causa del transport terrestre.
- Els ferrocarrils oferiran d'altres serveis com el d'emmagatzematge barat als punts de partida i destí.
- El ferrocarril garanteix rapidesa i seguretat al transport.
- Estima el transport urgent de mercaderies en un 10% del total
- Estima un increment de trànsit a la zona que cobrirà el ferrocarril en un 50%
- El moviment natural del trànsit serà de les províncies cap a Manila i el moviment divergent (de Manila cap a les províncies) s'estima en un 25 % del primer.

Aquest territori ja originava un elevat trànsit, amb una densitat de població elevada, segons López Navarro⁶⁸, a finals del segle XIX, d'uns 70 habitants per quilòmetre quadrat, més del doble del que hi havia a la Península a la mateixa època, com a mitjana. Segons aquesta dada, López Navarro estima que l'ingrés derivat del trànsit

⁶⁷ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 19-20

⁶⁸ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 19

de viatgers es podria suposar en \$1600, ja que segons els registres de la Península, per a l'any 1872, com a mitjana s'havia recaptat per aquest concepte la quantitat de \$ 1247.

Pel que fa al trànsit de mercaderies, la província de Pangasinan enviava a Manila 26.000 tones de mercaderies que recorrerien tota la línia i enviava a la Pampanga unes 6.000 tones d'arròs que recorrerien la meitat de la línia. De la mateixa manera, la província de la Pampanga enviava a Manila unes 37.000 tones de sucre que recorrerien un terç de la línia. Els productes que la província de Bulacan enviava a Manila, arròs i sucre principalment, no es podien estimar per menys de 10.000 tones, amb un recorregut d'una cinquena part del trajecte.

D'aquesta manera i segons aquests supòsits López Navarro⁶⁹ elabora el següent quadre, estimant l'ingrés per kilòmetre de ferrocarril de Manila a Dagupan de la següent forma:

INGRÉS ESTIMAT PER KM LÍNIA MANILA-DAGUPAN

PER VIATGERS \$ 1.600
PER MERCADERIES A POCA VELOCITAT:

26.000 tones provinents de la província
de Pangasinan, que recorren tota la línia, a
raó de pesos 0,02 por tona i km \$ 520

6.000 tones provinents de la mateixa
província, que recorren la meitat de la línia \$ 60

⁶⁹ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 20

37.000 tones de sucre provinents de la província de la Pampanga, que recorren $\frac{1}{3}$ de la línia	\$ 247
10.000 tones provinents de la província de Bulacan, que recorren $\frac{1}{5}$ de la línia	<u>\$ 40</u> \$ 867
AUGMENT del moviment expressat per desenvolupament del trànsit, transport de fustes, materials de construcció, etc... 1.300	<u>\$ 433</u> \$
MERCADERIES A GRAN VELOCITAT	\$ 130
MOVIMENT DIVERGENT	<u>\$ 357</u>
Producte brut per quilòmetre	\$ 3.387
Despeses d'Explotació (45 %)	<u>\$ 1.524</u>
INGRÈS D'EXPLOTACIÓ	\$ 1.836

López Navarro estima les despeses d'explotació de la línia en un 45% de l'ingrés per vendes. Aquesta dada s'extrau de l'evolució de les despeses ferroviàries a la Península, que es troben per sobre del 40% de l'ingrés. Però l'estimació de l'ingrés per quilòmetre que proposa López Navarro quedarà molt lluny de la realitat. Segons els seus càlculs, l'ingrés brut per quilòmetre s'havia de situar en els 3.387 pesos. Si traslladem aquest ingrés al traçat total de la línia Manila- Dagupan (200 km) ens dona un resultat d'ingrés total de 677.400 pesos anuals. Com veurem posteriorment, l'ingrés anual recaptat durant l'any va ser de 237.125 pesos anuals, el que equival a 1.185 pesos per quilòmetre. El resultat pot semblar un error considerable, però el problema va residir en què la gent no va canviar d'un dia per l'altre les seva manera d'operar. La majoria de les mercaderies van seguir viatjant pels mètodes alternatius, com ho havien fet fins aleshores, ja que s'havien de generar unes infraestructures per poder connectar als productors amb les

estacions ferroviàries. De fet, com veurem posteriorment, van ser les províncies interiors, que no tenien alternatives reals al ferrocarril, aquelles que van enfortir el seu creixement.

Les obres d'explanació d'aquest trajecte són senzilles als trams corresponents a les províncies de Manila, Bulacan i la Pampanga, però requereixen de nombroses obres de fàbrica, en especial en els trams que han de superar rius, com el riu Gran de la Pampanga. El tram més accidentat és el que comprèn el trajecte entre Los Angeles i Tarlac. Posteriorment, i des d'aquest punt fins la costa es presenta completament pla, oferint únicament la dificultat de creuar el riu Agno. Podria semblar més correcte que la línia finalitzés a Lingayen, que és la capital de la província i no a Dagupan, però el fet que aquesta sigui el mercat principal de la província i la seva proximitat amb Lingayen (14 km) va decantar que el ferrocarril finalitzés a Dagupan.

La segona secció del ferrocarril del Nord, o sigui la línia que hauria de cobrir el trajecte entre els centres de Dagupan i Laoag, creua les províncies de la Union i els Ilocos. La densitat de la població d'aquesta secció, que Lopez Navarro⁷⁰ estima en 71 habitants per km², i les condicions del clima, menys rigorós que al centre de Luzón, fan pensar que el moviment mercantil no seria molt menys inferior al que hem suposat per a la primera secció, malgrat aquesta zona no té un trànsit important amb Manila.

⁷⁰ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 21

El traçat seguiria la costa on es situen els pobles més poblats. Aquest tram resultaria bastant car, segons López Navarro⁷¹, ja que, malgrat el moviment de terres que s'hauria de realitzar no era costós, s'haurien de tallar sortides al mar amb obra de fàbrica així com construir diversos ponts com el que hauria de creuar el riu Abra.

La tercera secció del tram nord no presenta dificultats tècniques i transita per la serralada dels Zambales per la depressió de Subic. Aquest tram presenta dues parts diferenciades, entre Quingua fins a Cabanatuan i entre aquest punt fins a Tuguegarao. La regió destaca per la producció d'arròs i ramaderia, i està començant a produir cafè i a guanyar població. La primera part d'aquest tram travessa una gran plana, productora de sucre i d'arròs, i amb un comerç petit d'altres productes com són la fusta i el tabac. Pel que fa a la segona part del tram, segueix la vora del riu Carranglan fins a Cagayan, amb importants col·leccions de tabac. La producció de tabac mostra un creixement rellevant a Luzón. Com a mostra, López Navarro⁷² ens diu que com a terme mig, prenent com a base el quinquenni 1869-73, es va pagar anualment per conduccions de tabac d'aquestes col·leccions:

Per conduccions interiors	\$ 61.994
Per transports a Manila	<u>\$ 77.878</u>
TOTAL	\$ 139.872

⁷¹ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 22

⁷² LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 23

D'aquesta manera, afegeix López Navarro, el ferrocarril podria rebre per aquest concepte uns \$ 125.000, que serien uns ingressos de \$ 250 per quilòmetre. La importància d'aquesta línia prové del creixent interès de la Hisenda espanyola per fomentar les col·leccions tabaqueres de cara a nodrir el pressupost de la colònia a partir dels ingressos provinents de l'estanc del tabac. Les col·leccions més valorades es troben a les regions de Cagayan i Isabela, perquè produeixen un tabac de major qualitat. Només per aquest fet aquesta línia ja seria rendible, ja que ni la població, ni la geografia aconsellen realitzar un despesa tan important.

Pel que fa a la línia del sud de Luzón, també amb sortida des de Manila, creuaria dues comarques molt poblades, formada la primera per les províncies de Batangas i la Laguna i la segona per Camarines Sur i Albay, separades per un extens territori d'escassa població i de geografia accidentada com són les províncies de Tabayas i Camarines Norte.

La província de Batangas era, a finals del segle XIX, la més rica de tot l'arxipèlag filipí⁷³, amb una gran varietat de conreus. La zona marítima és productora de sucre, mentre que les regions altes conreen cafè, arròs i blat. Són destacables també els conreus d'horta i les fruites, així com la ramaderia de tot tipus. A nivell industrial té alguna rellevància la indústria tèxtil. Aquesta província és una de les principals proveïdores de Manila i la majoria del transport es realitza per mar. El problema que té el transport de cabotatge és que les platges de la província de Batangas són a

⁷³ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 25

mar obert, sense cap entrada a la costa o cap desembocadura de riu que permeti el resguard de la flota. Aquest fet encareix molt les tasques de càrrega i descàrrega i fa freqüents els naufragis a les costes, sobretot a l'època de pluges.

El fet d'intentar que la via ferrea travessi la part més poblada de la província de Tabayas provoca l'encariment de la construcció⁷⁴, perquè requereix grans obres de fàbrica per salvar la serralada que divideix la regió pel mateix punt que ja s'ha utilitzat per la línia electrotelegràfica i la xarxa general de carreteres, ja que s'han de realitzar obres que necessiten de túnels i de viaductes, la qual cosa encareix molt el projecte.

Com es pot veure la construcció de la línia del sud serà llarga, difícil i costosa, fins i tot en el cas més econòmic, tan pel que fa al traçat, com als materials utilitzats i a l'ample de via. El moviment mercantil que tindria aquesta via en el tram sud, es composaria principalment dels productes que arriben a Manila des d'Albay, bàsicament arròs i ramaderia, així com fusta destinada a la construcció. El moviment de viatgers no seria significatiu perquè les províncies de més al sud es troben poc poblades.

La línia proposada per al sud de Luzón, consta d'una línia continua que va des de Manila a Albay. Uneix la capital amb les capçaleres de província de la Laguna, Batangas, Camarines sud i Albay i travessa totes les províncies del sud de la illa.

⁷⁴ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 26

La província de Cavite queda aïllada al pla que proposa López Navarro, ja que la línia que podria unir-la amb Manila hauria de creuar la serralada del Sungay i una gran extensió de terreny despoblat, exclusivament per arribar a Cavite. Aquest fet faria inviable l'explotació de la línia, perquè les comunicacions de Cavite amb Manila són molt bones per via marítima i el tren no podria competir amb el transport de cabotatge.

En general, López Navarro⁷⁵ classifica les línies proposades per a Luzón en dos grups, d'una banda, aquelles que són productives sota el punt de vista únicament industrial, i d'una altra banda aquelles que cobririen just les despeses d'explotació. Els capitals privats podrien construir i explotar les primeres amb una petita ajuda de l'administració, mentre que les segones haurien de ser explotades per l'Estat o amb fortes subvencions. El total de vies que entren al pla de López Navarro és el següent:

Xarxa del Nord de Luzón	1.193 km
Xarxa del Sud de Luzón	<u>537 km</u>
TOTAL	1.730 km

López Navarro⁷⁶ proposa com a línies d'immediata execució, degut a que elles mateixes poden garantir un equilibri pressupostari, les que cobreixen els trams entre Manila i Dagupan i entre Manila a

⁷⁵ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 29

⁷⁶ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 29-30

Taal, al nord i al sud. La longitud d'aquestes vies és de 470 km distribuïts de la següent forma:

Línia de Manila a Dagupán	200 km	
Desviament de Quingua a Cabanatuan	76 km	276 km
Línia de Manila a Taal	160 km	
Desviament de Calamba a Santa Cruz	34 km	<u>194 km</u>
TOTAL		470 km

La línia de Manila a Dagupan tindria probablement més moviment que la de Manila a Taal, però el cost quilomètric seria molt inferior. Pel que fa a la resta⁷⁷ de les línies, arriben a una longitud de 1.260 km, que es distribueixen de la següent manera:

De Dagupan a Laoag	314 km
De Santa Cruz a Albay	343 km
De San Fernando a Iba	132 km
De Cabanatuan a Tuguegarao	<u>471 km</u>
TOTAL	1.260 km

2.4 Pla de construcció del ferrocarril

Els plans de construcció d'un ferrocarril a Filipines van ser iniciats oficialment el 25 de Juny de 1875. L'any 1887, la Manila Railroad Company va iniciar la construcció de la línia Manila-Dagupan. Aquesta línia, que va ser la major construïda a les illes, es va obrir

⁷⁷ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 30

al trànsit l'any 1892. L'any 1898, les comunicacions van ser tallades , per ser restaurades posteriorment i tornar-se a parar l'any 1899 degut a la revolució filipina i a la guerra filipino-americana. Les posteriors expansions del traçat no es realitzarien abans de 1938.

A partir del Reial Decret datat el 6 d'Agost de 1875, es va demanar a la *Inspección General de Obras públicas*⁷⁸ la creació d'un pla general de ferrocarrils per a la illa de Luzón, amb la condició de què respectés el pla general de carreteres que s'estava redactant en aquells moments, de manera que ambdós mitjans de transport fossin complementaris i no s'arribés al cas de trobar vies principals en paral·lel deixant en canvi, zones despoblades sense cobertura de cap mena. Aquest punt era especialment important a causa de les limitacions pressupostaries dels dos projectes.

Durant la mateixa època també s'inicià un pla de comunicacions per cable per a les Filipines, ja que l'única comunicació d'aquesta mena que existia era la que unia Manila amb Hong Kong.

De cara a definir un pla d'actuació per a la construcció d'una línia ferroviària a Luzón, el govern va aprovar-ne l'estudi segons les condicions següents⁷⁹ :

⁷⁸ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 1

⁷⁹ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 2

1.- Els ferrocarrils de les Illes Filipines es classificaran com d'interès general i d'interès particular, essent necessària per a la seva construcció una concessió que atorgarà el govern per als primers i el governador general per als segons.

2.- Les línies d'interès general es construiran per l'Estat, i en el seu defecte per les companyies subvencionades, o simplement per particulars que sol·licitin la declaració d'utilitat pública amb els privilegis annexos a ella i que la llei determina.

3.- Les línies d'interès general es subjectaran, pel que fa al seu traçat, a un pla aprovat pel Govern.

L'any 1875, es va ordenar la creació d'un pla de ferrocarrils per a la illa de Luzón. El Reial Decret datat el 6 d'agost del mateix any va establir la regulació per la construcció, operació i direcció de les línies de ferrocarril a Filipines. El 5 de febrer de 1876, l'enginyer Eduardo López Navarro, va lliurar la *Memoria sobre el Plan general de Ferrocarriles en la isla de Luzón*. Aquest pla, gràcies al qual López Navarro va ser condecorat, va proposar tres línies:

- De Manila a Laogag, Ilocos Norte (amb un ramal de San Fernando, Pampanga, a Iba, Zambales)
- De Quingua, Bulacan, a Tunguegarao, Cagayan
- De Manila a Albay (amb un ramal de Calamba, Laguna, a Taal, Batangas).

El pla⁸⁰, amb un total de 1.730 Km, va ser aprovat l'11 de maig de 1883, donant prioritats a les dues primeres línies, en els trams de Manila a Dagupan i de Quingua a Cabanatuan. Però només la primera va ser construïda sota el govern espanyol.

La prioritats donada a la línia Manila-Dagupan era lògica. Anomenada més tard Línia general nord, la ruta de Manila a Dagupan unia el nord de l'illa amb la capital, connectant les províncies de Bulacan, Pampanga, Tarlac i Pangasinan, quatre de les cinc províncies de la fèrtil plana central. De fet, Nueva Ecija, que quedava al marge era la que havia de connectar-se amb el ramal de Quingua a Cabanatuan, també aprovat.

La presència de diversos pobles d'importància i de cultius destinats a l'exportació van ser factors decisius per a la construcció d'aquesta línia. A més a més, a part del potencial de creixement de la zona, i de la riquesa ja existent, el fet que la plana central quedés voltada per les serralades de Sierra Madre i Zambales, complicava l'accés a la costa i eliminava la possible competència que podrien representar altres mitjans de comunicació com el cabotatge, i deixava així al ferrocarril quasi en situació d'única alternativa de transport, convertint-se, de fet, en un monopoli.

Així ho van percebre també els primers observadors americans, com descriu a l'informe encarregat per la marina el Sr. Wilcox⁸¹:

⁸⁰ CORPUZ, A. G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 29

⁸¹ WILCOX, W. B.; *Through Luzón on Highways and Byways*, Franklin Book Co, Philadelphia, 1901, pp. 12

L'avenç d'aquesta regió està frenat per la falta de comunicacions i transport. En el moment en que es completi el ferrocarril per les valls del Rio Grande, es viurà una veritable metamorfosis. El govern ha de buscar la manera de construir les línies de ferrocarril que garanteixin la comunicació a la illa i permetin una bona distribució dels productes que s'hi produeixen.

Els treballs de construcció de la segona línia, de Quingua a Cabanatan, van començar només arribar els americans, quan aquests van controlar la plana central. Aquest línia es va obrir al trànsit al desembre de 1905⁸² i es va conèixer amb el nom de *Línia de Cabanatuan*.

La línia de Cabanatuan va suposar la connexió amb l'altra gran zona agrícola de Luzón (a part de la plana central), la vall del Cagayan. A partir de l'èxit inicial van sorgir iniciatives per allargar aquesta línia fent-la entrar més endins de la vall del Cagayan, però cap d'aquestes va prosperar.

La tercera línia proposada per Navarro també va ser construïda sota el mandat dels EUA. Aquesta va ser coneguda com a *Línia general del sud*, també anomenada *Bicol Express*, perquè es dirigia al centre de la regió del Bicol, al sud-est de Manila. Aquesta línia va provocar que la regió s'obrís a l'agricultura comercial, la qual cosa inclou la producció del famós abacà o cànem de Manila, que es conreava a les riques terres volcàniques de la plana del Bicol, per posteriorment processar-se i transportar-se a Manila per exportació.

⁸² CORPUZ, A. G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 29

La línia sud va ser l'única línia proposada per López Navarro que es va completar totalment, fins i tot el ramal que anava de Calamba a Batangas. Va tardar-se molt en construir, i de fet el primer tren que va viatjar entre Manila i Legazpi, a Albay, ho va fer l'any 1938⁸³. Tot i això, va quedar patent que el pla de Navarro, era lògic i factible, ja que connectava la capital filipina amb les tres valls agrícoles més productives, la plana central, la vall del Cagayan i el Bicol.

2.5 Concessió de la línia ferroviària

El nou d'abril de 1885, el Ministre de les Colònies el Sr. Manuel Aguirre Tejada, va presentar un Reial Decret⁸⁴ per aprovar la *Concessió de la línia Manila-Dagupan*⁸⁵, i una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company Limited⁸⁶, aprovat el dia 26 de Juny del mateix any.

Aquesta concessió, definida com "*l'obra més important de les que figura al pla de ferrocarrils aprovat per a la illa de Luzón*⁸⁷, a l'arxipèlag de les Filipines, d'inqüestionable conveniència i d'urgent necessitat" presentava l'inconvenient que les dues primeres subhastes, realitzades a Madrid i a Manila respectivament van

⁸³ CORPUZ, A. G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 30

⁸⁴ AGUIRRE TEJADA, M., *Concessió de la línia Manila-Dagupan, amb una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company, Limited*, 9 d'Abril de 1885

⁸⁵ LA GACETA DE MADRID, 11 d'Abril de 1885

⁸⁶ LA GACETA DE MADRID, 11 d'Abril de 1885

⁸⁷ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876

quedar desertes, degut principalment a que els possibles concessionaris consideraven que la inversió a realitzar seria d'un retorn més que dubtós, degut a l'escassa urbanització de la illa de Luzón si exceptuem l'àrea metropolitana de Manila. Degut a això, el govern va negociar amb el candidat més interessat en la línia i van arribar a un acord, segons el qual, es donarien garanties de cobertura per cobrir el risc per al capital de la inversió de la obra. Al contracte també es va afegir una subvenció per quilòmetre⁸⁸ per facilitar-ne la construcció. Per determinar l'import de la subvenció de \$4.723 per quilòmetre, es van realitzar estudis per part de funcionaris de Manila del Departament d'Obres Públiques, determinant les *“condicions del país i el sistema de treball més favorable per portar la construcció a bon port i potser penalitzant en excés el benefici, malgrat segons el projecte aprovat, sembla molt probable en comparació al capital de la inversió desemborsada”*⁸⁹. Semblava doncs que el fet de que no hi hagués competència per realitzar el projecte va ser aprofitat per la Manila Railway Company per aconseguir un suculent ajut públic, que no hauria estat necessari en cas d'haver-hi hagut altres empreses licitant pel projecte. També es desprèn que segons els informes dels funcionaris, la línia seria rendible fàcilment, assolint el retorn de la inversió en breu. Malgrat aquestes consideracions, no es qüestiona el fet que la línia de ferrocarril era de cabdal importància pel desenvolupament de la zona i per tant els esforços realitzats pel govern estaven justificats. Durant les negociacions, la

⁸⁸ AGUIRRE TEJADA, M, *Concessió de la línia Manila-Dagupan, amb una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company, Limited*, 9 d'Abril de 1885

⁸⁹ AGUIRRE TEJADA, M., *Concessió de la línia Manila-Dagupan, amb una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company, Limited*, 9 d'Abril de 1885

companyia Manila Railway Company va sol·licitar un augment de la subvenció superior als \$4.723 per quilòmetre oferts pel govern. El govern no estava disposat a augmentar la quantitat per quilòmetre, però com a contrapartida, per garantir una rendibilitat a la inversió inicial, finalment el govern va substituir l'import per quilòmetre de la subvenció per la concessió de la línia Manila-Dagupan, per un interès garantit del 8 per cent anual. Aquest interès es calculava sobre el capital del cost de la línia, una garantia que per la concessionària representaria el mínim interès garantit de la inversió, i que, donada la riquesa de la població de la zona que creuaria el ferrocarril, probablement no seria una càrrega per al govern, si com segons estimaven els informes presentats, el retorn de la línia seria suficient per cobrir l'import de l'interès garantit, i més encara si finalment, si no es portés a terme, ocasionaria al govern una petita despesa anual per l'import que s'hauria d'aportar per completar l'establerta, una despesa que poc a poc aniria desapareixent i seria compensada pels beneficis que en els anys successius apareixeria certament obtingut pel funcionament i explotació de la línia amb uns retorns que al mateix temps excedirien de l'import de l'interès garantit, creant un excedent que s'hauria de repartir equitativament entre la concessionària i l'Estat.

D'acord a aquestes consideracions el Ministre de les colònies, el Sr. Manuel Aguirre Tejada va presentar el *Reial Decret* que determinava la subvenció el 9 d'Abril de 1885⁹⁰. Aquest *Reial Decret* desenvolupava les condicions pactades entre el Govern

⁹⁰ AGUIRRE TEJADA, M., *Concessió de la línia Manila-Dagupan, amb una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company, Limited*, 9 d'Abril de 1885

espanyol i la companyia Manila Railway Company. Segons aquest, el Govern es faria càrrec de la direcció de la construcció de la línia ferroviària des de Manila a Dagupan, garantint un interès del 8 per cent per any sobre el capital desemborsat per la construcció de les instal·lacions, reservant-se el dret de recuperar les dues terceres parts dels imports que per aquest propòsit es pagarien a partir de fons locals de les províncies que havia de creuar la línia, d'acord amb les pràctiques establertes per altres obres públiques a les Illes Filipines. D'altra banda, la subvenció que havia de rebre la concessionària es pagaria trimestralment, i en finalitzar els tres mesos després de la certificació de cada secció o seccions que s'haurien dut a terme durant aquell trimestre. La quantitat que es pagaria cada trimestre com a subvenció, venia determinada a partir del descompte de l'import que representava l'interès garantit a la secció o seccions realitzades, afegint el 50% dels materials emprats a la secció de l'obra certificada. Quan el 50% dels materials utilitzats a la obra excedien l'import corresponent a l'interès garantit, l'excés es dividia equitativament entre la companyia concessionària i el Govern.

Com a punt final, el capital màxim de la inversió a realitzar per a la construcció de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan, es garantia amb un interès del 8 per cent anual, i es fixava en la quantitat de \$4.964.473,65⁹¹, quedant tancada la subhasta de la concessió de la línia.

⁹¹ AGUIRRE TEJADA, M., *Concessió de la línia Manila-Dagupan, amb una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company, Limited*, 9 d'Abril de 1885

Aquest *Reial Decret* que determinava la subvenció s'acompanyava per una *Reial Ordre del Ministeri de les Colònies*⁹², presentada pel Governador General de les Illes Filipines, el Sr. Gamazo el dia 14 de Juliol de 1886. Aquesta *Reial Ordre* tenia la finalitat de dirigir i anunciar l'oferta pública per la concessió de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan, que s'havia de celebrar a Madrid i a Manila el dia 14 d'Octubre de 1886, seguint les bases i el calendari aprovats per la *Reial Ordre* de data 9 d'Abril de 1885⁹³ i que es mantenia a partir de l'última oferta del mateix ferrocarril, de data 11 de Juliol de 1885.

Aquesta *Reial Ordre* determinava les condicions especials per a la concessió de la línia de ferrocarril que unia Manila amb Dagupan⁹⁴. El concessionari s'obligava a portar a terme pel seu compte i risc en el termini de quatre anys i mig, un cop comunicada la data de concessió, totes les obres necessàries per al complet funcionament d'un ferrocarril que, començant al suburbi de Tondo a la capital de l'arxipèlag, havia de finalitzar al poble de Dagupan, a la província de Pangasinan, subjecte al projecte aprovat per la *Reial Ordre* de data 10 de Novembre de 1883 i sota l'agenda de les condicions tècniques aprovades pel *Reial Decret* de data 11 de Juny de 1884.

El concessionari podia realitzar modificacions al projecte, de cara a una millor execució de les obres, però aquestes havien de ser aprovades pel Governador General de les Illes Filipines, i amb una

⁹² GAMAZO, *Reial Ordre del Ministeri de les Colònies*, 14 de Juliol de 1886

⁹³ GARCIA LOPEZ, J., Director General d'Obres Públiques, *Reial Ordre*, 9 d'Abril de 1885

⁹⁴ LA GACETA DE MADRID, 17 de Juliol 1886

resolució favorable d'acord amb la opinió del Consell Consular i de l'Inspector General d'Obres Públiques, informant del procés i del resultat a executar al Ministeri de les Colònies. El fet de no informar oportunament podia ser sancionat i la concessionària hauria de realitzar les modificacions oportunes en cas de discrepàncies sobre l'execució de les obres del projecte.

La *Reial Ordre* també establia les estacions que s'havien de construir al llarg del traçat de la via ferroviària. Les estacions inicialment programades eren les següents:

- L'estació d'origen de la línia a Manila, de primera classe; les estacions de San Fernando i Dagupan, de segona classe; les estacions de Ginkinto, Tarlac, i Balamban, de tercera classe; i les estacions de Coloocan, Polo, Meycanayan, Maricao, Bocane, Biga, Calumpit, Apalit, Santo Tomas, Angeres, Mabalacat, Baraban, Capas, Gerona, Panique, Moncada, San Carlos i Calacias, de quarta classe.

Es deixaven una sèrie d'estacions per ser construïdes en una segona fase, un cop la inversió inicial estigués amortitzada o en cas de que la concessionària estimés que hi havia demanda suficient a la zona per obrir les estacions. Aquestes estacions que es posarien en funcionament en un segon terme eres les següents:

- L'estació de Coloocan, Polo, Maricao, Bocane, Biga, Apalit o Sulipan, Santo Tomas, Panique i Calacias.

D'altra banda si el govern considerava necessari l'establiment de noves estacions per raons comercials, logístiques o militars, la concessionària hauria d'estudiar la seva construcció al traçat aprovat.

Per facilitar la concessió de la construcció de la línia, el govern va garantir un percentatge del 8 per cent sobre el capital desemborsat per a la seva construcció. El capital màxim que reportaria un 8 per cent d'interès anual es va fixar en \$4.964.475,65, xifra que sortia del pressupost realitzat per les obres, incrementat en un 8% per cobrir despeses imprevistes, així com de direcció i gestió, i afegint un 8% sobre el capital desemborsat durant l'execució de les obres.

El cost real de la construcció de la línia era indeterminat en el moment de la concessió, i depenia de les condicions de la concessionària fixades al concurs, així com el capital base a desemborsar inicialment. Si el govern afegia modificacions al projecte durant l'execució de les obres, havia de afegir una partida pressupostaria per cobrir aquestes despeses extraordinàries. En aquest cas, les modificacions referides, s'havien de valorar a preus estimats, i s'incorporaven al pressupost modificat, ocasionant el corresponent increment o reducció del capital base de la concessió i per tant, provocant un increment o reducció de l'interès pactat com a compensació. Les modificacions havien d'estar aprovades necessàriament pel ministeri d'ultramar. A més a més s'havien de tenir en compte els increments corresponents de capital, així com els interessos i els imports de les pèrdues i

prejudicis causats a les obres durant la construcció de la línia, en casos de força major. Es definien com a casos de força major⁹⁵:

- Primer. Grans inundacions, quan no son comunes al país on les obres s'executen, i quan als plans d'aquestes obres no han estat previstes.
- Segon. Crescudes de rius i sortides del seu llit, quan succeeixi en dates on normalment no es produeixen, i quan les indicacions i les previsions no hagin donat prou temps per prendre les mesures oportunes, o quan succeint en dates o sota circumstancies on eren esperades, excedeixin notablement de la normalitat.
- Tercer. Incendis produïts per l'enllumenat.
- Quart. Epidèmies.
- Cinquè. Tempestes al mar en dates on normalment no succeïxen, i en una intensitat superior a l'usual.
- Sisè. Forts vents desconeguts a la zona.
- Setè. Terratrèmols.
- Vuitè. Despreniments i esllavissades de terres que provoquin esfondraments de les construccions situades a la seva superfície.
- Novè. Despreniments de blocs des de les muntanyes que provoquin l'aturada de les obres.
- Desè. Danys causats en temps de guerra per les tropes combatents.
- Onzè. Danys i perjudicis causats per revoltes populars.
- Dotzè. Robatoris massius pels revoltats.
- Tretzè. Destruccions violentes.
- Catorzè. En general, tots els accidents extraordinaris els efectes dels quals són imprevisibles.

En aquests casos de força major el contractista havia de ser indemnitzat per tots els perjudicis ocasionats, sempre que es pogués provar que la declaració encaixava amb l'imprevist ocasionat i que l'import del perjudici causat fos major que la part

⁹⁵ CATALINA, *Reial ordre i regulacions per a la classificació de causes imprevisibles, i de força major, i del mode de preparar els documents*, Madrid, 17 de Juliol de 1868.

establerta com a contingències en les obres que s'estaven executant.

Un cop acabada la línia de ferrocarril, aquesta no es podia posar en funcionament sense la preceptiva autorització del govern de les illes després d'aixecar-se l'acta d'inspecció de les obres i del material emprat per l'enginyer inspector, que havia de declarar i certificar que tot estava correcte i que per tant es podia començar l'explotació del traçat ferroviari. Si per algun motiu, no es podia finalitzar el projecte o una part del traçat es podia entregar per a l'explotació, es va preveure de posar en funcionament la línia per seccions. El governador general havia d'autoritzar com una excepció l'obertura d'un tram o secció que es considerés avantatjós tan per al servei públic com per als interessos del concessionari. Amb el propòsit de posar en funcionament alguna secció i per que aquesta fos autoritzada, era requisit indispensable que el concessionari adquirís una tercera part dels actius fixats al projecte per al total de la línia, dues terceres parts quan dues seccions del projecte entressin en funcionament i la totalitat quan tota la línia fos operativa. Seguint aquesta previsió, en el cas de posar en funcionament una secció del traçat per anticipat, aquesta ja podria gaudir de la subvenció de l'interès del 8 per cent acordat, que s'hauria de pagar trimestralment sobre la secció o seccions posades en marxa.

S'entén, que en cas de que el pagament de l'interès per la primera secció oberta al tràfic públic comencés, fins als tres primers anys i mig, per la segona secció fins a quatre anys, i per la resta de la línia fins a quatre anys i mig des de la data de la concessió i per a posteriors seccions s'obriria al públic successivament a les dates

respectives indicades pel mateix, el pagament de l'interès no es faria efectiu per cada part fins que el trimestre immediatament següent s'obris al tràfic públic.

El capital que, d'acord a la concessió es beneficia de l'interès garantit, havia de ser el mateix que la durada de les obres, i no podia ser alterat en l'extensió que s'atorgava al concessionari per a l'execució de les obres. La suma amb la que el govern pagarà trimestralment com a subvenció s'havia de fixar deduït de la suma representada l'interès garantit corresponent a la secció o seccions en funcionament en un 50% de les despeses d'aquella part de les obres. Quan el 50% de les despeses derivades de les obres excedien l'import cobert per l'interès garantit, l'excés s'havia de dividir entre el concessionari i el govern per parts iguals.

La *Reial Ordre* també establia els actius que s'havien d'aportar al projecte per part de la concessionària. Els equipaments que s'havien d'adquirir com a mínim per que la línia entrés en servei segons apareixen al projecte, eren els següents:

- 30 locomotores amb motor
- 5 vagons de primera classe,
- 25 vagons de plataforma, compostos per primera i segona classe
- 30 vagons de plataforma de tercera classe
- 350 vagons coberts per mercaderies
- 20 vagons de plataforma per mercaderies i equipatges
- 80 vagons de plataforma descoberts
- 25 vagons de plataforma per animals
- 40 vagons de plataforma amb frens.

Respecte a la maquinaria a emprar, s'establia que els motors de la locomotora s'havien de construir d'acord amb els millors models

existents al mercat o de construcció recent i els vagons de passatgers havien de ser de tres classes, també dels millors models. Tots havien de tenir les comoditats i els seients adequats al clima de les Illes Filipines, i la primera i segona classe havien de ser tancats amb vidres aïllats i bastidors de fusta separant les diferents seccions. Si s'haguessin de construir vagons especials s'haurien de determinar per part del govern sota proposta del concessionari, en els casos de que el nombre de seients d'aquests vagons excedeixin de la cinquena part del total de seients del tren.

Els altres vagons per a equipatges i mercaderies, així com els carruatges i els vagons de plataforma han de ser de les millors classes i resistents, i han de portar incorporats els frens adequats per proporcionar la major seguretat al moviment dels trens així com l'adequat nombre de lavabos, que en tot cas, havien de ser com a mínim d'un en cada tren de passatgers. Malgrat hi havia vagons de diferents classes, s'establia que tots ells havien de tenir, almenys una part del vagó destinat a seients, segons de quina classe es tractés, per cobrir les necessitats dels passatgers que hi havia de viatjar.

La velocitat efectiva dels trens de passatgers i de mercaderies, les parades i creuaments dels mateixos, la durada de les jornades, i l'establiment dels horaris per al servei de la circulació i moviment eren responsabilitat del govern i havien de ser fixats pel Governador General de les Illes Filipines sota proposta del concessionari.

El servei general de les obres, així com el material d'aquestes i les reformes permanents de manteniment, havien de regir-se per

regulacions especials, que el concessionari havia de proposar amb la suficient antelació de manera que poguessin ser aprovades pel govern de les Illes Filipines abans de que el la línia entrés en funcionament.

En referència a les comunicacions de la línia, es marcava la posada en funcionament de telègraf elèctric i el concessionari havia d'instal·lar quatre línies de cable per al telègraf de l'estat, immediatament que el govern li ho requerís, seguint del seu compte la instal·lació i el manteniment, i per compte de l'Estat, el donar servei de la correspondència oficial i privada. El govern i el concessionari havien, així mateix, d'estar d'acord sobre el cos de funcionaris que havia d'administrar i gestionar el servei de telègraf del ferrocarril. Pel que fa al sistema d'estacions de telègraf, el concessionari havia de subministrar els locals necessaris per a aquestes al govern a les estacions de ferrocarril que ho requerissin, l'establiment de les quals i el seu manteniment i servei eren a compte e l'estat. Així mateix, el concessionari havia de subministrar els locals necessaris per als inspectors del govern.

De la mateixa manera, havia de subministrar, als trens que es determinessin, els locals corresponents als serveis de correus, i els vagons destinats a aquesta tasca havien de ser sempre gratuïts, així com el transport de la correspondència als altres trens. Els transports de l'Estat tan civils com militars, així com dels presoners, s'havien de fer a un preu especial. La resta de tarifes de la línia de ferrocarril estaven regulats pel *Sistema de preus màxims de peatge i transport* que s'aplicaven a tot el territori espanyol i que revisava el govern anualment.

La concessió s'atorgava per un període de noranta nou anys i en el termini d'un mes a partir de la data de concessió, el concessionari havia de dipositar una garantia com a compliment de les condicions de l'acord per una quantitat de \$230,788.53, en efectiu o l'equivalent en bons de deute de l'estat. Si el concessionari deixava passar quatre mesos sense fer efectiu aquest dipòsit, l'adjudicació seria declarada sense efecte, amb la conseqüència de la pèrdua dels diners donats durant el procés de subhasta, obrint-se aquesta novament. Aquest dipòsit o fiança, es podria retirar pel concessionari en el moment en que es rebés la certificació de l'inspector enginyer de que les obres s'havien dut a terme, valorades als preus aprovats segons el pressupost. En el cas de que no s'aprovés tota la línia, la part que quedés sense aprovació retindria la part proporcional dels fons com a garantia fins a la seva finalització i certificació.

Les obres de la línia de ferrocarril havien de començar abans de sis mesos a comptar a partir de la data de concessió i la línia havia d'estar completament finalitzada i a punt per a l'explotació i entrada en funcionament quatre anys i mig després, a comptar des de la mateixa data.

D'altra banda, a la fi del termini de llicència d'explotació (noranta nou anys) l'Estat adquiria la línia ferroviària, la seva maquinària i les seves dependències, passant a formar part del patrimoni de l'Estat així com els drets d'explotació i tots els serveis associats al traçat ferroviari. En previsió a que no es deteriorés el servei amb l'explotació estatal, durant els deu anys precedents a la fi de la llicència de concessió, el govern podia retenir els recursos del ferrocarril i mantenir-los per a la posterior explotació de la línia.

Com és comú en aquest tipus de contractes de concessió d'infraestructures, també es preveia que la concessió s'allargués, a canvi de millores en les instal·lacions, equipaments, maquinaria o ampliacions del traçat de la línia.

Per garantir que les obres es realitzaven correctament, l'Estat nomenaria dos inspectors, un tècnic i un administratiu, per exercir la intervenció que corresponia al respecte de la construcció del ferrocarril i del manteniment d'aquest, sent aquests inspectors, les persones de contacte amb la concessionària. Per cobrir les despeses que els inspectors del govern poguessin ocasionar, el concessionari havia de pagar, la suma de \$30 per quilòmetre en construcció i \$60 per quilòmetre en funcionament, la suma dels quals s'havia d'ingressar trimestralment per avançat al tresor públic.

D'altra banda per exercir un control fiscal i de responsabilitat sobre la societat concessionària, aquesta havia d'establir el seu domicili fiscal i d'explotació necessàriament a Madrid o a Manila, i havia de tenir un representant autoritzat tant a les Illes Filipines com a la metròpoli.

Aquestes condicions determinades per la *Reial Ordre* del 14 de Juliol de 1886⁹⁶ es van fer públiques dos dies després, a través d'una *Oferta per a la concessió del ferrocarril de Manila a Dagupan* per part de la Direcció General de l'Administració d'Obres Públiques⁹⁷.

⁹⁶ GAMAZO, *Reial Ordre del Ministeri de les Colònies*, 14 de Juliol de 1886

⁹⁷ RECIO DE IPOLA, I., *Direcció General de la Administració de Obras Públicas*, Madrid, 16 de Juliol de 1886

Segons aquesta oferta, es fixava el dia 14 d'Octubre de 1886 a les 12 en punt de la nit, al Ministeri d'Ultramar a Madrid, i a les 8 en punt de la nit a Manila, a l'oficina del Governador General, com a data final per a la presentació de les ofertes per a la concessió del ferrocarril entre Manila i Dagupan, a les Illes Filipines, amb una extensió aproximada de 192.263 metres.

Els oferents havien de presentar l'oferta en sobres tancats segons un model acordat i acompanyar-la de la documentació adequada, així com del document que certificava el dipòsit de la suma de \$92.316 en efectiu o en bons de deute de l'Estat. Aquesta quantitat era equivalent al 2 per cent del valor del ferrocarril d'acord amb les estimacions aprovades al projecte de construcció de les obres. El projecte corresponent i les bases d'adjudicació es van exposar posteriorment al Ministeri d'Ultramar i a l'oficina de Governació General de Manila.

D'altra banda, l'oferta havia de fer front a una aportació de capital de \$4.964.473,65 segons es va calcular com a cost de la línia, i es va fixar com a capital mínim susceptible de rebre un interès del 8 per cent anual garantit.

En cas de més d'una oferta i si un o més oferents igualaven al més avantatjós durant l'acte de l'adjudicació, s'havia d'entrar en un procediment de puja automàtica, amb un increment inicial de \$10.000 per posteriorment anar pujant segons els criteris dels oferents, en ofertes incrementades en un mínim de \$1.000 cadascuna fins que només quedés una.

El dia 14 d'Octubre de 1886 només es va presentar una oferta a les seus de Madrid i Manila per optar a la concessió de les obres del ferrocarril de la línia Manila a Dagupan. L'oferent era Mr. Edmunt Sykes Hett, que un cop comprovat que complia les condicions aprovades i publicades a la Gaceta de Madrid del 17 de Juliol de 1886, s'el declarava com adjudicatari i beneficiari de l'ajut que el govern garantia amb un interès del 8 per cent per any sobre la suma de \$4.964.400. El Sr. Edmunt Sykes Hett va dipositar la garantia sol·licitada amb bons de l'Estat segons la certificació notarial següent⁹⁸:

Jo, Don Luís Gonzalez Martinez, Cavaller de la Creu Gran de la Reial Ordre d'Isabel, Comandant Catolic de la Ordre de Carles III, etc., notari de l'il·lustre col·legi de la reial casa del patrimoni de diversos ministeris, etc., un habitant d'aquest lloc, al carrer Serrano nº 40, 1ª planta amb una garantia personal de primera classe, emesa per l'administració de la propietat i dimpostos de la provincia del dia 9th d'Agost passat, distinguit pel Nº 64 d'ordre, això s'ha produït davant meu, i en faig una copia literal i oficial a certs particulars de dipòsit necessari, fet a l'oficina general de dipòsits pel Sr. Edmund Sykes Hett, per garantir la construcció del ferrocarril de Manila a Dagupan, a les illes Filipines, que puja a 1.154.000 pessetes nominal. Amb aquest document certifico que la precedent signatura, presuposa que Don Luís Gonzalez y Martinez, notari públic a partir del coneixement i la perseverancia en la veritat i la correcció del text, dona fet de que s'ha fixat el meu nom i el segell de la meva oficina.

El Sr. Edmund Sykes Hett va demanar un aclariment sobre una de les condicions de la concessió, el dia 19 d'Abril de 1887, abans de

⁹⁸ GONZALEZ MARTINEZ, L., *Certificació del dipòsit de la concessió*, Madrid, 11 de Juny de 1887

dipositar la garantia que el convertiria en concessionari. Va sol·licitar que la garantia i pagament de l'interès fixat pel calendari de les condicions de la concessió havia de començar a comptar a cada una de les seccions del ferrocarril des de l'obertura al tràfic públic per cada un dels trams. Això feia preveure, que inicialment, la companyia ferroviària intentaria construir i explotar els trams més rendibles, gaudint de la subvenció en forma de l'interès pactat. La petició va ser acceptada i es va incloure a les clàusules del contracte de concessió.

Un cop aconseguida la concessió, el Sr. Edmund Sykes Hett, concessionari de la línia de Ferrocarril de Manila a Dagupan, i el Sr. George Higgin i Winfield, representant de la companyia anglesa anomenada "*The Manila Railway Company, Limited*" van demanar una autorització al Ministeri d'Ultramar per transferir les signatures que formalitzessin aquesta companyia de ferrocarrils. Resultant d'aquesta petició el Sr. Sikes va transferir a la companyia la concessió del ferrocarril i aquesta companyia es va subrogar dels seus drets i obligacions el 24 de març de 1888⁹⁹. Per realitzar la transmissió, el Sr. Sykes, com a concessionari, va transferir els seus drets, en els mateixos termes i garanties estipulades als contractes anteriors, al Sr. Mr. George Hiffin i Winfield qui tenia poders amplis per representar a la companyia anglesa - Manila Railway Company, Limited- atorgats a ell en virtut de la resolució del Consell d'Administració de la companyia a la reunió del 24 de Febrer de 1888¹⁰⁰. A partir d'aquell moment la companyia anglesa tenia en el seu poder la concessió subrogant-se dels drets i les obligacions que havia pres el Sr. Edmund Sykes Hett com a

⁹⁹ LA GACETA DE MADRID, 25 de Març de 1888

¹⁰⁰ LA GACETA DE MADRID, 25 de Març de 1888

concessionari. El govern va instar¹⁰¹ a la nova companyia concessionària a establir un domicili a Madrid o a Manila, i nomenar un representant a les places anteriors on no estableixi el domicili, en un termini de sis mesos a comptar a partir del 24 de Març de 1888, data on es va sancionar el traspàs de la concessió a la Manila Railway Company, Ltd. La companyia Manila Railway Company Ltd es va establir¹⁰² a Londres el dia vint-i-cinc de Gener del mil vuit-cents i vuitanta-vuit, inscrita sota les *Companies'acts* del 1862 al 1886, com a una companyia de responsabilitat limitada sota la inscripció: (Certificate No. 6) R & S 853 (5290) 500 2/91ca

Com hem pogut observar en tot aquest procés, va ser realment difícil trobar empreses interessades en oferir-se per portar a terme la construcció i l'explotació de la concessió de la línia ferroviària. La incertesa sobre el creixement demogràfic de la zona i sobre les expectatives de l'augment del comerç d'exportació eren el punt fonamental. L'empresa guanyadora, va ser l'única en oferir-se: la Manila Railway Company. L'adjudicació es va realitzar després d'una gran campanya publicitària i a la quarta convocatòria, el 4 d'octubre de 1886, amb unes condicions per a la concessió¹⁰³ que incloïen:

- Una concessió per 99 anys, que començava el 21 de gener de 1887.

¹⁰¹ BALAGUER, Governador General Islas Filipinas, 24 de Març 1888

¹⁰² CLEAVE, E, *Certificate of Incorporation of the company Manila Railway Company, Limited, (Certificate No. 6) R & S 853 (5290) 500 2/91ca*, London, Aux. Register Joint Stock Companies, 25 January 1888

¹⁰³ CORPUZ, A. G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 30

- Una subvenció per part del govern espanyol, garantint un interès del 8% sobre la inversió inicial. El fet de garantir la inversió¹⁰⁴ ja s'havia realitzat durant la construcció dels ferrocarrils de la Índia per part del govern britànic per reduir el risc i fer atractiva la inversió.
- Control fiscal i direcció del ferrocarril en mans de l'empresa durant tota la durada de la concessió.
- No existeix un període mínim d'explotació, si la companyia considera que una via no es rendible, pot tancar-la.

2.6 Construcció de la línia ferroviària

La construcció i explotació del ferrocarril entre Manila i Dagupan, es va portar a terme per la Manila Railway Company i contrasta amb les inversions públiques realitzades a Filipines a aquella mateixa època. La seva construcció va ser un pas important per al desenvolupament de les Filipines, malgrat es va limitar a una part petita de l'arxipèlag, iniciant-se a Manila i cobrint tan sols una petita part de l'illa de Luzón.

La construcció va començar amb l'estació central de Manila, el 31 de juliol de 1887, fet que es va considerar un fita molt important a

¹⁰⁴ LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876 pp. 18

l'illa i va anar seguida d'una gran celebració amb la participació de totes les autoritats.



Traveler on Foot

Placa a l'Estació Central de Manila, 1934
Font: traveleronfoot.wordpress.com

El ferrocarril es va construir en tres seccions¹⁰⁵: Manila - Bagbag (43 km), Bagbag - Mabalacat (43 km) i Mabalacat - Dagupan (106 km). El primer es va completar al març de 1891 i va ser igualment celebrat amb una festa. La segona secció es va finalitzar durant Febrer de 1892. La línia va ser oberta completament al trànsit durant novembre de 1892.

¹⁰⁵ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 30-31



Ferrocarril de Manila a Dagupán.

Font: El imaginario colonial (1521-1945) pp. 50

La construcció¹⁰⁶ d'una línia ferroviària suposava molt més treball del que podem imaginar. A causa de que els trens no podien superar pujades amb pendent, la distància més curta entre dos punts no sempre era una via vàlida. Sovint els ferrocarrils havien de seguir traçats més llargs i menys abruptes. Per mantenir les vies al mateix nivell s'havien de construir terrasses, rases, ponts i túnels. L'enginyer seleccionava la ruta, decidint quina podia ser la pendent màxima. També s'havia de considerar quin tipus de trens l'utilitzarien i l'equilibri entre velocitat i càrrega. A més a més no es podien realitzar corbes tancades. Els ponts i túnels eren molt cars però permetien un traçat més curt i més horitzontal. S'utilitzava pólvora negra per perforar les parets de pedra, i la roca extreta s'utilitzava per a consolidar el terreny d'altres trams de la via. Per a la construcció de les línies de ferrocarril, s'empraven eines bàsiques, com pics, pales, carretes i estructures de fusta. Els nombrosos obrers¹⁰⁷ vivien en poblats improvisats al voltant de la via. Al segle XIX, els obrers que construïen els ferrocarrils, vivien a vagons condicionats tibats per locomotores de vapor. El tren es

¹⁰⁶ KERR, I.J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997 pp. 127-156

¹⁰⁷ KERR, I.J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997pp. 156-168

desplaçava per la via ja construïda i proporcionava calefacció i aigua calenta. D'altres trens portaven subministraments i carrils.

La majoria dels materials de construcció es van importar¹⁰⁸. La fusta per construir les vies i els ponts es va importar d'Austràlia. El ciment, els rails, els ponts d'acer, etc., es va importar d'Anglaterra. Totes les importacions estaven exemptes a les duanes de Manila. L'exploració, construcció i operacions van ser dirigides per enginyers espanyols i europeus.

Malgrat l'existència d'una llei que obligava a cada home adult a la colònia a realitzar un servei personal¹⁰⁹ destinat a la construcció i manteniment de carreteres i obres públiques, les infraestructures de comunicació, com carreteres, ponts, etc., es trobaven en condicions molt precàries provocant que els viatges pel territori filipí fossin complicats i llargs, limitant el desenvolupament del comerç interior. Això es devia, bàsicament a què els treballadors d'aquestes obres provenien del servei personal i no eren especialistes. A més a més, a la majoria d'ocasions no tenien els estris o la maquinària adequats per realitzar les obres que se'ls encarregava. En general, la gent que tenien una formació, no realitzaven el servei personal, i se'n lliuraven pagant uns diners a canvi d'un certificat que els eximís. Els fons derivats de la recaptació d'aquests certificats es desviaven majoritàriament cap al

¹⁰⁸ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 31

¹⁰⁹ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 13

sistema burocràtic, acostumat a operar al marge del control peninsular.

Els treballadors que construïren la línia eren nadius¹¹⁰, bàsicament, ja que eren molt més eficients i barats que els xinesos. Segons els responsables, d'una banda, els xinesos no treballaven bé en trams on l'aigua inundava el terreny. D'una altra banda, els xinesos eren més eficients en tasques on es pagava per peça feta que no pas en treballs generals on es pagava per hores.

Els mètodes de construcció utilitzats a la línia de Manila a Dagupan van ser els típics que practicaven les companyies angleses¹¹¹. Les construccions, on s'inclouen les estacions, els pilars dels ponts i les instal·lacions de la via, eren fetes generalment de totxos, en comptes del formigó, que serà utilitzat posteriorment pels americans. El cost total de construcció d'aquesta primera línia va ascendir a 7.899.000 pesos¹¹², un 63% més car del pressupost inicial. L'empresa ho va atribuir d'una banda, a la poca eficiència del govern espanyol a l'hora de subministrar els materials i la mà d'obra adequada, i d'una altra banda a la dificultat per acumular capital.

Les tasques de construcció es van portar a terme per la Manila Railway Company i van esdevenir una de les obres més importants per al desenvolupament de l'illa, malgrat que va afectar únicament

¹¹⁰ KERR, I.J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997 pp. 156-168

¹¹¹ KERR, I.J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997 pp. 127-156

¹¹² CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 31

a la zona nord de Luzón. 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.

2.7 Línies secundàries

A part de la línia principal entre Manila i Dagupan, en base al projecte de López Navarro, es van iniciar els estudis i els projectes de la resta de vies del traçat proposat per l'enginyer del Departament d'Obres Públiques, especialment, degut a que la línia en funcionament estava tenint un bon rendiment econòmic. Les vies de ferrocarril aprovades al pla general de ferrocarrils de Luzón es poden resumir en el següent quadre¹¹³ i el seu grau de finalització l'any 1898 era com segueix :

Línia de Manila a Dagupan (construïda)	200 km
Línia de Dagupán a Laogag (projectada)	314 km
Línia de San Fernando a Iba (en estudi)	132 km
Línia de Quingua a Cabanatuan	76 km
Línia de Cabanatuan a Tuguegarao	471 km
Línia de Manila a Taal (aprovat i en subhasta)	160 km
Línia de Calamba a Santa Cruz (projectada)	34 km
Línia de Santa Cruz a Nueva Cáceres	252 km
Línia de Nueva Cáceres a Albay	91 km

El ferrocarril que anava de Manila a Dagupan havia estat rendible des de l'inici de les seves operacions, al febrer de 1892, fins al punt que en alguns trimestres, l'ingrés per quilòmetre ha excedit del 8% (import fixat per la subvenció) i s'ha hagut de repartir l'excés en parts iguals entre la companyia ferroviària i el Tresor de

¹¹³ DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*; Revista de Obras Públicas, Madrid 15 Septiembre 1898

Filipines. D'altra banda cal destacar l'augment del trànsit i de passatgers que ha experimentat la línia.

En referència als projectes aprovats, destacaven les línies de Manila a Taal per la província de Batangas i la línia de Calamba a Santa Cruz. La primera travessava un territori de molta vegetació i la segona rodejava la badia de Bay, passant per terrenys que s'estimava que podrien tenir una gran producció agrícola. Aquest fet va decidir l'aprovació dels projectes, amb la idea que serien línies rendibles com la de Manila a Dagupan.

El 16 de desembre de 1894, es va publicar a la Gaceta de Madrid un Reial Decret, per aprovar la concessió per una nova línia de ferrocarril¹¹⁴, entre Manila i Taal, passant per Colombo a la província de Batangas. La línia tenia una subvenció del 8% anual sobre el capital de la inversió realitzada per a la seva construcció, garantit pel Tresor de les Filipines. Els concessionaris havien de realitzar la construcció total de la línia en un termini no superior a tres anys i mig. La línia tenia la previsió de les següents estacions, Manila, de primera classe, Lipa i Taal de segona classe, Colombo i Batangas de tercera classe i Santa Ana - Tugicig, Muntinlupa, San Pedro, Timasan, Binan, Santa Rosa – Cobuyoa, Santo Tomas – Tananan, San José, i Banan de quarta classe. El capital previst per a la inversió ascendia a \$ 3.710.730 i la línia s'aniria obrint paulatinament a mida que les seccions anessin finalitzant-se. La línia havia de ser operada per 15 locomotores, 10 vagons de primera classe, 15 vagons de segona classe i 45 vagons de tercera classe. D'altra banda es requeria al concessionari la

¹¹⁴ THE NEW YORK TIMES, *In the Philippine islands: Project for a New Railroad Through the Chief Provinces*; New York, February 26, 1894

instal·lació d'un servei de telègraf. La concessió era per 99 anys i per optar s'havia de dipositar una garantia de \$150.000 i els treballs de construcció s'havien de començar abans de sis mesos a comptar un cop la concessió s'hagués atorgat. La línia entre Manila i Taal tenia una longitud total de 127 kilòmetres. I la subhasta de la concessió estava programada per el dia 15 de Març de 1894.

D'altra banda, la construcció d'un port militar a la badia de Subic, i on s'estava construint un nou dic (al 1898) per la marina de guerra, era necessària una línia de ferrocarril que l'unís amb Manila. La badia i el port de Subic estan situades al sud de la província de Zambales, propera a la província de Bataan, a l'oest de l'illa de Luzón. Aquest punt es volia enllaçar amb la capital amb la línia de San Fernando fins a Iba (hi ha una distància de 130 km entre Manila i Subic). A més, la zona travessada per aquesta línia era gran productora d'arròs i de cafè, i el fet d'introduir el ferrocarril n'augmentaria probablement la producció.

Al 1898, no s'havia fet res per construir ferrocarrils a les Visayas, malgrat s'havia iniciat un estudi per ferrocarrils a les grans illes de Panay, Mindoro, Masbate, Samar, Negros i Leyte. La idea inicial era construir ferrocarrils econòmics i carreteres a la zona. A l'illa de Panay l'estudi recomanava una línia entre Iloilo fins a Capiz (lloc on arribava el cable de Manila) i a Cebú, també inclòs en l'estudi, s'havien de construir les línies, sobretot per transportar el mineral de carbó, que s'explotava a la província.

Com s'ha comentat anteriorment, i pel que fa a Luzón, l'any 1898, s'havien d'executar les subhastes per a la construcció dels

ferrocarrils de Luzón, començant pel de Manila a Taal i pels aprovats desde Dagupan fins a Laogag i de Calamba fins a Santa Cruz, i els projectats entre San Fernando i Subic.



Tren a Cebú – Any per determinar.
Font: www.aenet.org

D'altra banda es van construir abans de l'arribada dels americans dues línies privades curtes de ferrocarril connectant les mines de carbó de l'interior amb la costa, a la illa de Cebú com mostra la imatge anterior.

També hi havia altres línies menors, com una línia de tren entre Manila a través de Calocan fins a Malabon, i l'anomenat "ferrocarril militar"¹¹⁵ a l'illa de Mindanao, que anava des d'Iligan fins al llac Lanao, projectada pels espanyols i es va construir parcialment. Les vies del ferrocarril van ser parcialment desmuntades pels nadius, i bona part del material va ser venut

¹¹⁵ ROOT, E., *Railroads in the Philippine islands*, Doc. 283, 57th Congress, Washington D.C., Senate, 1902, pp 2

pels espanyols durant l'evacuació de l'arxipèlag de les seves forces. A l'arribada de les tropes americanes, només quedaven alguns edificis en runes a la terminal d'Iligan i trams de línia de la via.

2.8 Conclusions

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

La nova línia de ferrocarril¹¹⁶, 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 i noves oportunitats laborals a partir dels serveis que havia de cobrir el propi ferrocarril (per exemple, l'any 1902, la Manila Railway Company¹¹⁷ donava feina directament a més de 900 persones al llarg de la via).

¹¹⁶ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 32

¹¹⁷ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 33

Corpuz¹¹⁸ analitza, a partir d'un informe de la companyia ferroviària de 1892 com evolucionen els ingressos a tot el traçat de la línia Manila-Dagupán. L'informe ordena les estacions segons l'ingrés que s'ha recaptat a cada estació. Les tres estacions que més recapten són, per ordre de major recaptació, Manila, San Fernando i Tarlac. Manila destaca amb més d'un terç de la recaptació de tota la línia, un 35%, mentre que San Fernando i Tarlac fan una aportació d'un 12% i d'un 8% respectivament.

Estació	Ingrés Total (Pesos)	Ordre	Augment població 1887-1903 (%)
Manila	82.460,96	1	-----
Caloocan	4.594,09	12	-----
Polo, Bulacan	4.517,32	13	-19,5
Meycauayan	4.960,36	11	5,3
Marilao	2.016,25	19	-23,2
Bocauae	5.633,21	10	-1,9
Bigaa	6.024,45	9	2,4
Guiguinto	6.817,94	8	-23,1
Malolos	16.023,06	5	-19,9
Bagbag	2.951,19	15	-----
Calumpit Sur	16.827,65	4	19,7
Calumpit Norte	2.054,11	18	19,7
Apalit, Pampanga	2.934,34	16	15,2
Santo Tomás	1.468,41	20	13,0
San Fernando	28.549,70	2	-15,4
Angeles	12.214,57	6	11,5
Mabalacat	7.574,27	7	-22,5
Bamban, Tarlac	1.816,06	21	65,9
Capas	2.063,75	17	123,1
Tarlac	17.716,32	3	52,3
Gerona	871,19	24	75,0
Paniquí	437,09	27	133,8
Moncada	456,24	25	436,2
Bayamb - Pangasinan	1.252,15	22	-2,6
Bayambang	875,10	23	-2,6
Malasiqui	230,85	29	14,1
San Carlos	275,29	28	-9,9
Calasiao	452,19	26	7,6

¹¹⁸ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 35-40

Dagupan	3.056,55	14	21.2
TOTAL	237.125.47		12.3
MANILA	87.055,86		-----
BULACAN	67.825,54		-6.7
PAMPANGA	52.741,29		-0.9
TARLAC	23.360,65		51.8
PANGASINAN	6.142,13		13.5

Segons aquesta taula podem veure clarament que les estacions més properes a Manila són les que més s'afavoreixen de l'explotació de la nova línia de ferrocarril durant els moments inicials. Com diu Corpuz¹¹⁹, l'informe aporta d'altres dades que són interessants i que val la pena analitzar:

- La majoria dels tiquets de tren emesos van destinats al transport de viatgers.
- La majoria dels passatgers, quasi un 95%, viatjaven en tercera classe.
- 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.
- Tarlac era el destí més freqüent tant de passatgers (33%) com de mercaderies (49%).

El trànsit de passatgers era el més freqüent. De fet era el que s'havia d'esperar d'una línia de nova creació. Calia començar a

¹¹⁹ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 34

construir les infraestructures que permetessin adaptar el nou mitjà a la indústria i a l'agricultura de les zones que cobria el ferrocarril. Com ens mostra Corpuz, l'any 1892, el sucre transportat pel ferrocarril era únicament el 16% de la producció total de les províncies de Pampanga i Tarlac. La resta de la producció continuava transportant-se pels mitjans tradicionals, com eren carros i barcases tan fluvials com marítimes.

Un fet interessant és que sigui Tarlac el destí més freqüent de passatgers i de càrrega. És interessant perquè, malgrat que Tarlac era la capital de la província del mateix nom, aquesta província era la menys poblada de les que cobria el ferrocarril i va ser marcada per les autoritats espanyoles que el van construir com un província de "tercera classe", per on passava el ferrocarril perquè es trobava al mig del trajecte. La resta de províncies es consideraven de "primera classe". Però Tarlac tenia les pitjors comunicacions amb Manila de tota la línia, i el ferrocarril va canalitzar aquest tràfic. A partir d'aquest moment la província va ser la que va créixer més en població comparada amb les de Bulacan, Pampanga i Pangasinan.

La província de Bulacan, en canvi, estava millor comunicada amb Manila, malgrat que les comunicacions eren molt rudimentàries i es reduïen a carreteres i a un tram navegable que connectaven amb Manila. Però Bulacan disposava d'un vaixell a vapor que diàriament connectava la província a través de la Badia de Manila amb la capital. Bulacan era anomenada "el jardí de les Filipines", ja que subministrava a Manila de la majoria de l'arròs i vegetals que consumia. La capital de la província, Malolos, tenia una estació ferroviària. Una altra estació important a la província era Meycauayan, que subministrava cuir i pedra. D'altres poblacions

com Baliuag, on residien bona part dels terratinents arrossers o Angat, que posseïa grans explotacions de ferro i fusta, que nodrien les ferreries de la zona on es fabricaven eines i estris domèstics, no tenien connexió ferroviària. Però, de fet, els efectes inicials de la línia ferroviària entre Manila i Dagupan, van ser molt menys significatius a aquesta regió que a Tarlac, a causa de les millors connexions amb Manila.

Com passava a Bulacan, la província de Pampanga esta connectada amb la capital de la colònia per diverses carreteres i vies fluvials. La més important va ser la que recorria el riu Pampanga que desembocava a la Badia de Manila en un gran delta. La zona era poblada històricament i es reconeix un comerç continuat amb els Xinesos, Japonesos i els Hindus. A finals del segle XIX la Pampanga era el principal productor a l'illa d'alcohols, corretges, carros, productes de fusta, roba i sabates. També concentrava una bona part dels molins de sucre de l'illa. Els seus conreus principals eren l'arròs, el sucre, el blat de moro, el tabac i el cotó.

Com a Bulacan, la línia de ferrocarril no connectava les poblacions més populoses de la regió. El que tenia més població a finals del segle XIX era Lubao. Tampoc arribava a Gagua, que tenia una línia de vapor directa amb Manila. San Fernando era el poble més gran a on arribava el ferrocarril. Aquest centre era molt important degut a la quantitat de molins de sucre que hi havia als voltants. La majoria de les terres de la zona es regaven i se'n podia extraure dues collites d'arròs en un any. Com passava a Bulacan, l'impacte inicial del ferrocarril a la Pampanga va ser molt menor que el de

Tarlac, ja que els principals pobles no estaven units pel ferrocarril i disposaven d'altres medis de comunicació amb Manila.

Tot i que Pangasinan era la província més llunyana amb la capital, va ser una zona que des d'abans de la colonització espanyola ja comerciava activament amb l'exterior de l'arxipèlag. El principal producte de producció era l'arròs, malgrat que la canya de sucre, el tabac, els cocos i la palma de nipa estaven creixent significativament. Les manufactures locals produïen sucre, alcohols destil·lats del sucre i de la palma de nipa, roba i barques.

Com a la majoria de la colònia, els trams navegables dels rius definien la major part de la xarxa de transport de la regió, però una bona part dels pobles de la regió es trobaven al Golf de Lingayen, com eren Lingayen, Dagupan i Sual. El port de Sual exportava arròs a Xina des d'antic. De fet, 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 avantatge¹²⁰. 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.

¹²⁰ CORPUZ, A.G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999 pp. 46

Encara que l'obertura de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan s'ha vist com un fet extremadament positiu per al desenvolupament de les regions afectades, els efectes als diferents pobles van ser diversos. Mentre Tarlac va experimentar un creixement sense precedents i que difícilment hauria estat possible d'una altra manera, altres regions no es van veure afectades a primera vista. Però 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.

CAPÍTOL III:

PROCÉS DE TRASPÀS A L'ADMINISTRACIÓ NORD-AMERICANA

3.1 La primera comissió filipina: El testimoni de Higgins

Quan l'administració nord-americana va arribar a Filipines, es van proposar com a primer pas conèixer l'estat i les possibilitats del nou territori que estaven ocupant. Tenien la convicció que les Filipines acceptarien ràpidament i d'una manera pacífica el nou govern, i la idea que es portava era la d'implantar la nova administració d'una manera paternalista i benevolent¹²¹. Amb aquest propòsit, el President McKinley va enviar la Primera Comissió Filipina (*First Philippine Commission*), també coneguda pel nom del seu president com la Schurman Commission, a les Filipines. La comissió tenia el propòsit d'informar sobre quines millores s'havien de realitzar al país "per al benefici dels filipins", i suggerir les mesures per assegurar una ràpida pacificació de les illes¹²². Però, lluny d'això, els filipins no tenien la intenció de ser assimilats pels americans i les hostilitats van començar a la seva arribada. Malgrat això, la comissió va continuar el seu treball. Un dels mètodes que seguia la comissió sistemàticament era la realització de vistes orals o entrevistes als funcionaris i gerents dels diferents organismes i indústries de les illes. A través

¹²¹ BONIFACIO S. *The Filipino Reaction to American Rule 1901-1913*, Quezon City 1984

¹²² GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp. 20-38

d'aquestes entrevistes va ser com la comissió va poder detallar la situació de les infraestructures a les Filipines i especialment la situació del ferrocarril.

Al Juliol de 1899, la comissió va cridar per escoltar el testimoni de Horace Higgins¹²³, que havia estat a càrrec del ferrocarril durant dotze anys, per rebre informació de primera mà sobre la línia Manila-Dagupan¹²⁴. En la seva intervenció (veure annex) Higgins va comentar que havia estat una línia sense grans dificultats per a la seva construcció, amb l'únic problema tècnic de construir un pont sobre el riu Pampanga. La comissió a través de les seves preguntes volia una resposta sobre si la construcció i explotació del ferrocarril havia estat un èxit. Higgins va respondre que a nivell d'explotació directament havia estat molt cara, ja que el cost de construcció havia estat enorme, arribant en alguns casos a 120.000 pesos per milla, ja que la Manila-Dagupan havia estat la primera línia construïda per molts dels enginyers i operaris que hi van treballar i per les pròpies autoritats filipines. Però va comentar que d'altra banda, el ferrocarril es podia considerar un èxit en termes de la millora de les condicions econòmiques i del desenvolupament de les àrees que va creuar. Les terres que creuava el ferrocarril fins a Calumpit eren principalment conreus d'arròs. Més endavant, entre Calumpit i San Fernando trobàvem zones pantanoses, amb canya de sucre plantada a les àrees superiors. La regió entre Mabalacat fins a Tarlac era productora

¹²³ Es pot trobar la intervenció de Higgins integrada a l'Annex: U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

¹²⁴ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901. pp 313-323

de sucre i d'arròs. Amb el ferrocarril es va permetre transportar aquests productes fins a Manila i la producció es va doblar en pocs anys. A més, en tot el traçat de la línia, en un tram entre 10 i 15 kilòmetres a cada banda, van millorar les condicions visiblement, sent patents l'augment dels nuclis de població i de les terres de conreu.

Higgins va considerar¹²⁵ que alguns nuclis van prosperar degut a l'aparició del ferrocarril, especialment en el cas de Tarlac, que no podria haver produït pràcticament res per a la venda degut a que la seva llunyania, augmentava considerablement els costos de transport tradicionals. En canvi, amb l'arribada del ferrocarril va prosperar d'un mode considerable.

Com va apuntar Higgins, el trànsit de mercaderies va créixer any rere any, des de la inauguració del ferrocarril, i l'any 1899 representava uns ingressos de 40.000 pesos a l'any. La majoria de les mercaderies transportades eren arròs i sucre. L'abacà pràcticament no es transportava per ferrocarril i tampoc les verdures o productes d'horta, degut a que no hi havia molta demanda d'aquests productes a Manila. En canvi, Higgins apunta que hi havia un elevat transport de mangos cap a la capital. El ferrocarril també va augmentar el transport de béns des de la capital cap a les províncies, principalment roba, gasolina, vins i aiguardents locals com el *bayón*.

¹²⁵ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

Però, com indica Higgins, la majoria dels ingressos de la línia provenien del transport de passatgers. De fet, el transport de mercaderies aportava una quarta part dels ingressos de la línia. Es va produir un efecte on la gent es desplaçava per vendre els seus productes amb major benefici. Higgins va comentar que la mateixa gent viatjava varies vegades per realitzar transaccions. Aquest fet es devia a que els preus del passatge estaven regulats per una Reial Ordre, i els preus estaven fixats amb un màxim. En general els preus eren assequibles. Segons Higgins, l'any 1899, la primera classe pagava 3 centaus i la tercera 1 centau, però si un indi pagava la primera classe hi podia viatjar. Aquest punt sembla que va sorprendre la comissió en veure que no es produïa discriminació racial de cap mena. En paraules del propi Higgins "si un indi paga la tarifa de primera classe viatja amb els estrangers, no es fa cap mena de distinció".

Però l'interès de la comissió per la línia Manila-Dagupan i per la intervenció de Higgins¹²⁶ es va estendre per formular les recomanacions per la futura ampliació de la xarxa de ferrocarrils de les Filipines. 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 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,

¹²⁶ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

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 Higgins¹²⁷, 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. 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 Luzón 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.

Aquesta darrera ruta havia estat ja comentada pel Sr. William Kline, directiu de la *New York and Java Trading Company*, en la seva declaració a la comissió durant el mes de Juliol de 1899¹²⁸. La companyia de Kline havia sol·licitat a Washington una concessió sobre la línia entre Manila fins a Bayombong. Aquest traçat seria paral·lel a l'existent de la Manila-Dagupán fins a Bacolor, i es dirigiria en aquell punt al nord fins a Bayombong a

¹²⁷ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

¹²⁸ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901. pp 310-312

Nueva Ecija cobrint una distància total d'uns dos-cents quilòmetres. Kline pensava que aquesta línia seria una molt bona inversió ja que permetria connectar les planes de Nueva Ecija i pensava que augmentarien les collites de sucre i d'arròs a la regió, de la mateixa manera que havia succeït a la línia Manila-Dagupan. Però el seu coneixement sobre el terreny i la regió era molt superficial. Abans de tot va intentar assegurar la concessió i posteriorment encarregar un projecte a un grup d'enginyers nord-americans per estudiar la ruta. En la seva declaració a la comissió, va afirmar que no s'havia realitzat encara cap estudi, però que encara no tenia una idea clara sobre quan temps podrien durar les obres o quan costarien. A primera vista, segons els enginyers la línia no presentava dificultats tècniques i les intencions de Kline eren posteriorment perllongar el traçat continuant fins la vall de Cagayan fins arribar a Aparri a la costa nord de Luzón.

Kline mostrava en la seva declaració il·lusió sobre el seu projecte i fins i tot va declarar que havia consultat a les autoritats militars sobre la importància estratègica d'una línia ferroviària que unís Manila amb Nueva Ecija, i la resposta havia estat més que positiva. Estava convençut que si s'inaugurava el traçat abans d'arribar a una pacificació del territori, podria beneficiar-se d'ajuts del departament de guerra i dels contractes pel transport militar que vindrien per portar tropes a la zona. Però apart del benefici personal, Kline pensava que la línia oferia avantatges comercials importants per Luzón. Obriria noves àrees del territori a Manila i veia la seva companyia operant conjuntament amb la Manila Railway Co, malgrat en el primer tram competirien pel trànsit, fet que mantindria uns preus competitius que beneficiarien a la

industria local, mantenint els preus de transport baixos en les zones properes a Manila.

Finalment Kline no va construir la ruta. No està clar que va ser del seu projecte, però sembla que era el tipus d'emprenedor que la nova administració americana volia evitar. Amb l'adquisició de noves terres a la colònia, els americans no volien permetre l'entrada indiscriminada d'inversors que cercaven un benefici ràpid. Sota l'administració nord-americana les inversions en infraestructures a Filipines havia de seguir una política més controlada i planificada.

Kline no va ser l'únic emprenedor interessat en explotar els ferrocarrils filipins. Neil MacLeod, qui va declarar davant de la comissió a l'abril de 1899, tenia també un projecte ambiciós¹²⁹. MacLeod portava més de dinou anys a les Filipines i era gerent de *La Compañía Marítima*. MacLeod tenia més experiència que Kline, i ja havia fet un estudi per construir una línia de ferrocarril a Antipolo. Volia construir una línia des de Manila passant per Santa Ana, San Juan i Mariquina fins a Antipolo, una zona de peregrinatge als afores de Manila. Pensava construir un balneari i un centre sanitari allí i MacLeod comptava en rebre subvencions del govern. Quan l'administració espanyola va conèixer de l'existència del projecte va demanar un dipòsit molt elevat en garantia que es realitzarien les obres. L'import que el govern va demanar era massa elevat per als càlculs de MacLeod i el projecte es va arxivar.

¹²⁹ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901, pp. 304-305

Però l'entusiasme de MacLeod va continuar, i pensava que les Filipines eren el millor país per a la inversió en ferrocarrils ja que es trobava pràcticament sense infraestructures de comunicacions per terra i amb un potencial de producció elevat. Pensava que tan bon punt una xarxa de ferrocarril s'establís cobrint el territori es produiria una millora substancial. Els inversors privats apostarien pels projectes un cop s'establís el nou govern americà i no veia dificultats en els obstacles naturals, argumentant que els terratrèmols i els tifons no afectaven pràcticament a les línies.

MacLeod defensava que els ferrocarrils, sota una bona administració podrien tenir beneficis i que gairebé totes les línies podien cobrir les despeses. En general buscava línies properes a explotacions de plantació, com les productores de tabac a Isabela, a Cagayan, on el transport del tabac es realitzava en barques riu avall, on el ferrocarril seria més ràpid, barat i segur per a la mercaderia. També es va fixar en les zones del centre de Luzón, creant línies que sortien de la línia general de Manila a Dagupan i anaven a les zones més poblades de Tarlac, Nueva Ecija o la Pampanga. Fora de Luzón MacLeod va argumentar construir línies a Cebú per desenvolupar la mineria de la zona.

Degut a la seva experiència en el transport marítim, MacLeod creia¹³⁰ que el ferrocarril podria ajudar a desenvolupar els ports de les Filipines. Pensava que s'havia d'ampliar la línia principal des de Dagupan fins a San Fernando a La Unión. San Fernando

¹³⁰ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901, pp 304-305

era,segons la seva declaració, un port important que es desenvoluparia bé si hi arribés el ferrocarril.

MacLeod proposava un sistema de finançament diferent del seguit per l'administració espanyola amb la línia Manila-Dagupán. Indiferentment de la línia que es construís, recomanava seguir el sistema que s'havia utilitzat a Canadà, consistent en construir prou bé com per garantir la seguretat pública, però permetent la construcció d'un ferrocarril barat, que es finançaria a través dels guanys de la pròpia explotació i no a través dels subsidis del govern.

El tema del finançament preocupava especialment a la comissió americana. Durant el testimoni de Higgins¹³¹, la comissió va mostrar interès en conèixer les despeses de construcció de la línia Manila-Dagupan i es preguntaven si les ampliacions futures del ferrocarril a Filipines serien igual de costoses. Higgins va argumentar que els nous ferrocarrils construïts a Filipines no havien de ser construïts seguint unes especificacions tan cares, i es podia estalviar en certes partides que no afectaven a la seguretat de la línia. Amb aquests estalvis, Higgins estimava que la línia fins a Batangas podria costar a l'entorn de 80.000 pesos per milla, incloent els elements de transport (trens i vagons), en comparació als 120.000 pesos per milla que va costar el traçat de la línia Manila-Dagupan. D'altra banda, Higgins va comentar que es podien importar locomotores d'Estats Units més barates que les angleses que es van emprar en el traçat inicial.

¹³¹ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

Els comissaris també es van interessar en conèixer les condicions laborals dels operaris contractats per construir la línia. Higgins va informar que per construir el traçar de la línia Manila-Dagupan, s'havien contractat principalment filipins. En una de les seccions s'havien contractat a xinesos, però no treballaven bé en condicions d'humiditat i pluja continua, com ho feien els filipins. Els treballadors havien cobrat 32 centaus i mig setmanalment. Higgins va comentar que no van tenir problemes de contractació a excepció de la regió de Pangasinan, on els operaris no complien amb les tasques i van haver de portar treballadors d'altres regions per realitzar la feina. Higgins va continuar declarant que una bona part dels treballadors de la companyia eren filipins, incloent personal d'estacions, directors de trànsit i alguns enginyers, que cobraven entre 30 i 40 pesos mensuals. Fins i tot tenien responsabilitats de gestió de caixa i els problemes que havien tingut de petits robatoris es justificaven més per un problema de classe social que no pas racial, malgrat les preguntes dels comissaris intentaven derivar el problema a un problema racial. De fet, Higgins va defensar la tasca dels filipins com a treballadors però no com a encarregats¹³²:

“M'agraden els nadius. Crec que és un home molt bo en aquesta posició (treballador). Però si els concedeix cap poder administratiu no ho faran. No es pot posar inspectors nadius i no es pot tenir grans grups de nadius al seu càrrec. Vostè ha de tenir a totes les seves estacions homes a càrrec d'un inspector anglès, i la seva botiga ha d'estar sota un capatàs anglès. Si els posa en mans d'un capatàs nadiu no se'n sortirà.”

¹³² U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

El testimoni de Higgins va donar arguments favorables a la comissió per a un futur traçat de noves línies de ferrocarril a les Filipines. Altres sectors de la comunitat d'estrangers de Manila (la comissió no va realitzar entrevistes a filipins sobre el ferrocarril), també es van mostrar favorables a les inversions en ferrocarrils¹³³. Edwin H. Warner, un anglès soci de la comercial Warner, Barnes & Co. Establerta a Manila, va donar testimoni dels grans avantatges que va suposar per al comerç l'obertura del traçat entre Manila i Dagupán¹³⁴. Segons aquest testimoni, abans de s'obrir el ferrocarril costava més el transport de l'arròs des de Tarlac que el propi arròs que s'havia recollit. Considerava que si les línies s'administraven correctament, havien de poder cobrir les despeses d'operació i una part per amortitzar-ne la construcció. De la mateixa manera que havia fet Kline, creia convenient obrir una línia fins a Aparri. Aquesta línia, va dir, seria un gran pas per transportar sucre, arròs i cafè. Aquestes mercaderies, tenien bons marges i els productors pagarien per un transport ràpid i puntual. El col·lega de Warner, el Sr. Barnes, va donar la clau a la comissió, declarant que una bona política de carreteres i ferrocarrils posava les bases per que els filipins poguessin "desenvolupar el seu propi país, amb el seu treball"¹³⁵.

Seguint aquest exemple apareixen varis testimonis i només en un dels casos es mostra una opinió menys optimista sobre el futur

¹³³ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp. 20-38

¹³⁴ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901, pp. 15

¹³⁵ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901, pp. 188

dels ferrocarrils a Filipines. És el cas de William A. Daland, un americà corredor de borsa que vivia a Manila des de feia més de vint anys. Va declarar¹³⁶ davant de la comissió al Juny de 1899 i defensava la idea que era molt difícil que una línia de ferrocarril a Filipines es pagués sense tenir pèrdues amb l'exploració. Malgrat la gent utilitzava la línia Manila-Dagupan, ho feien perquè el preu era molt barat i, si es posés una tarifa raonable als costos de la línia, el número de passatgers disminuiria. Amb el transport de mercaderies, Daland apuntava que a Filipines hi havia principalment un problema, el de l'estacionalitat de les collites. El sucre, per exemple, només es podia transportar durant mig any, i això representava que durant l'altra meitat de l'any la línia quedaria pràcticament sense necessitats de transport i amb molt poc negoci.

El transport de mercaderies no era la única font d'ingressos segons els testimonis preguntats per la comissió. MacLeod havia apuntat la possibilitat dels peregrins que anaven a Antipolo o dels que hi anaven a passar una estada al balneari. Una opció similar era la línia plantejada per arribar a Benguet a les muntanyes del nord de Luzón, una zona valorada per establir un balneari i un hospital on els malalts es podrien recuperar en l'ambient fresc de la muntanya evitant així els viatges de retorn a casa.

MacLeod havia també pensat en una ruta per arribar a Benguet, a partir de l'extensió de la línia que des Dagupan plantejava fins a San Fernando. Un cop allí, un tren elèctric podria ascendir fins a Benguet. Higgins va descartar aquesta opció, i va comentar a la

¹³⁶ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901, pp. 170

comissió que els espanyols havien desestimat aquest tram perquè era massa difícil de construir. Segons Higgins, la dificultat es trobava, apart de les grans pendents que s'havien de guanyar, en que el terreny, format principalment d'argila i grava, sovint es desprenia si no estava ben apuntalat¹³⁷.

La majoria de les entrevistes i declaracions que va recollir la Comissió la van convèncer en bona mesura que les deficiències en el transport terrestre a les Filipines es podien resoldre en part amb la construcció d'una xarxa de ferrocarrils, especialment a Luzón¹³⁸. En un informe optimista, destacaven que a la zona on operava la línia Manila-Dagupan, la producció agrícola s'havia duplicat en pocs anys, i recomanava la construcció de dues línies, que podrien afavorir l'economia local com havia fet la línia Manila-Dagupán.

La primera d'aquestes línies, tindria el seu punt de sortida a Manila, o a l'estació de Qingua a Bulacan, i aniria al nord a través dels camps d'arròs de Nueva Ecija, per travessar les explotacions de tabac d'Isabela i entra a la fèrtil vall de Cagayan, fins al poble de Tuguegarao. Des d'aquest punt el riu era navegable fins al mar al nord de Luzón. La comissió comentava que aquesta línia comunicaria Manila amb la zona nord de Luzón i oferia una sortida al mercat per als productes de la zona. L'informe declarava que l'existència del ferrocarril obria grans possibilitats per posar en

¹³⁷ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, Vol. II (Testimony and Exhibits), Washington, Government Printing Office, 1901, pp. 37-38-304

¹³⁸ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp. 20-38

explotació els fèrtils terrenys del nord, augmentant-ne les seves produccions.

La segona línia que la comissió considerava important era la línia sud, es va suggerir el traçat que anava de Manila a Taal. Posteriorment es podria allargar la línia per Tayabas i Camarines fins Albay. Amb les dues línies, que ja havien estat proposades amb el mateix traçat en el pla general presentat per López Navarro, es podria recórrer Luzón de nord a sud i deixaven la capital amb comunicació per ferrocarril amb les principals províncies. L'informe deixava oberta la porta a construir ramals a partir d'aquestes línies principals si fos necessari. D'altra banda es mencionava la possibilitat de construir trams de via a algunes de les illes Visayas, com Cebú o Negros, però no es consideraven tan prioritàries com les línies de Luzón.

La comissió amb el seu informe es remetia a la tasca realitzada per López Navarro al seu *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón*, en part degut a que en la seva declaració, el Sr. Higgins va proposar els mateixos traçats. El fet d'entrar a valorar un seguit de línies planificades prèviament, va tancar la porta a possibles concessions individuals d'emprenedors que les sol·licitessin, sobretot en el cas de Luzón, en canvi, a algunes illes si que es van atorgar concessions per a petits traçats. Els principals avantatges que destacava la comissió sobre els ferrocarrils a Filipines era la possibilitat d'augmentar la producció agrícola i connectar les províncies amb la capital, Manila, fet que ajudava a la centralització, control i pacificació de les províncies més allunyades de la capital.

L'informe es va enviar a Washington a principis de 1900, a Elihu Root, Secretari de Guerra i l'home encarregat a dissenyar la política per a les Filipines¹³⁹, que va donar les instruccions a la Segona Comissió Filipina que havia d'anar a Filipines per establir un govern civil.

3.2 Reclamacions de la Manila Railway Co. als Estats Units

Des l'arribada dels americans, la Manila Railway Co, es trobava en una situació incerta sobre la seva concessió de la línia de ferrocarril. Segons les autoritats americanes, la concessió que havien atorgat l'administració espanyola era l'efecte d'un acord entre el govern espanyol i la Manila Railway Co. En relació a l'integrés garantit del 8% sobre el capital invertit, que ascendia a més de cinc milions i mig de pesos, el govern havia de compartir els guanys per sobre i per sota del 8% garantit i d'altra banda, passava a ser propietari de la via al final de la concessió de 99 anys.

Quan els representants d'Espanya i dels Estats Units¹⁴⁰ es van reunir a París per negociar el tractat de pau que transferia les Filipines als americans, els comissaris espanyols van demanar que el tractat inclogués una provisió, segons la qual el nou govern de les Filipines es fes responsable de tots els drets i obligacions que

¹³⁹ MAY, G. *Social Engineering in the Philippines. The Aim, Execution, and Impact of American Colonial Policy 1900-1913*, Quezon City, 1984 pp. 5-6

¹⁴⁰ THE NEW YORK TIMES, *Mr. Reid on the Treaty. American Peace Commissioner's View of the Nation's Duty. New Territories should not be Admitted as States-Our Control of the Pacific Ocean*, New York, 14 February 1899

havia assumit el govern espanyol a les diferents concessions, incloent la del ferrocarril entre Manila i Dagupan. Els comissaris americans no van acceptar la proposta acordant que els contractes es tractarien segons la llei internacional.

Tan bon punt les hostilitats amb els insurgents filipins van començar al Febrer de 1899, part del ferrocarril va ser ocupat per les forces militars nord-americanes. A finals d'aquell any tota la línia esta sota control americà. Els militars van reparar els trams de via malmesos i aquesta va ser operativa a l'Abril de 1900, quan es va retornar als gestors de la companyia.

Al Juliol de 1899 l'advocat de la companyia havia presentat una demanda contra el govern nord-americà reclamant el cobrament de l'interès garantit pel contracte de concessió del 8%. A mida que no es rebien els cobraments la companyia anava interposant demandes i a finals de 1900, l'import que es devia a la companyia de ferrocarrils ascendia a 421.000 pesos.

Els advocats de Washington van valorar la demanda presentada per la Manila Railway Company¹⁴¹. Van argumentar que la garantia era par d'un contracte personal entre el Govern d'Espanya i la Manila Railway Company que els Estats Units havien refusat reconèixer al Tractat de París. El canvi de sobirania de les illes no havia d'afectar als acords que s'havien pres en aquest contracte i el govern nord-americà no era responsable pel que feia al pagament dels interessos.

¹⁴¹ THE NEW YORK TIMES, *Revision of the Philippine Laws. A Railroad Subsidy*, New York, 30 September 1900

El Procurador general va estar d'acord amb aquest raonament, però va afegir que en justícia la companyia havia de rebre una compensació d'acord amb el benefici rebut per les Filipines provinent de l'existència del ferrocarril. El Procurador, va estimar que un terç d'aquest import havia de venir del govern dels Estats Units i dos terços de les províncies per on passava la línia ferroviària.

Però no es va pagar cap suma de diners. Els càlculs per determinar el benefici que havia proporcionat la via a les Filipines eren més que impossibles de calcular i les províncies no es trobaven en situació de pagar cap suma de diners i menys la major part, degut a que no disposaven de finançament. Veient que no cobraria, en aquestes circumstàncies, l'empresa va retirar la seva demanda de pagaments per l'interès garantit, i va formular una reclamació d'indemnització per l'ús i ocupació de la via durant el període en què les autoritats militars van estar en possessió del ferrocarril.

La sentència del Procurador General va posar a la Manila Railway Company en una nova situació legal, ara ja no tenia un contracte de Joint Venture amb el govern, sinó que era simplement un concessionari amb drets per operar la línia Manila-Dagupan. La companyia havia de tirar endavant sense els ingressos dels interessos garantits, però d'altra banda, els militars havien reparat la via i l'anunci que el govern americà respectava la concessió, va permetre a la Manila Railway Company rellançar el deute que mantenia i fins i tot emetre més bons per finalitzar les reparacions. En un parell d'anys les vies estaven reparades i es va produir un increment del trànsit a mida que anaven millorant les condicions

econòmiques. L'any 1901, la companyia va presentar un benefici de més de cent mil pesos.

Amb l'arribada de la nova administració nord-americana a les Filipines, aquelles empreses que tenien drets d'explotació amb l'administració espanyola, havien de reclamar al nou govern el manteniment dels seus drets, fet que es va donar especialment a companyies mineres, navilieres i de transport, com en el cas del ferrocarril. Mentre la Primera Comissió Filipina prenia declaració als diferents directius de les empreses, es deixava operar a aquestes pendents de la confirmació administrativa del nou estatus, mantenint els seus drets i en cas contrari, obrint noves licitacions. El que succeïa de fet és que l'administració nord-americana deixava de realitzar els pagaments de subvencions (com en el cas del ferrocarril i de la Manila Railway Co) i les empreses deixaven d'invertir mentre no es reconeixia la seva concessió (com en el cas de la Compañía de Tranvías de Filipinas). En paral·lel, les empreses reclamaven els seus drets al nou govern, primer pel procediment administratiu i posteriorment, si aquest no havia sortit efecte, per via judicial.

En un escrit¹⁴² presentat pel Sr. William R. Day a l'*Oficina del Secretari del Departament de Guerra* es transmetien les reclamacions de la Manila Railway Company Ltd a la nova administració nord-americana sobre les concessions administratives relatives als contractes signats entre la companyia i l'anterior administració espanyola.

¹⁴² DAY, W. R. *Letter to the office of the Secretary, War Department, Washington D.C., December 21th 1899*

La reclamació de la Manila Railway Company, Ltd, sol·licitava als Estats Units el pagament d'un interès sobre la capital invertit en la construcció de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan, que fins aquella data havia estat operat per la companyia, de conformitat amb el contracte de concessió i amb la garantia d'interès atorgada pel govern espanyol:

“La base de la reclamació prové de la Manila Railway Company, Ltd, una empresa organitzada sota les lleis de Gran Bretanya, que va obtenir una concessió del Govern espanyol per construir i operar la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan, a l'illa de Luzón, cobrint una distància d'aproximadament 130 milles”.

Segons les condicions de la concessió, el Govern espanyol va garantir un interès del 8 per cent anual sobre el capital invertit en la construcció del ferrocarril. El demandant argumentava que la quantitat pressupostada al projecte inicial era de 4.964.400 \$, però aquesta posteriorment es va veure augmentada, amb el vist i plau de les autoritats espanyoles, a 5.353.700,89 \$ degut a canvis i millores en la implantació de la línia ferroviària. El Govern espanyol fins a la fi de la guerra hispanoamericana va complir amb les seves obligacions contractuals pagant les quotes trimestrals de la subvenció acordada, calculada en funció dels ingressos que generava l'operació del ferrocarril.

La Manila Railway Company, Ltd va argumentar, que segons el Tractat de pau signat entre els Estats Units i Espanya la sobirania de la illa de Luzón i les altres illes de les Filipines van estat cedides per Espanya als Estats Units, amb l'acceptació d'aquesta sobirania per part dels Estats Units. Segons l'empresa el fet de que es donés la cessió i l'acceptació dels Estats Units els obligava a respondre

de les obligacions del Govern espanyol dels contractes en general i del contracte de concessió del ferrocarril entre Manila i Dagupan en particular. A partir d'aquesta idea, l'empresa reclamava que els Estats Units deurién pagar el deute acumulat sobre la subvenció des de la data del tractat de pau reclamant de l'administració americana els imports següents¹⁴³:

Pel trimestre acabat al Març 1899	\$ 39.293,00
Pel trimestre acabat al Juny 1899	\$ 99.781,97
<u>Pel trimestre acabat al Setembre 1899</u>	<u>\$ 106.994,00</u>
TOTAL	\$ 237.068,97

Aquesta reclamació es va fer contra el Govern dels Estats Units i es va presentar al Ministeri de la Guerra (War Department) per al seu pagament. Però el procediment de sol·licitud de pagament no es va ajustar als tràmits de l'administració americana degut a que no hi havia cap fons als pressupostos del Ministeri disponible per al pagament de les reclamacions d'aquest caràcter contra els Estats Units. Per tant, en el cas d'admetre la reclamació, atenent a les peticions de la Manila Railway Company, Ltd, s'hauria d'haver demanat una tramitació especial, sol·licitant al Govern dels Estats Units, que es proporcionessin aquests fons i fossin aprovats pel Congrés. Cap partida del pressupost del Ministeri de la Guerra dels Estats Units estava disponible per destinar-se a tal propòsit en el moment de la reclamació per part de la Manila Railway Company Ltd.

Probablement l'empresa del ferrocarril intentava que aquest Departament tramités la reclamació i la cobrés amb els fons

¹⁴³ Deute acumulat fins a mitjans de Desembre de 1899, sense tenir en compte el trimestre en curs.

provinents de les rendes que s'extreien dels rèdits de les Illes Filipines, gestionades pel govern provisional mantingut allí pels Estats Units a partir de l'ocupació militar de l'arxipèlag. En segona instància, el govern provisional americà de les illes depenia directament del Ministeri de la Guerra, i per tant del seu pressupost. Però el Govern dels Estats Units va rebutjar considerar els diners provinents dels rèdits de les Filipines com a una mostra de la pertinença de la sobirania d'aquest arxipèlag als Estats Units, i per tant no els va incloure als pressupostos del seu Tresor o permetre al Ministeri d'Hisenda per a assumir la responsabilitat d'aquests ingressos. A partir d'aquí el govern americà va desvincular una reclamació contra els Estats Units com una obligació d'aquests i va concloure que no podia ser pagada per l'administració colonial. En tot cas, si els Estats Units tenien l'obligació de pagar el deute sobre aquesta subvenció, el pagament hauria de ser efectuat amb fons dels pressupostos del govern dels Estats Units amb la provisió necessària i l'aprovació per part del Congrés.

La garantia sota la qual aquesta reclamació es va tramitar apareixia a la concessió de la línia de ferrocarril segons segueix:

El Govern ajudarà a la construcció de la línia amb un interès del vuit cent anual sobre el capital invertit.

La concessió a la Manila Railway Company Ltd., finalment es va aprovar amb través d'un Reial Decret, amb la formalització següent:

La seva Majestat el Rei (a qui Déu concedeix la llarga vida), i en el seu nom, la Reina Regent del Regne, s'ha

dignat a aprovar la concessió per al ferrocarril de Manila a Dagupan d'aquelles illes, amb el subsidi de vuit per cent cada any, etc.

Aquestes afirmacions derivaven en la idea que aquesta obligació corresponia al Govern espanyol i no a un govern regional, provincial o municipal. Només el govern central estava capacitat per concedir aquesta concessió i per tant, l'empresa operava sota sobirania d'Espanya, no d'una dependència. La importància d'aquesta distinció va ser un dels fonaments esgrimits en la resposta a la consulta.

A la pregunta si *Els Estats Units van assumir aquesta responsabilitat del Govern espanyol?* en principi, els Estats Units no havien d'assumir tal responsabilitat segons les condicions del Tractat de París. Aquell instrument no assegurava, preveia, ni suggeria tal substitució. De fet hi havia un buit sobre aquest punt. Però mentre el tractat era silenciós pel que feia a aquest assumpte, les actes de les comissions que es van formular van dir que el tractat era complet. La Comissió espanyola va intentar induir a la Comissió Americana a consentir la inserció en el tractat de l'obligació a que els Estats Units paguessin tots o almenys una part de les responsabilitats incorregudes per Espanya a causa del Filipines, Cuba, i Puerto Rico. Molts apunts relacionats amb aquestes ofertes van estar sotmesos a deliberació per la Comissió espanyola i rebutjats posteriorment per la Comissió Americana¹⁴⁴.

Així i tot, en una de les anotacions la Comissió Espanyola va

¹⁴⁴ U.S. CONGRESS, Senate, *Còpia Tractat de París*, Anotacions número 41, 48, 59, 85, 100, 103, 240, 262, Washington, Government Printing Office, 1899

proposar que els Estats Units "siguin responsables de tots els drets i les obligacions del Govern d'espanyol" per la raó "de la concessió de ferrocarril de Manila a Dagupan" però aquesta oferta va ser rebutjada per la Comissió Americana. El resultat final de la negociació i la base de l'estipulació del tractat es va plasmar pels apunts següents redactats durant les comissions del 22 de novembre de 1898¹⁴⁵:

*Annex 1 al Protocol No 16
COMISSIÓ PER A LA NEGOCIACIÓ DE PAU
AMB ELS ESTATS UNITS.
París, el 22 de novembre de 1898.*

SR. WILLIAM R. DAY

EL MEU DISTINGIT SENYOR: Perquè aquesta comissió i, si necessària, el Govern d'H.C.M. pugui estudiar amb un coneixement ple i exacte la proposició que tanca el memoràndum presentat en la sessió d'ahir per la comissió en la qual vostè amb dignitat es dirigeix, la traducció de l'espanyol s'acaba de completar, i es fa necessari demanar-li que amb tota la pressa possible ens pugui aclarir el significat dels punts següents d'aquesta proposició, que per a mi és obscura i vaga: És la proposició que vostè fa basada en el fet que les colònies espanyoles són transferides sense totes les càrregues, totes, absolutament totes, obligacions excepcionals i deutes, de qualsevol classe i independentment d'això podrien ser el seu origen i objectiu, afectant així els càrrecs exclusivament a Espanya?

E. MONTERO RIOS

*Annex 2 a Protocol no 16
COMISSIÓ PER A LA NEGOCIACIÓ DE PAU
AMB ELS ESTATS UNITS.
París, el 22 de novembre de 1898.*

¹⁴⁵ U.S. CONGRESS, Senate, *Còpia Tractat de París*, Anotacions número 216-218, Washington, Government Printing Office, 1899

Senyor DON E. MONTERO RIOS

EL MEU DISTINGIT SENYOR: Havent rebut i llegit la seva carta d'avui, tocant la proposició final presentada pels Comissionats Americans en la conferència d'ahir, m'apresso per a contestar les seves preguntes seguidament, primer declarant la seva pregunta, i ells donant a la meva resposta.

Primer. ¿És la proposició que fa basat en les colònies espanyoles sent transferides sense totes les càrregues, totes, absolutament totes, obligacions excepcionals i deutes, de qualsevol classe i independentment de podrien ser el seu origen i objectiu, restant així a càrrec exclusivament d'Espanya? "

En resposta a aquesta pregunta és apropiat cridar l'atenció al fet que els Comissionats Americans, en la sessió d'ahir, van expressar l'esperança que ells podrien rebre dintre d'un cert temps "una acceptació definida i final" de la seva oferta quant a Filipines, i també "d'exigències quant a Cuba, Puerto Rico, i la resta d'illes espanyoles a Antilles i Guam. Es remeten a incloure aquelles exigències d'acord amb l'oferta presentada per la Comissió americana el 17 d'octubre i annexada al protocol de la sisena conferència, que recordem seguidament:

ARTICLE 1: Espanya per la present abandona tota la reclamació de sobirania sobre i referent a Cuba.

ARTICLE 2: Espanya per la present cedeix als Estats Units la illa de Puerto Rico i altres illes ara sota sobirania espanyola a Antilles, i també la illa de Guam.

Aquests articles no contenen cap provisió per a la suposició de deute pels Estats Units. En aquesta relació desitjo recordar les declaracions en les quals els Comissionats Americans repetidament van declarar que ells no acceptarien cap article que requerissin que els Estats Units assumissin els deutes colonials d'Espanya. A aquestes declaracions no tinc gens per a afegir.

Però respecte de les Filipines els Comissionats Americans, incloent la cessió de l'arxipèlag en l'article en el qual Espanya "cedeix als Estats Units la illa de Puerto Rico i altres illes ara sota la sobirania espanyola a les Antilles, i també la illa de Guam", o en un article expressat en paraules similars, estaran d'acord que el seu Govern pagui a Espanya la suma de vint milions de dòlars (20.000.000 \$) com a contrapartida de la cessió.

WILLIAM R.DAY

Els Estats Units generalment han refusat a assumir les obligacions d'aquesta concessió¹⁴⁶. Revisant les notes sobre aquest tema que es van creuar entre els comissionats espanyol i americà, queda clar que es va pagar una quantitat de \$20.000.000 per part dels Estats Units i acceptada per Espanya en concepte de la transferència d'aquesta obligació. Aquesta queixa de la Manila Railway Company no té suport en base al tractat de pau signat amb Espanya.

A la pregunta si *La llei internacional obliga que els Estats Units assumeixin les obligacions contractuals d'Espanya creades per garantir la concessió de la Manila Railway Company*, per respondre a aquesta pregunta és necessari determinar fins a quin punt el deute sorgeix de l'obligació personal del Govern d'Espanya o del Govern local de les Filipines. La responsabilitat del deute que sorgeix de l'obligació personal del Govern General no es traspasa al territori cedit llevat que estigui estipulat en els tractats de cessió. Generalment un tractat de cessió que és resultat de la conquesta no conté tal estipulació. L'ús de la llei internacional ens diu:

¹⁴⁶ THE NEW YORK TIMES, *Mr. Reid on the Treaty. American Peace Commissioner's View of the Nation's Duty. New Territories should not be Admitted as States-Our Control of the Pacific Ocean*, New York, 14 February 1899

Hi ha un o dos casos en que un Estat conqueridor s'ha fet responsable del deute de l'Estat que ha perdut el territori. L'any 1866 el deute de Dinamarca es va dividir en la proporció que li pertocava al territori d'Slesvig-Holstein, i el mateix any, Itàlia, d'acord amb França, va atribuir-se part del deute Papal de mode proporcional als ingressos de les províncies papals que es va apropiat.

El raonament d'aquesta regla és clara. La conquesta és una de les vies segons la qual una nació s'obliga al pagament d'un deute. Però el pagament d'aquest deute ha de ser proporcional a la part del territori conquerida i d'altra banda al nivell de deute del país. Si no, segons aquesta regla, un país amb un deute enorme tindria una millor protecció que el millor exèrcit i força naval i el país més sanejat seria el primer objectiu per a una conquesta. L'ús de la llei internacional ens diu:

El deute general d'un Estat és una obligació personal. En el cas de la creació d'un nou estat procedent d'un altre estat, és corrent la que part proporcional del deute corresponent a la província o al territori passi a formar part del nou Estat. D'altra banda, quan el nou estat és resultat d'una conquesta no és usual que una part del deute general passi al nou territori.

La comissió espanyola a París, al 1898, va insistir que era habitual i d'ús comú, assumir una part proporcional del deute del territori cedit, i va proposar com a part del tractat el següent¹⁴⁷:

Els contractes signats pel Govern espanyol o els seus representants pel servei públic de les illes de Cuba i Puerto Rico, les Filipines i altres cedides per aquest tractat, i els contractes que es troben actualment vigents, continuaran vigents fins la seva expiració

¹⁴⁷ U.S. CONGRESS, *Senate Doc. No 62*, Washington, Government Printing Office, 1899 pp. 240

segons els termes pactats a la seva signatura. Aquells contractes que establien un servei peculiar per Espanya o alguna de les seves colònies, no podran ser apropiats pel nou govern de les mencionades illes. El nou govern defensarà, en virtut d'aquests contractes, el manteniment dels drets i obligacions d'acord amb la legitimitat del Govern espanyol.

La comissió americana va refusar aquesta proposta (p. 241) i la comissió espanyola va protestar-la en base a actuacions en tractats anteriors dels Estats Units¹⁴⁸:

Amb aquest fet es refusa de facto també tot el relatiu als contractes legitimats sobre obres públiques i serveis, contractes que afecten a la propietat privada d'individuals, que han estat respectats pels tractats de Compo Formio de 1797, de París de 1814, de Zurich de 1859, de París de 1860, de Viena de 1864 i 1866 i d'Alemanya quan va respectar la finalització de la guerra amb França al tractat de Frankfurt del 1871.

El fet de que els tractats referits a contenir aquestes estipulacions, ens mostren que els tractats mostra que les obligacions del caràcter designat no passen amb el territori, ja que si passessin no seria necessari comentar-ho. Aquest tipus de doctrina la trobem en la negociació entre els Estats Units i Anglaterra el 1854, en referència a la badia de Mosquito. Una il·lustració dels arguments dels Estats Units va ser feta per Mr. Buchanan a l'acord entre Gran Bretanya i Mèxic, i es va establir que “*el fet que determinades províncies aconseguissin, mitjançant una revolució d'èxit, ser estats independents, no significava que obtinguessin dins els seus límits tots els drets i privilegis d'Espanya*”. Mr. Buchanan va provar l'adhesió de Gran Bretanya a la doctrina establerta per ell, provat el contrari que “*Mèxic no considerava com inherents les*

¹⁴⁸ U.S. CONGRESS, *Senate Doc No 62*, Washington, Government Printing Office, 1899, pp. 258

obligacions o els drets d'Espanya, i d'aquesta manera no feia falta que s'expressés explícitament." Sobre aquest tema, la jurisprudència acceptada internacionalment establia que ja que Mèxic havia rebut tots els drets territorials d'Espanya, no es podien crear limitacions sobre aquesta sobirania que Espanya havia consentit en traspassar a partir dels acords internacionals. La Manila Railway Company buscava ara la defensa de que els contractes eren personals amb el govern espanyol i formaven part dels deutes generals d'aquest estat i per tant havien de ser assumits pel govern americà. La companyia entenia que els drets que procedien del contracte signat amb Espanya transcendien en el temps i havien de continuar vigents:

El Govern Espanyol des d'abans de l'inici de la guerra amb els Estats Units, va complir les seves obligacions contractuals pagant regularment cada trimestre l'import corresponent a la subvenció, que variava cada període en funció dels ingressos de la companyia de ferrocarril. Els rebuts dels imports pagats es poden trobar a les oficines del govern a Manila. També estic informat que aquestes obligacions es van tenir en compte pels comissionats americans en el càlcul de l'import a pagar a Espanya en la signatura del tractat de pau. Si aquesta informació és correcta, penso que demostra que el nou govern reconeix expressament el contracte de concessió a la Manila Railway Company. En tot cas, sigui o no reconegut el contracte, és clar que amb la cessió de les Illes Filipines sota el tractat de pau entre els Estats Units i Espanya, la sobirania espanyola sobre les illes va ser cedida per Espanya i va ser assumida pels Estats Units, i amb aquesta cessió de la sobirania també van ser cedits per Espanya i van ser assumits pels Estats Units les obligacions d'aquest contracte. En base a això la Manila Railway Company reclama que els Estats Units han de pagar els imports

*trimestrals corresponents a la subvenció des la data de la signatura del tractat de pau*¹⁴⁹.

La comissió americana va rebre amb bons ulls que el Govern espanyol reconegués les obligacions contractuals derivades de les colònies perdudes al Tractat de pau com a pròpies. Segons això durant el mes de Juliol de 1899, el ministre espanyol de finances, va enviar a les Corts una llei per reorganitzar el deute colonial. Al presentar la llei, el Sr. Villaverde, ministre espanyol de finances, va remarcar que no es considerava que els deutes de les colònies cedides sota el tractat de pau quedessin tancats amb les negociacions de París. Va insistir en la idea de que si els ingressos d'una colònia eren hipotecats com a pagament d'un deute lligat a la colònia, en el cas de cedir aquest territori, un cop els ingressos provinents d'aquest han estat cedits, també ho han d'estar les hipoteques o deutes lligats a aquest. El ministeri va publicar una nota a la Gaceta de Madrid¹⁵⁰ com segueix:

El president de la comissió espanyola ha declarat amb un document, escrit el dia posterior a la signatura del tractat, que és cert que els comissaris americans no han admès la validesa de les hipoteques sobre els ingressos de Cuba, i no consenteixen que aquestes passin amb les colònies com una responsabilitat inherent a la sobirania. La comissió espanyola no ha acceptat la contraria i la decisió ha quedat intacta. Esperem que sota nous acords del mateix tipus es reconegui que els ingressos de la illa de Cuba han de respondre a les hipoteques, tan en el interessos com en les amortitzacions, i als deutes que Espanya va assumir en l'exercici de la seva sobirania. D'altra banda, el Govern no creu que, reservant els seus drets, no s'hagin de reconèixer els deutes cubans. Els deutes de Cuba, així com els de Filipines, tenen la garantia

¹⁴⁹ WHITRIDGE, F.W., *Letter*, 27 November 1899

¹⁵⁰ WASHINGTON TIMES - 9 d'Agost 1899

*general de l'Estat espanyol, i la nació no pot fer més que honorar la seva signatura. Aquests deutes han de figurar per tant al pressupost, i es troben al pressupost que tinc l'honor de presentar a les Corts*¹⁵¹.

L'oposició de la comissió americana a acceptar els deutes en el cas de Filipines venia de que la comissió americana entenia que es podien acceptar aquells acords signats localment, entre l'administració local de la colònia i terceres parts, però no aquells acords signats entre el Tresor espanyol i terceres parts. Aquest fet no era més que una maniobra de la comissió americana per lliurar-se de la major part dels deutes de la colònia, ja que els deutes privats amb l'administració colonial eren minoritaris. Els comissaris americans esgrimien la idea que la part signada per la metròpoli no corresponia a la colònia, sinó que estava subjecte a l'interès general de la nació i per tant així havia de ser assumida per aquesta.

D'altra banda, i més concretament, el contracte de concessió deia el següent :

La subvenció amb que el Tresor ajuda al concessionari serà pagada a la fi de cada trimestre (...) La suma amb que el Tresor de les Illes Filipines haurà de pagar trimestralment com a subvenció es fixarà deduint-la de la suma ...

El propòsit d'aquesta provisió semblava que era fixar la plaça on els pagaments havien de realitzar-se. L'any 1894 l'empresa va reclamar al Govern espanyol el pagament de la subvenció a Madrid en moneda corrent i en circulació a Espanya, o, si es

¹⁵¹ LA GACETA DE MADRID – WASHINGTON TIMES - 9 d'Agost 1899

pagava a Manila, que la companyia fos compensada per la depreciació de la divisa que circulava a Filipines així com a d'altres possessions espanyoles, on la moneda es va devaluar substancialment. La demanda de l'empresa va ser denegada per l'*Administració General de l'Estat* i l'empresa va apel·lar al "*Tribunal Contenciós Administratiu*" a Madrid, que va reiterar-se en l'acció governamental. En tot el procés judicial, no hi havia indicis per cap de les parts que consideressin el contracte com a un acte de les autoritats locals filipines. A més a més, la reclamació de l'empresa en cobrar en moneda espanyola a Madrid referma la idea del tracte estatal. D'altra banda, el gest dels tribunals decidint que si l'Estat havia rebut els ingressos en moneda circulant a Filipines com a pagament de taxes, les obligacions de l'Estat (com ara la subvenció) s'havien de pagar amb els mateixos diners.

Un dels membres de la comissió americana, el Sr. Whitelaw Reid¹⁵², que va formar part de la negociació final del Tractat de París, comenta aquesta qüestió a un article titulat *Algunes conseqüències del darrer Tractat de París: avenços en la llei internacional i canvis en la política nacional*.¹⁵³ Un dels punts que es tractava a l'article portava el subtítol *Quan el deute no va lligat a la sobirania*.¹⁵⁴ Parlant sobre el deute colonial, en el cas dels *bons cubans*, emesos per un nominal de \$300.000.000 pel Govern

¹⁵² Veure també l'article del Sr. Reid al THE NEW YORK TIMES: *Mr. Reid on the Treaty. American Peace Commissioner's View of the Nation's Duty. New Territories should not be Admitted as States-Our Control of the Pacific Ocean*, New York, 14 February 1899

¹⁵³ ANGLO-SAXON REVIEW, *Some consequences of the late treaty of Paris; advances in international law and changes in national policy*, June 1899

¹⁵⁴ ANGLO-SAXON REVIEW, *When debt does not follow sovereignty*, June 1899

espanyol, sobre els ingressos rebuts de la illa de Cuba, el Sr. Reid comenta:

*El fet era que aquests bons de la nació espanyola, emesos per Espanya per als seus propòsits, garantits en els termes "per la fe en la nació espanyola", i amb la garantia dels ingressos colonials de Cuba. Espanya va fallar en mantenir les seves possessions però els prenedors dels bons coneixien en tot moment la inestabilitat derivada de la guerra i arriscaven els seus diners en recerca de millors rendibilitats. * * * Si l'ocupació espanyola pogués unir els rendiments dels bons respecte de la possessió de l'illa, mai es podria assolir la independència per part d'uns insurgents, només caldria que la metròpoli emetés una quantitat elevada de deute lligada al territori, i passés la responsabilitat a qui controlés la regió, fent el deute insalvable per la gestió.*

Respecte al que es coneixia com a *Deute de les Filipines*, el Sr. Reid va mencionar:

Advertits pels resultats de la negociació sobre el deute cubà, els comissaris americans van voler tractar el deute filipí independentment, evitant negociar el deute colonial conjuntament. Van acordar, assumir aquells deutes que Espanya va incórrer per realitzar obres públiques i millores de caràcter pacífic a les Filipines. Aquest punt no establia la totalitat del deute de les Filipines, sobretot quan, una quarta part del deute emès l'any 1897 es va destinar a Cuba, per lluitar contra els insurgents, i finalment per lluitar contra els Estats Units. D'altra banda, pel que fa a les terceres quartes parts restants, bona part d'elles es van emprar en la lluita contra els americans a la guerra de Luzón. Degut a això, es va resoldre, per la transferència final, marcar una quantitat almenys igual al valor facial del deute emès del deute filipí, que seria lliurat a Espanya como a pagament de les millores que s'haguessin fet a les illes. Espanya podia emprar aquests diners en cobrir el deute emès si així ho desitjava.

De fet la majoria de les colònies espanyoles a Sudamèrica que es van independitzar van assumir certes obligacions del govern espanyol sobre els territoris en el moment de la separació, que quedaven assumides pel nou estat. D'altra banda, en tots els casos, l'assumpció d'aquestes obligacions es va realitzar anteriorment al reconeixement de la independència per part d'Espanya dels nous territoris. D'alguna manera l'assumpció d'aquestes obligacions era un "peatge" a pagar per les colònies que volien una transició ràpida a la independència i al reconeixement de la sobirania. Aquest fet no s'aplicava al cas americà ja que els territoris passaven a administració americana i les seves obligacions quedaven cobertes pel tractat de París. Els deutes que no estaven recollits en el tractat, malgrat fossin creats en benefici d'aquests territoris, no passaven a ser un deute per la nova administració americana. Dins el Tractat de pau, la part que rep el territori no té més obligació a pagar els deutes de l'altra part, excepte d'aquelles partides pactades i assumides voluntàriament dins el mateix tractat. El mateix autor cita posteriorment:

La creació d'un nou estat com a part d'un anterior, no és el mateix que la transmissió d'una regió o província d'un estat a un altre. En el primer cas, és comunment acceptat que es transmet proporcionalment el deute de la part que s'allibera. En el darrer cas, en canvi, al menys en els casos de conquesta, no és usual que el deute general corresponent passi amb el territori al nou propietari.

El cas de Texas¹⁵⁵ va marcar un clar precedent en la solució d'aquest contenciós entre l'administració americana i la Manila

¹⁵⁵ El 28 de Febrer de 1845, el Congrés dels Estats Units va aprovar la llei que autoritzaria als Estats Units l'annexió de la República de Texas i

Railway Company Ltd. Malgrat l'annexió de Texas va incloure tot el seu territori i va acabar amb la seva sobirania com a nació independent, els Estats Units mai van concedir que els deutes de Texas existents en el moment de l'annexió fossin una obligació del govern americà. Els Estats Units van reconèixer el fet de que els deutes s'havien de pagar, i per aquest propòsit, va permetre a Texas separar 10.000.000 d'acres en propietats públiques per cobrir aquests pagaments. En una reclamació posterior d'un particular anglès sobre el deute texà als Estats Units, garantit sobre els ingressos de Texas, es va admetre que la responsabilitat dels Estats Units sobre el deute, però en base al fet a que els Estats Units estava rebent els ingressos de Texas i no en el deute en sí, que havia estat finiquitat amb l'acord d'annexió. La posició

l'1 de Març el president John Tyler va signar aquesta mateixa llei. La legislació va establir la data de l'annexió per al 29 de desembre d'aquell mateix any. El 13 d'octubre del mateix any, la majoria dels votants a la República Texana van aprovar una constitució que específicament aprovava l'esclavatge i el tràfic d'esclaus. Aquesta constitució va ser acceptada posteriorment pels Estats Units, convertint a Texas en un nou Estat dels Estats Units d'Amèrica el mateix dia que l'annexió va tenir efecte. Un dels motius primaris de l'annexió va ser que el govern de Texas havia emès un gran deute que els Estats Units havien acceptat assumir amb l'annexió. A l'acord de 1850, a canvi de l'adquisició del deute de \$10.000.000, es va cedir una gran porció del territori reclamat per Texas al govern federal dels EUA, que es va integrar a les actuals regions de Colorado, Kansas, Oklahoma, Nuevo Mexico i Wyoming. La resolució de l'annexió ha estat el fonament d'algunes creences històriques incorrectes, principalment, que la resolució va ser un tractat entre dos estats sobirans, i que es va atorgar a Texas el dret explícit a separar-se de la Unió. Aquest va ser un dret argumentat per alguns dels estats de l'època com a un dret propi, fins a la conclusió de la guerra civil. Però aquest dret no estava explícitament enumerat a la resolució. La resolució incloïa dues propostes úniques, primer, es va donar l'opció al nou estat de Texas en dividir-se fins a cinc estats (una proposta que mai va ser considerada seriosament). La segona proposta, Texas no havia de lliurar les seves terres públiques al govern federal. D'aquesta manera les úniques terres que són propietat del govern federal a Texas han estat comprades per aquest, i els grans descobriments de petroli a les terres de l'estat han donat un gran flux d'ingressos als comptes de l'estat, principalment a les universitats.

dels Estats Units era que els ingressos provenien del deute del govern texà i no del territori i per tant, en el moment en que el govern texà va desaparèixer també ho van fer els drets amb aquesta base.

La garantía del Govern espanyol sobre el deute afecta als ingressos de l'illa de Luzón?

Un examen de la concessió ens mostra que no hi havia cap intenció per utilitzar els béns públics o els ingressos de Luzón com a compliment de la citada obligació de garantía del deute i de la inversió.

És més que probable que mentre Luzón era una dependència espanyola, Espanya va utilitzar els ingressos provinents de l'illa per complir amb el contracte de garantía, i sota aquest propòsit es va incloure la suma necessària a ser pagada en el pressupost anual de l'estat per les Filipines. Les obligacions imposades sobre les Filipines pel pressupost estatal incloïen no només obligacions generals, sinó també partides derivades d'altres departaments, com eren *justícia, defensa, tresor, marina, interior i foment*. Seria inconcebible que un soldat de l'exèrcit espanyol, que hagués servit a Luzón i que tingués nòmines pendents de pagament, que hagués de reclamar al govern que posseís de les rendes de l'illa i bases la seva reclamació en el fet que va servir a Luzón durant el període del qual reclama el pagament. Així i tot, tindria més mèrit la reclamació del soldat que va posar en perill la seva vida per mantenir la posició de Luzón que la reclamació d'una companyia privada.

Però si el govern espanyol hagués aplicat els ingressos futurs de l'illa per donar garantia al contracte, aquesta aplicació no hauria de ser una càrrega per al pressupost que el govern actual està recaptant sobre les Filipines.

Mentre es negociava el Tractat de París, la comissió espanyola, havent fallat en l'intent d'induir als Estats Units a assumir les obligacions d'Espanya en el referent als deutes relatius als territoris cedits, van insistir en la idea que les deutes provenien dels territoris en disputa i havien de ser coberts pels ingressos dels propis territoris. Es va fer especial pressió sobre els cas del deute en forma de 2.990.000 bons hipotecaris sobre la Illa de Cuba i en els Reials Decrets on els bons van ser emesos amb la següent anotació:

Els nou bons tindran la garantia especial dels ingressos duaners, ingressos per correus de la illa de Cuba, impostos directes i indirectes recaptades o per recaptar en el futur, i la garantia subsidiària de la nació espanyola.

De la mateixa manera, els bons emesos tenien la següent declaració:

Garantia especial dels ingressos duaners, ingressos de correus de la illa de Cuba, impostos directes o indirectes recaptats o a ser recaptats en el futur, i la garantia subsidiària de la nació espanyola. El Banc Colonial Espanyol rebrà, a la illa de Cuba, a través dels seus agents locals o a Barcelona, a través del Banc Espanyol a l'Habana, els rebuts dels ingressos duaners de Cuba, i sobre aquest import, que ha de ser suficient, d'acord amb els nominals emesos al revers dels bons, per pagar trimestralment els interessos i el principal, que es retindran diàriament per anticipat.

A partir d'aquesta prova la comissió espanyola es va mostrar satisfeta en demostrar que els bons evidenciaven un deute hipotecari garantit pels futurs ingressos de Cuba. Llavors, per refusar aquesta proposta la Comissió americana va argumentar el següent¹⁵⁶:

*En referència al memorandum espanyol on els anomenats bons cubans, són equiparats a “bons hipotecaris” i per tant, els drets dels tenidors com a “drets hipotecaris”, és necessari dir només que la diferència legal entre la promesa d'ingressos derivats d'un sistema impositiu i la hipoteca d'una propietat no es poden confondre per anomenar les dues coses de la mateixa manera * * * Només en la opinió del govern espanyol, sota el punt de vista legal, es pot mantenir que la promesa del govern a dedicar al pagament de certa part del deute nacional a partir d'augmentar els impostos cubans s'assimilen en termes legals a una hipoteca. L'anomenada promesa d'aquests ingressos constitueixen, de fet i legalment, una promesa de bona voluntat i l'habilitat d'Espanya a pagar a certs creditors amb certes partides d'ingressos futurs. Els creditors no obtenen més garanties, que les de la “nació espanyola” que en realitat no són més que una promesa a la que es pot recórrer en última instància.*

Si l'argumentació de la Comissió Americana és correcte pel que fa a les obligacions sobre si els ingressos de Cuba poden ser una garantia per cobrir el contracte, s'hauria de discutir si formalment és una posició acceptable, degut a que el contracte no contemplava ni deia res sobre garanties en base a ingressos futurs. La posició presa per la Comissió Americana en aquesta qüestió va ser comunicada al Congrés. El Congrés va ratificat el

¹⁵⁶ U.S. CONGRESS, Senate, *Còpia Tractat de París*, Anotacions número 200-201, Washington, Government Printing Office, 1899

Tractat, i es va aprovar. D'aquesta manera, la posició dels comissionats americans es va dissoldre entre els poders legislatiu i executiu del govern dels Estats Units. Tampoc es va contemplar quina posició hauria de tenir al respecte el govern local provisional que estava temporalment a càrrec dels afers civils de les Filipines. I l'administració provisional a les Filipines va mantenir que la garantia atorgada pel govern espanyol, no representava una afectació dels ingressos futurs de les Illes Filipines.

La pregunta de si *Són els ingressos de les Illes Filipines, ara recaptats pel govern provisional, carregats a favor de la Manila Railway Company?* s'hauria de formular de forma diferent, de la manera, "Té la companyia de ferrocarril un dret sobre aquests ingressos?" i llavors pot semblar que la pregunta té una resposta directament negativa. La companyia no té dret a reclamar sobre els fons acumulats a partir dels ingressos de la colònia. La reclamació de la companyia és fa sobre un dret adquirit personalment amb el govern espanyol, que va emetre una promesa sense més garanties, preveient amb optimisme que mantindria els actius durant tota la concessió i no cobrint-ho amb una clàusula de propietat al contracte. En el cas que estem tractant la companyia tenia el compromís del govern espanyol. Durant tot el procés, els representants dels Estats Units han refusat assumir aquesta obligació. El màxim a que la companyia de ferrocarrils pot aspirar és a que moralment aquesta obligació contreta pel govern espanyol, es converteixi en una càrrega sobre la consciència dels governants americans i en tot cas, la manera en com s'ha de compensar aquesta "obligació moral" ha de ser determinada pel Congrés dels Estats Units i no per un departament o ministeri del

govern. (Charles E. Magoon, 21 Desembre 1899 Divisió d'Afers Insulars).

Opinió del Fiscal General sobre la demanda de la Manila Railway Company, Limited, sobre les subvencions a la concessió atorgada per Espanya, transmesa pel secretari de guerra el 26 de Juliol de 1900.

El departament de guerra va enviar la reclamació a la instància superior, la Fiscalia General demanant una opinió:

Senyoria, tinc l'honor d'incloure la documentació relacionada a la reclamació de la Manila Railway Company, Limited per les subvencions trimestrals sota la concessió atorgada per Espanya i es sol·licita la seva opinió sobre quines obligacions, si n'hi ha alguna, que poden existir a favor de la concessió sobre els ingressos de les Illes Filipines o dels Estats Units o del govern militar a aquelles illes. Elihu Root – Secretari de guerra 2 Juliol 1900

La Fiscalia general va assumir que la subvenció reclamada es calculava a partir del primer de gener de 1899. Aquesta data era més de tres mesos abans de la ratificació del Tractat de París, on formalment la sobirania espanyola sobre les Filipines va acabar formalment. A part de l'obligació que pot haver-hi per part d'un govern distingint les Filipines, sembla necessari considerar que el concessionari no pot atribuir als Estats Units deutes del període anterior a la ratificació del Tractat de pau. Els fets ens indiquen, que segons es feia habitualment a Espanya, es va aprovar el projecte d'un ferrocarril entre Manila i Dagupan, a la costa nord de Luzón a partir del Reial decret datat el 9 d'Abril de 1885, i concedit en pública subhasta a Madrid i a Manila. En aquesta subhasta el

Sr. Edmund Sikes Hett va ser l'únic demandant i amb la Reial ordre del 21 de Gener de 1887, va ser declarat el concessionari autoritzat per construir el ferrocarril. Posteriorment el Sr. Sikes va transferir aquest dret a la companyia Manila Railway Company Ltd, que va construir la línia i ara reclama als Estats Units cobrar certes quantitats en base als termes de la concessió.

El Reial Decret datat el 9 d'Abril de 1885 deia el següent:

ART. 1. El govern subvencionarà la construcció del ferrocarril de Manila a Dagupan, garantint un interès del 8 per cent per any sobre el capital que s'inverteixi a les obres, reservant-se el dret a recuperar dues terceres parts dels imports que per aquest propòsit s'han de pagar des dels fons locals pertanyents a les províncies que creua la línia, d'acord amb les pràctiques establertes per altres obres públiques a les Illes Filipines.

ART. 2. La subvenció que ha de rebre el concessionari s'ha de pagar cada tres mesos, calculant a final de cada període l'import que correspon a la secció o seccions que han operat el ferrocarril durant aquells tres mesos, com a interès garantit. La quantitat que s'ha de pagar cada tres mesos de subvenció es determinarà descomptant de l'import que representa l'interès garantit corresponent a les seccions operatives, 50% dels materials i costos de l'operació de la línia.

ART. 3. L'import màxim de capital que es podrà beneficiar d'un interès del 8 per cent anual, i que haurà de servir com a partida per la subhasta de la concessió de la línia es fixa en 4.964.473,65 pesos.

A partir d'aquests articles, donava la sensació que l'import del capital s'havia incrementat en un milió de pesos. Semblava que els pesos en qüestió eren propietat de les corts espanyoles a ser

pagats a les Illes Filipines, i per tant eren convertits en pesos filipins, la valoració dels quals era una assumpte rellevant a l'hora d'avaluar la demanda presentada per la companyia de ferrocarril.

Com era usual en aquests casos, un annex amb condicions especials es va publicar anteriorment a la subhasta, donant detalls de les tasques a cobrir pel concessionari, el punt on havia de començar la carretera, la base legal de l'operació amb les referències a les Reials Ordres i Decrets que l'emparaven, les estacions, i les classes d'aquestes, l'import i el tipus d'estoc a mantenir, tant per instal·lar la línia de telègraf elèctric¹⁵⁷ com per d'altres usos del concessionari o el govern, regulats per més de 33 articles. Aquest informe de condicions especials portava data del 9 d'Abril de 1885 i els articles principals eren els següents:

ART.4. El govern subvencionarà la construcció de la línia garantint un 8 per cent anual d'interès sobre el capital emprat en la seva construcció.

ART. 10. La suma que el tresor de les Illes Filipines pagarà trimestralment com a subvenció serà fixada deduint sobre la suma de l'interès garantit corresponent a la secció o seccions operatives almenys en un 50% del tram corresponent als treballs realitzats.

¹⁵⁷ Durant l'època espanyola, un cable arribava a Filipines des de Hong Kong. Els americans posteriorment van connectar directament els Estats Units amb Luzón: U.S. CONGRESS, Senate, *Submarine Telegraph Cables in the Pacific Ocean. In the matter of the Application of the Commercial Pacific Cable Company for permission to land on the shores of the United States, of the Hawaiian Islands, of the Midway Islands, the island of Guam, and the Philippine Islands, a submarine telegraph cable to be laid between the United States and the Island of Luzón, in the Said Philippine Islands, and to China, and for access to Certain soundings and profiles in the possession of the Navy Department.* Doc 24, Washington, Government Printing Office, 4 December 1902

ART. 18. El telègraf elèctric de la línia ferroviària s'establirà per al funcionament de la mateixa, però el concessionari haurà d'habilitar quatre línies de telègraf per a l'Estat, tan bon punt el govern de les Filipines li ho requereixi, sent pel seu compte el manteniment d'aquestes, i per compte de l'estat donar el servei de correspondència oficial i privada (oberta al públic). El govern i el concessionari es posaran d'acord sobre els funcionaris que hauran d'operar el servei telegràfic del ferrocarril.

El concessionari aportarà un local a disposició del govern per establir l'estació telegràfica a les estacions de ferrocarril que es decideixin per establir les connexions de la línia i el seu servei i manteniment aniran a compte de l'estat. El concessionari haurà d'habilitar un local a disposició de l'estat pels inspectors del govern.

ART. 19. El concessionari haurà de proveir, als trens que es determinin, els departaments corresponents als serveis de correus, el transport dels quals serà sempre gratuït, així com el transport de la correspondència en d'altres trens habilitats a l'efecte. Els transports realitzats per l'Estat, tan civils com militars, així de presoners o de condemnats, s'efectuarà a una tarifa especial a determinar.

ART. 22. El concessionari estarà subjecte a una tarifa de preus màxims de peatge i transport, i aquesta serà revisada i modificada pel govern d'acord amb el que es va expressar a l'article 32 del Reial Decret del 6 d'agost de 1875.

ART. 23. La concessió s'atorga per 99 anys, d'acord amb aquestes condicions, i les tarifes aprovades i subjectes a tot el que es dicta al Reial Decret de data 6 d'Agost de 1875.

ART. 27. Un cop s'arribi a la finalització de la concessió l'estat adquirirà la línia amb les existències dels magatzems per al manteniment d'aquesta, i totes les seves dependències, passant a ser l'únic propietari i explotador de la línia i dels drets d'aquesta.

Semblava aparent que aquest contracte havia de ser reconegut com a part beneficiària al Govern d'Espanya i d'altra banda com a part beneficiària a les províncies de la illa de Luzón per on la via havia de passar. Finalment, segons es desprèn del Reial Decret de data 9 d'Abril de 1885, aquestes províncies havien d'afrontar el pagament de dues terceres parts de les despeses de la garantia. La garantia en la seva totalitat havia de ser pagada pel tresor filipí, però quedava una llacuna que no s'arribava a entendre, com era que si havia de pagar-se totalment amb fons provinents dels fons locals de les Filipines o si també, com es va fer als darrers períodes, es podria pagar amb fons reals o peninsulars del tresor Filipí, o com tots els contractes estatals, a càrrec dels pressupostos de l'estat reconeguts com a deutes de la nació.

Malgrat el procés d'execució i funcionament de ferrocarril a Filipines, i especialment de la part pertanyent al telègraf va quedar incompleta, tant per la caiguda de les inversions com per la guerra amb els Estats Units, si que sabem que van seguir el mateix procés administratiu¹⁵⁸ que s'havia seguit en els casos de Cuba a l'any 1883 i de Puerto Rico a l'any 1888. En aquest darrer cas, la llei de ferrocarrils, a l'article:

ART. 13. Les províncies i pobles interessats directament en la construcció d'una línia de servei general hauran de contribuir amb l'Estat a pagar la subvenció atorgada, en la proporció i manera prescrites

¹⁵⁸ En referència a les lleis colonials i regulacions espanyoles relatives a obres públiques, ferrocarrils, i especialment al procediment de la política de ferrocarrils a les Filipines.

per la llei referida a l'Article II, especialment en el cas de que s'atorgui una subvenció.

A l'article 50 de les regulacions per executar aquesta llei llegim:

*Si l'ajut consisteix en el lliurament d'una suma en espècie o bons i accions, seran pagats a la companyia en la forma i temps estipulats, sempre amb la corresponent certificació dels enginyers de l'Estat encarregats de la inspecció. El pagament dels subsidis en aquests casos s'haurà de fer a la companyia pel govern directament, i el govern haurà de cobrar de la província i del municipi per la part del subsidi que recaiguin sobre ells i determinats per la llei. * * **
(aquesta regulació és idèntica a la que regia el 1877 a Espanya i que es va traslladar a Cuba el 1883). Si el subsidi consisteix en l'exempció del pagament de duanes, les formalitats i el compliment de les provisions existents i que es decretin en un futur, de la mateixa llei o de posteriors regulacions s'han de complir escrupolosament. Si el subsidi consisteix en un interès garantit, aquest es pagarà semestralment a la companyia per part del tresor públic de la illa per la diferència entre els ingressos nets, després de deduir el que s'ha emprat segons les clàusules de la concessió, del dit interès. Quan, durant quatre semestres consecutius, els ingressos nets de l'operació siguin igual o excedeixin a l'interès garantit, els drets d'aquests interessos cessaran, però el tresor pot continuar recaptant la meitat de l'excés del dit interès fins que s'hagi cobert la part pagada anteriorment, si així s'ha estipulat a les clàusules de la concessió.

El contracte de concessió no s'havia arribat a executar totalment, arribant al seu venciment i a l'entrada de l'administració americana encara quedaven 87 anys de vigència de la concessió. El contracte obligava formalment al govern espanyol i a la companyia ferroviària. La comissió americana va certificar que no es va negociar cap contracte de condicions similars entre els Estats

Units i la companyia ferroviària o amb el govern espanyol al Tractat de París. L'administració americana va entendre que el contracte no havia de ser assumit pel nou govern, ja que es va signar entre el govern espanyol i una companyia privada i no es va considerar una compensació especial al tractat de pau.

En aquest punt, l'administració americana va evitar implicar-se en una resposta directa, ja que va considerar que en el cas de que el contracte fos vigent, havia de ser el govern filipí, o les delegacions provincials, ni que fos com a part on es va realitzar l'actuació i la inversió de la línia, les parts que ho haurien de resoldre, ja que eren les beneficiaries directes del projecte. A nivell contractual, quedava clar que el contracte de concessió va ser promulgat i signat per Espanya considerant el seu risc i el seu benefici. En tot cas, segons l'administració americana, es tractava d'un contracte personal entre dues parts clarament identificades, d'una banda l'estat espanyol i d'altra banda la companyia concessionària.

A favor d'aquesta determinació americana es trobaven diferents resolucions de lleis internacionals¹⁵⁹, que marcaven un consens en

¹⁵⁹ En aquest sentit la bibliografia aportada als escrits de resposta de la comissió americana era molt àmplia, malgrat sembla que els juristes s'agafen als casos que els permeten obtenir una visió més favorable, de cara a poder elaborar la seva defensa i per tant, rebutjar la proposta de la companyia de ferrocarrils. Segons mostren les fonts, és interessant avaluar les següents referències: *Hall's International Law (4th ed.) p.98; Rivier, Droit des Gens, tome1, pp.70,72; Calvo, Le Droit Intern'l t.1, sec. 101, t.4, sec 2487; Phillimore's Inter. Law (2nd ed.) vol 1, pt. 2, secs.136, 137; The Tarquin, Moore on Arbitration, vol.5, p.4617; Lawrence's Wheaton's Inter. Law pp. 53, 54; Wharton's International Law Digest, sec. 5; Anglo Saxon Review, June, 1899, Mr. Reed's article concerning the Philippine debt, etc; Dana's Wheaton's Intern. Law, sec. 30; Glenn's International Law, sec. 28; Field's International Code, sec. 24 and 26; Gardner's Institutes of International Law, p.52; Sen. Doc. 62, 55th Congress, 3d sess. Pt 1, pp.50*

el sentit que quan es donava una separació de part d'un país de la sobirania nacional, els seus deutes creats per al benefici de l'antic propietari va a càrrec del govern d'aquest.

De la mateixa manera, s'ha creat un consens sobre les obligacions d'un municipi i el nou govern on s'articulaven diferents solucions. La primera possibilitat es basa en la idea que un determinat benefici va lligat a la seva càrrega. La segona possibilitat és el dret legal que l'antic posseïdor no carregui cap deute als municipis que es traslladen, lliures de càrregues. El tercer és la possessió per part del nou govern dels fons o ingressos sobre els que el deute havia de ser pagat. Aquest cas normalment succeeix en el cas de governs revolucionaris que prenen el control del nou territori. Encara hi ha una altra possibilitat, és el fet que el creditor hagi estat legalment induït a confiar, i aquesta confiança es va basar en els fons que estan ara en la possessió del nou govern. Però pel que fa al caràcter vinculant de la hipoteca sobre la localitat, no s'ha d'entendre que és ara sobirà sobre certs objectes locals o els ingressos que aquests haurien de produir. En aquest sentit, el creditor no manté els mateixos drets que abans, mantenint els recursos d'una ciutat o província lligats a la seva la hipoteca, amb un dret de la jurisdicció sobirana per cobrir el seu deute.

Finalment, la companyia ferroviària va perdre la seva reclamació contra el govern americà¹⁶⁰. El secretari Melklejohn del Departament de Defensa (War dept.) va desestimar la demanda de la Manila Railway Company, Ltd per al pagament per part dels

¹⁶⁰ THE NEW YORK TIMES, *Manila Railway loses its application for payment by the United States of Interests guaranteed by Spain denied*, New York, 12 January 1900

Estats Units de l'interès sobre el capital invertit en el ferrocarril i operat per la companyia sobre la garantia atorgada pel govern espanyol. La companyia, organitzada sota les lleis angleses, va obtenir una concessió del govern espanyol per construir un ferrocarril entre Manila i Dagupan, a l'illa de Luzón, cobrint una distància de 130 milles. Segons els termes de la concessió, el govern espanyol garantia un interès del vuit per cent anual sobre la inversió del ferrocarril. La reclamació es va realitzar sobre un import de \$5.353.700,89 malgrat la inversió inicial era de \$4.964.400. El govern espanyol, fins la guerra hispanoamericana, va pagar trimestralment l'interès. La companyia ferroviària va entendre que amb el pas de la sobirania de les Filipines als Estats Units, aquests havien de continuar amb els pagaments trimestrals, reclamant el pagament de la suma de \$237.068 en concepte dels interessos sota administració americana de les Filipines.

3.3 Acord entre la Manila Railway Co. i els Estats Units

El 14 de Febrer de 1903¹⁶¹, el govern americà va atorgar la concessió¹⁶² per a la construcció d'un nou ramal de ferrocarril a la companyia Manila Railway Company, Ltd, de quaranta milles de llarg, cobrint el trajecte entre Manila i Cabanatuan, al nord-oest de la capital filipina. Fins la data, la línia principal de ferrocarril, entre Manila i Dagupan, al nord, havia estat tota la xarxa ferroviària de

¹⁶¹ THE NEW YORK TIMES, *Railroad Franchises in the Philippines. Congress to consider how develop the Islands*, New York, 29 October 1903

¹⁶² THE NEW YORK TIMES, *New Philippine Railway. Insular commission grants Important Concession to Construction Syndicate*, New York, 12 February 1903

les Filipines, i aquesta nova concessió, la primera sota l'administració nord-americana, marcava l'inici del desenvolupament de línies de ferrocarril secundàries, amb l'objectiu d'explotar l'agricultura de plantació de l'interior. Durant l'any 1903¹⁶³, es van afegir dues línies més a la concessió de la primera, una línia que anava fins a Camp Stotsenburg i una tercera que anava fins a Antipolo¹⁶⁴. La darrera secció de la llei expressament recomanava de no perjudicar al Govern Insular o al Govern dels Estats Units en les causes pendents entre la companyia de ferrocarril i el Govern sobre les demandes per danys presentats per la companyia. De fet es tractava d'un apropament de posicions entre les parts enfrontades per trobar una sortida.

Aquell mateix any, el 1903, el govern de Washington va estar sondejant possibles inversors per als ferrocarrils de les Filipines¹⁶⁵, el cap de l'Oficina d'Afers Insulars, Clarence R. Edwards, va informar que es va presentar un inversor interessat, un dels germans Speyer, preguntant-li si la inversió es tractava de noves concessions o si bé es tractava d'adquirir les línies que ja operaven més una concessió per les futures. Edwards, li va respondre que es tractava de les concessions futures, però que en tot cas, la millor manera d'assegurar-se una concessió dels ferrocarrils a les Illes seria comprar les línies existents. Speyer li va prendre la paraula i va adquirir una participació no només a la línia ferroviària existent, sinó també a les reclamacions pendents contra

¹⁶³ THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

¹⁶⁴ THE NEW YORK TIMES, *Railroads for Luzón*, New York, 18 August 1903

¹⁶⁵ THE NEW YORK TIMES, *The Railway Problem in the Philippine Islands.*, New York, 7 January 1906

el govern¹⁶⁶. Això va posar a Speyer una posició molt forta, ja que qualsevol xarxa a Luzón hauria d'incloure la línia entre Manila-Dagupan. L'any següent¹⁶⁷, els banquers de Nova York, Speyers & Co, van prendre una participació minoritària a la companyia amb una operació de compra d'accions, amb la intenció d'influir positivament en les negociacions amb el govern americà de cara a garantir per la Manila Railway Company i explotar les noves línies de ferrocarril a les Filipines.

El dia 3 d'Agost de 1906¹⁶⁸, la direcció de la companyia Manila Railway Company va anunciar que havia arribat a un acord amb el Govern dels Estats Units, subjecte a l'aprovació dels accionistes de l'empresa, segons el qual es retiraria la demanda que va posar la companyia contra el govern nordamericà reclamant el cobrament d'un interès garantit per la concessió espanyola en el moment de realitzar la inversió. L'acord tancava la possibilitat de reclamacions entre les parts, es cedia en certes concessions sol·licitades per la companyia, i incloïa una operació de traspàs dels actius i drets de la Manila Railway Company a un grup empresarial nordamericà, que aconseguia una concessió¹⁶⁹ per ampliar les línies de ferrocarril de Luzón en un traçat de 425 milles per a un nou ferrocarril.

¹⁶⁶ STANLEY,P.W., *A nation in the making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1974, pp.105

¹⁶⁷ THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

¹⁶⁸ THE NEW YORK TIMES, *To get the Manila Railway. American Corporation to control it; Line to be extended*, New York, 3 August 1906

¹⁶⁹ La concessió i ampliació de la xarxa ferroviària sota mandat americà s'analitza més endavant en un apartat posterior.

El 29 de Novembre de 1906¹⁷⁰, es van iniciar els tràmits per a la formació d'un sindicat d'accionistes per capitalitzar la Manila Railway Company, per part d'Speyer & Co¹⁷¹, de Nova York, i el Hong Kong and Shanghai Bank de Londres, amb l'aprovació d'una aportació de capital que ascendia a \$25.000.000, per finançar la reconstrucció de la Manila Railway Company i un nou pla d'inversions per a les seves línies. Uns mesos abans es va conèixer que la companyia Speyer & Co, havia pres el control de la Manila Railway Company i que estava iniciant la reorganització d'aquesta. De fet no es coneixia del cert si el banc Hongkong and Shanghai Bank de Londres (HSBC) tenia una participació pròpia.

¹⁷⁰ *Manila Railway Syndicate being formed in London by Speyer Brothers and a Bank*, The New York Times, 29 November 1906

¹⁷¹ Speyer & Co, va ser una de les entitats bancaries més importants de Nova York. La principal figura d'aquesta família va ser James Speyer, que era conegut a la societat de Manhattan pel seu accent alemany, pel seu origen de Frankfurt, d'on provenia la família i on els Speyers havien estat banquers des del segle XVIII. En realitat però James Speyer va néixer a Manhattan. El seu interès en la història de Manhattan es va institucionalitzar al Museu de la Ciutat de Nova York, a la qual va donar 450.000 \$. Una anècdota de l'època comenta que John D. Rockefeller Jr va donar el mateix. De fet, es deia que el Sr Rockefeller volia donar més, però el Sr. Speyer va tancar la seva donació en saber la quantitat que havia donat l'anterior. Speyer & Co poques vegades havia pres part en qualsevol sindicat on no era el membre més gran. La seu de la companyia a Manhattan, era una còpia del Palazzo Pandolfini de Rafael a Florència. Speyer & Co va ser fundada a Manhattan el 1837. La seva fama va créixer a mesura que va vendre els valors dels EUA a Alemanya durant la Guerra Civil, bàsicament, valors d'inversions a partir de l'expansió i la reorganització del ferrocarril, i un dels préstecs més importants van ser per finançar aquesta inversió a Cuba. De fet, una bona part de les inversions es destinaven a finançar empreses estrangeres, bàsicament ferrocarrils, com una línia de ferrocarril a Bolívia o plantes de generació d'energia a Manila. Però la primera guerra mundial va afectar a les inversions de l'empresa, tancant el 1922 la seva seu a Londres i les sucursals bancaries de Berlín i Frankfurt. Aquesta fallida en inversions va traslladar els problemes econòmics als EUA, on finançava l'expansió del ferrocarril amb la inversió a la línia que cobria el trajecte entre San Louis i San Francisco, el seu darrer gran projecte.

Es podria suposar que el banc estava actuant d'agent per part dels germans Speyers en la inversió. Posteriorment, el 7 de Desembre de 1906¹⁷², la Manila Railway Company, Ltd va celebrar una Junta General d'Accionistes a Nova York per aprovar la nova reorganització de la companyia i el nou règim accionarial.

En aquesta junta, els titulars d'accions preferents i el sis per cent dels tenidors d'obligacions de la Manila Railway, van aprovar per unanimitat el pla de reorganització proposat per Speyer & Co, passant a ser operatiu a partir d'aquesta data.



3.4 Reorganització societària de la Manila Railway Co.

Els directors de la Manila Railway Company¹⁷³, van anunciar, des de la seva oficina de Londres de que les negociacions per a la reconstrucció de l'empresa necessàries per dur a terme els termes

¹⁷² THE NEW YORK TIMES, *Manila Railway Scheme indorsed*, New York, 8 December 1906

¹⁷³ THE FAR EASTERN REVIEW, *Reconstruction of the Manila Railway Company Ltd.*, January 1907

de l'acord amb el Govern dels Estats Units, que figura a la circular de 3 d'agost de 1906, enviada als accionistes, es va arribar a la conclusió, i estaven contingudes en un pla de reconstrucció expedit als accionistes amb l'informe de l'exercici que va finalitzar el 31 de desembre 1905. El pla va rebre el vist i plau dels directors, i va ser aprovat pels accionistes. Després de la Guerra Espanyola-Americana, l'empresa va presentar una reclamació per la quantitat deguda en virtut de la garantia atorgada amb la concessió espanyola, però la responsabilitat va ser rebutjada pel Govern de Washington. Després del retorn del ferrocarril a l'empresa no havia presentat als Estats Units les reclamacions del Govern per danys i perjudicis. El juny de 1905, el Govern de Filipines va convidar a les ofertes dels Estats Units o d'empreses o ciutadans de Filipines per a la construcció de diverses línies en l'illa de Luzón, així com en altres illes de les Filipines. Dos membres del Consell d'Administració va viatjar immediatament a Washington per iniciar de nou amb l'ambaixador britànic les negociacions sobre la reclamació de danys i perjudicis. Després de moltes consultes, Speyer & Co, de Nova York, amb el propòsit de cooperar amb l'empresa, i al mateix temps, en la mesura del possible, per protegir els interessos dels accionistes, va presentar una oferta per a la construcció de diverses línies a l'illa de Luzón, que es consideraven rendibles les empreses comercials, si es treballava en connexió amb els ferrocarrils de propietat de l'empresa. Cap de les ofertes presentades van ser acceptades, però com a resultat de les negociacions posteriors, l'adjudicació es va donar a Speyer & Co amb la concessió d'aquestes línies, que es van assignar a una empresa de nova creació, organitzada per ells, sota el nom de Manila Railway Company. La concessió que havia estat concedida a l'empresa nord-americana era una concessió a perpetuïtat.

S'autoritzava i es requeria la construcció de 450 quilòmetres de vies fèrries a l'illa de Luzón, i s'informava al Sr Horace Higgins, gerent general de la Manila Railway Company Ltd, que les taxes i interessos en relació amb les noves línies eren també d'aplicació a les línies existents, quan fossin propietat o estiguessin operades per la companyia americana, i que la concessió o franquícia pertanyia a la companyia anglesa fins que no finalitzés el procés de demanda contra els Estats Units els Estats i el Govern de Filipines. El Sr. Higgins, que havia estat estretament associat amb el ferrocarril de Manila, des de la seva formació¹⁷⁴, va acceptar el càrrec de President i Gerent General de la companyia nord-americana. .

En una operació dirigida per Speyer & Co entre Nova York i Londres, es va aprovar la transferència de la propietat de la companyia anglesa a la nord-americana i la construcció de les noves línies, assegurant els ingressos de capital per que la nova empresa fos viable. La nova companyia que es va crear tenia el nom de Manila Railway Company (1906) Limited.

Com a part del pla de traspàs, es van acordar el següents punts:

- (1) L'empresa anglesa havia de valorar els seus actius i aquests es venien a l'empresa nord-americana que realitzava el pagament amb una quantitat acordada d'accions de la societat nord-americana.
- (2) un acord entre l'empresa anglesa i una empresa de nova creació que havia de rebre les accions de la

¹⁷⁴ En aquest sentit, és interessant veure la declaració que el Sr. Higgins va realitzar davant al Comissió americana sobre el ferrocarril a les Filipines l'any 1899 i que es troba integrada a un dels annexos.

companyia nord-americana, segons la quantitat convinguda, com a tenidora dels títols.

(3) un acord entre la nova empresa tenidora dels títols i la companyia nord-americana per a la compra per part de la nova empresa de bons i accions de l'empresa nord-americana, amb el propòsit de finançar-la i poder construir les noves línies i altres fins corporatius¹⁷⁵.

Segons les disposicions de la Llei del Congrés que s'aplicaven a empreses que feien negocis a les Illes Filipines, els bons i les accions de l'empresa nord-americana no podien ser emesos, excepte a canvi de diners en efectiu o d'immobles valorats a un preu igual al valor nominal dels bons o accions emeses. L'efecte de l'acord produïa que la nova empresa operava de fet com un holding, ja que pràcticament tots els bons i les accions emeses per la companyia nord-americana estaven en possessió de la nova companyia. Les accions de la nova companyia eren ofertes als accionistes de l'antiga companyia anglesa a canvi de les seves participacions existents. Les accions de la nova companyia en principi tenien la prima afegida de que augmentaven les línies de concessió obtingudes. No només operaven les 208 milles del sistema operat fins la data, sinó, que amb les noves concessions aconseguien 420 milles addicionals que s'havien de construir en virtut als nous contractes.

¹⁷⁵ La operació triangular era la següent, primerament, la companyia anglesa venia els actius a la companyia nord-americana que pagava la operació amb accions pròpies. Aquestes accions es dipositaven en una companyia de nova creació, que actuava merament com a tenidora de títols. Aquesta empresa, posteriorment, comprava bons i accions de l'empresa nord-americana en l'import necessari per finançar el projecte que havia de realitzar per posar en marxa les noves línies. Entre la primera entrada d'accions provinents del canvi pels actius i la segona operació de compra d'accions, la nova companyia era de fet una empresa holding, ja que posseïa pràcticament la majoria del capital social.

La Manila Railway Company (1906), Limited, tenia un un capital social de 4.000.000 £, dividit en 200,000 accions preferents al 5 per cent amb un nominal de 10 £ cadascuna i 200.000 accions ordinàries amb un nominal de 10 £ cadascuna. Es realitzaven dues emissions d'obligacions, amb un interès del 4 per cent, "A" en obligacions per un valor de £ 1.600.000 i "B" en obligacions per un valor de 1.730.000 £. L'empresa es reservava el dret a poder realitzar noves emissions de cada classe més endavant, per l'adquisició de valors emesos per l'empresa nord-americana per a la construcció o adquisició de nou quilometratge o amb fins de capital, sempre que l'import total de bons a ser emesos per a la construcció o adquisició de nou quilometratge no excedís d'un import equivalent a 5.000 £ de cada classe per milla, i que a efectes del capital a l'import que es publicarà no serà superior a 50.000 £ per any de cada classe.

Es proposava fer front als valors i accions de la nova empresa de la següent manera:

- L'emissió d'obligacions "A" cobria d'una banda, la primera compra de les accions de la societat inicial per un import de 1.257.200 £, per una altra banda la creació d'un fons per les necessitats del pla de finançament per un import de £ 342,800, que tancava l'emissió inicial d'obligacions per un import de £ 1.600.000. Es preveia un tercer apartat, cobert amb una nova emissió d'obligacions "A", que es reservava per a futures construccions i equips, per un import de 1.400.000 £, amb un total de 3.000.000 £ entre les tres partides.
- L'emissió d'obligacions "B", cobria d'una banda, la primera compra de les accions de la societat inicial per un import de 730.000 £, per una altra banda la creació d'un fons per les necessitats del pla de finançament per un import de 1.000.000 £, que tancava l'emissió inicial

d'obligacions en un import de 1.730.000. Es preveia un tercer apartat, cobert amb una nova emissió d'obligacions "B" que es reservava per a futures construccions i equips per un import de 1.270.000 £, amb un total, de 3.000.000 £ .

- L'emissió d'accions preferents a canvi de les accions i valors de la societat anterior per un valor de 1.180.000 £, i l'emissió d'accions preferents destinades a proporcionar fons per a les necessitats del pla per un import de £ 820,000; totalitzant un import de 2.000.000 £.
- L'emissió d'accions ordinàries a canvi de les accions de l'empresa anterior per un valor de £ 399,270; com a reserves de la nova empresa un import de 1.600.730 £, que totalitzaven un valor de £ 2.000.000.

Respecte a la càrrega que havia de suportar al companyia anualment com a pagament dels interessos de les obligacions emeses, el pagament d'interessos sobre els 1.600.000 £ d'obligacions "A" i sobre els 1.730.000 £ d'obligacions "B" ascendien a 93.200 £.

El Sr. Higgins estimava que els ingressos nets del sistema actual de 208 quilòmetres, tenint en compte l'augment del trànsit, que havien de ser ampliat a cada branca de connexió del nou sistema, eren de £ 116,000 per a 1906, i la previsió per al 1912 era d'augmentar fins les £ 153.000. S'estimava que la construcció de les 425 milles del nou ferrocarril costaria aproximadament £ 3.100.000 i que la construcció hauria de finalitzar el 1911. El Sr Higgins estimava que els ingressos nets anuals de les 628 milles un cop acabat el projecte i en funcionament era £ 308,100. Aquestes xifres provenien de les previsions basades en les xifres d'explotació de la Manila Railway Company Ltd al seu informe anual del 1905. Segons aquest informe, per a l'any acabat el 31 de desembre 1905, els ingressos de trànsit van ascendir a 1.694.820

\$ i les despeses a Manila, a 723.040 \$ deixant un marge de \$ 971.779, que al canvi es corresponien amb 97.178 £. El benefici pels treballs en la línia del moll va ascendir a 1.429 £, i el benefici de canvi a £ 242, mentre que els càrrecs a Londres van ser 3.790 £, deixant com a ingressos nets un import de £ 95.059, dels quals s'havien pagat interessos sobre la primera hipoteca (£ 7,500) i de les obligacions "A" i "B" (£ 35.100), amb un benefici final de £ 52459.

El valor de la moneda filipina s'havia mantingut constant durant tot l'any en poc més de 2 pesos per dòlar. Les reclamacions contra els governs dels Estats Units i de les Illes Filipines s'havien resolt, amb el consentiment dels accionistes i tenidors de valors, en els termes assenyalats en el president de la circular del 3 d'agost de 1906. Les reclamacions de la companyia contra el Govern espanyol estaven sent processades. La construcció de les extensions s'havien iniciat i els ingressos dels trams de les extensions operatives al 31 de desembre de 1905, ascendien a £ 13,305.

3.5 La segona comissió filipina. Les motivacions rera el ferrocarril.

La Segona Comissió Filipina (*Second Philippine Commission*) tenia l'encàrrec d'establir un sistema municipal de govern, el sistema judicial i el sistema educatiu a les Filipines.

El president McKinley va triar Taft com a l'home encarregat de la Segona Comissió Filipina. Taft, tenia clars els objectius nord-americans envers la colònia i la preparació dels filipins per l'autogovern, com eren la tradició legal i constitucional americana,

la política educativa¹⁷⁶, amb l'establiment d'un sistema educatiu públic i general, i el desenvolupament econòmic de la colònia, on els ferrocarrils tenien un paper important.

Sota el seu comandament (Taft) les illes han vist l'inici d'un sistema de bones carreteres, bones escoles, jutges eficients i servidors públics honestos. La seva administració en tot ha estat dissenyada principalment per al benefici dels illencs en si mateixos, i per tant, en el més veritable interès dels Estats Units. Sota el seu mandat els illencs estan prenent els primers passos al llarg del dur camí que en última instància condueix amb respecte a l'autogovern¹⁷⁷.

Filipines havia desenvolupat fins aleshores una economia agrícola enfocada a l'exportació de pocs productes que havien fet créixer les exportacions i el comerç exterior especialment durant el darrer quart de segle XIX. La majoria de la indústria i comerços estaven en mans d'inversors anglesos i nord-americans. Però malgrat el comerç exterior creixia tenia un topall marcat per les infraestructures, que no permetien un augment de producció, i quedava minvada, de la mateixa manera, l'economia interior de la colònia. La deficient xarxa de carreteres no es veia compensada per la única línia de ferrocarril que operava a Luzón i en sortia perjudicada l'economia en general. Els preus variaven d'un mode important de província a província i el cost de la terra era molt més car a Manila que a les províncies més allunyades.

La Primera Comissió Filipina havia aconsellat desenvolupar el sistema de transport de les illes, especialment a Luzón i en

¹⁷⁶ THE NEW YORK TIMES, *The Philippine Proclamation*, New York, 5 July 1902

¹⁷⁷ ROOSEVELT, T. *The first civil governor: William H. Taft*, (Speech) The Outlook Company, New York, 21 Sept 1901, pp. 23

particular a través del ferrocarril. D'una banda, per donar accés a noves terres de plantació i donar sortida a les seves produccions i a la mineria, i d'altra banda, per crear un mercat per les manufactures nord-americanes a les Filipines, arribant a més població¹⁷⁸.

La Comissió sota la direcció de Taft va trobar en els ferrocarrils dos avantatges que no havien estat proposats per la Primera Comissió, d'una banda, l'aspecte estratègic sota el punt de vista militar i d'altra banda el ferrocarril com a element uniformitzador social. Els informes de l'exèrcit sobre els insurrectes parlaven de la dificultat de que part de les Filipines eren inaccessibles per a les tropes, i aquestes àrees eren utilitzades com a base pels insurgents. Taft llavors, va trobar l'avantatge d'arribar amb el ferrocarril a aquestes àrees per pacificar-les i establir el model d'administració i educació nord-americanes. En aquest punt, es deslligava per un moment el model que el ferrocarril havia de ser rendible amb la seva pròpia explotació. Com havíem vist, part de les línies que es projectaven tenien el problema que part de la càrrega que es transportava era estacional i per tant una bona part de l'any tenien un rendiment molt baix. El fet de declarar els ferrocarrils com a elements de manteniment de l'ordre social, com podria ser la policia o l'exèrcit els separava del càlcul cost-benefici. Una de les motivacions de la Segona Comissió Filipina era la pacificació del territori i, en aquest context, els ferrocarrils es van veure com una eina estratègica per arribar a les zones controlades pels insurrectes i on les tropes americanes tenien difícil accés.

¹⁷⁸ STANLEY, P.W., *A nation in the making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Cambridge Mass. Harvard Univ. Press 1974, pp. 87-98

A principis de l'any 1903¹⁷⁹ el Senat nord-americà va instar al Secretari de Guerra, Elihu Root¹⁸⁰, a través d'una resolució, a informar al Senat sobre quin efecte tindria, segons la seva opinió, *un sistema de ferrocarrils a les Filipines sobre el cost de mantenir la llei i l'ordre i protegir la vida i la propietat dels seus ciutadans, per poder mantenir un govern estable a la recent colònia*. Root, va defensar la idea que un sistema adequat de ferrocarrils a les Filipines, reduiria considerablement el cost de mantenir la seguretat, la llei i l'ordre. Mantenia que la diferència entre el cost de mantenir un govern estable sense l'ajut del ferrocarril amb la un govern de la mateixa eficiència sense ferrocarril seria major que l'interès del diner necessari per mantenir i operar el ferrocarril. Per tant, la inversió en el ferrocarril era rendible al govern americà,

¹⁷⁹ U.S. CONGRESS, Senate, *Effect of a system of railroads in the Philippine islands. Senate resolution directing the secretary of war to inform the Senate what effect, in his opinion, a system of railroads in the Philippine islands would have on the cost of maintaining law and order and protecting life and property in those islands, etc, Doc 57, War Department, US Comitee on the Philippines; Washington, Government Printing Office, 13 January 1903, pp. 22*

¹⁸⁰ Root va ser senador pels republicans per Nova York i l'any 1912 va rebre el Premi Nobel de la Pau, resultat del seu treball per solucionar conflictes entre nacions a través de l'arbitratge i la cooperació. Va exercir com a *Secretari de Guerra dels Estats Units* durant el període entre 1899 i 1904 sota els mandats de William McKinley i Theodore Roosevelt. Sota la seva direcció, es van reformar les organitzacions militars dels Estats Units. Va ser el responsable de l'ampliació de West Point i l'establiment dels EUA Army War College, així com de l'Estat Major General. Va canviar els procediments per a les promocions i les escoles organitzades pels poders especials del servei. També va idear el principi de rotació de funcionaris dels estadis base i dirigent. Root estava preocupat pels nous territoris adquirits després de la guerra hispano-americana i va treballar sobre els procediments per a dotar a Cuba de representants cubans per al propi govern, va escriure la Carta de Govern per a les Filipines, i va eliminar els aranzels sobre les mercaderies importades als Estats Units de Puerto Rico.

sense tenir en compte altres beneficis que aportava en termes de transport i articulació del territori, simplement, era més barat mantenir el ferrocarril que les despeses per augment del desordre públic. L'experiència havia mostrat segons Root, que el fet de construir un ferrocarril en un territori a terres despoblades no només redueix el cost del control policial de la regió, sinó que a més, redueix la necessitat de mantenir un control policial de la zona. L'efecte psicològic d'una comunicació ràpida amb les autoritats de la capital desencoratja el desordre públic. D'altra banda, l'increment del valor de la propietat, la millora i prosperitat dels negocis, la redistribució del diner en forma de beneficis a la població, la major ocupació, els viatges constants entre els habitants de la regió amb la capital, eliminen els prejudicis i milloren la formació de la població, i tot això combinat redueix considerablement el cost i augmenta l'eficiència del control policial i la seguretat.

Només a Luzón hi havia almenys trenta províncies, amb vuit o nou llengües diferents i altres seixanta dialectes parlats, i Root creia que era important poder homogeneïtzar la població per posteriorment poder unir-los sota un únic govern. Segons Root, hi havia precedents rellevants per ampliar els ferrocarrils, d'una banda, la construcció de ferrocarrils a Mèxic havia acabat amb les insurreccions que esporàdicament s'aixecaven a aquella zona, i per una altra banda, havia tingut un efecte similar la construcció i vertebració de la Índia amb una xarxa ferroviària. De fet, l'anterior Secretari de Guerra, el Sr. Alger¹⁸¹, va defensar aquesta mateixa

¹⁸¹ Rusell Alexander Alger, va ser ascendit a coronel del 5è de Cavalleria de Michigan el 28 de febrer de 1863. A les seves ordres comandava el primer regiment a entrar en combat a Gettysburg, Pennsilvània, el 28 de

política per ampliar els ferrocarrils a Cuba tan bon punt es va iniciar l'administració nord-americana el 1898. En aquest cas, es va realitzar una inversió privada i la millora de les condicions de seguretat, llei i ordre van ser significatives un cop va entrar en funcionament. En base a aquests exemples, Root va demanar la creació d'un pla d'ampliació dels ferrocarrils a les Filipines, i va sol·licitar també l'extensió de les línies ferroviàries a les illes més extenses de l'arxipèlag, com Mindanao, no només a l'illa de Luzón.

Per pacificar la zona Taft pensava que el millor camí era introduir les regions aïllades sota el paraigües de l'administració¹⁸². Per fer això, apart de millorar el sistema judicial, necessitava que el sistema de correus funcionés però es trobava que les dificultats de comunicació eren molt grans. Per superar-ho, la comissió va ordenar la construcció de vint petites embarcacions marítimes amb les que es transportaven el correu, els policies i els funcionaris provincials entre les capitals de províncies i Manila.

D'altra banda, Taft es va adonar que impulsant obres públiques i donant feina a la població a les províncies, s'ajudava a pacificar les

juny, i va rebre una menció especial en l'informe del general George Armstrong Custer en les operacions de la cavalleria. Alger va ser considerat un estratega i militar i es va quedar amb el President Lincoln en el camp de batalla encarregat del control de subministraments i de perseguir l'enemic, fins que el 8 de juliol, va ser greument ferit a Boonesborough, Maryland. Posteriorment va participar a les campanyes conduïdes pel General Sheridan el 1864 a Virgínia. L'11 de juny de 1864, a l'enclavament de Trevillian, va capturar una gran força de confederats amb una càrrega de cavalleria brillant. En tres anys, va comandar més de seixanta batalles i escaramusses. El 1868, va ser elegit el primer comandant del departament de Michigan del Gran Exèrcit de la República, i el 1879 es va convertir en el seu comandant nacional en cap.

¹⁸² TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, The Outlook Company, New York, 1902, pp. 58

regions més llunyanes. A l'abril de 1902, el general MacArthur¹⁸³, que havia estat dirigint l'exèrcit nord-americà contra els revolucionaris, va defensar davant del Senat, la necessitat d'ampliar la xarxa de ferrocarrils a les Filipines¹⁸⁴:

Els ferrocarrils són essencials pels interessos de tothom. M'agradaria veure la construcció del ferrocarril tan ràpidament com sigui possible. La gent aprecia aquestes infraestructures. No només pel comerç, sino també per visitar llocs llunyans i fer turisme o per diversió. Son gent que disfruta de la vida quan tenen oportunitat, i aquesta felicitat la veus viatjant pel ferrocarril de Dagupan.

L'aportació al benestar social també va ser valorat per la Comissió de Taft. Els comissaris van veure aquestes infraestructures com millores que els filipins interpretaven que aconseguien per la presència nord-americana.

Aquests aspectes, de millora social d'una banda i d'estratègia militar de l'altra van moure Taft a suggerir la construcció de més línies de ferrocarril¹⁸⁵, no només de les dues proposades per la primera comissió. L'informe demanava que hi havia una necessitat immediata de construir ferrocarrils a Luzón i a Mindanao¹⁸⁶. Com va recomanar la Primera Comissió, una línia aniria a través de la vall de Cagayan, a 480 kilòmetres des Manila. L'informe parlava de

¹⁸³ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp. 45-75

¹⁸⁴ U.S. CONGRESS, *Hearings before the Committee on the Philippines of the United States Senate*, Senate Doc. No 331, Washington, Government Printing Office, April 10, 1902, pp. 878

¹⁸⁵ THE NEW YORK TIMES, *Taft here to push Philippine Railroads. Plans for 700 Miles of Railroad Considered*, New York, 11 March 1904

¹⁸⁶ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Taft Philippine Commission*, Washington, Government Printing Office, 1900, pp. 74

la regió com la més rica de Luzón, amb grans explotacions tabaqueres. També es parlava de la línia sud planificada anteriorment que aniria per Cavite, Laguna, Tayabas, Camarines, Albay i Sorsogón. Aquesta línia travessava territoris densament poblats. Taft va plantejar també la possibilitat d'una nova línia, que aniria a l'est de Manila en direcció al Pacífic, a Port Lampon. Amb aquesta línia, es calculava que s'estalviarien més de mil quilòmetres de travessia en els trajectes amb direcció als Estats Units. Aquesta línia no es va arribar a construir.

Taft no va establir als seus informes un límit de línies o kilometratge d'aquestes, especialment en el cas de Luzón, i els únics límits que s'autoimposava eren els paràmetres de població, de la producció de recursos agrícoles i de la pacificació del territori. En cap moment es va parar a pensar en les dificultats que havia tingut l'administració espanyola per trobar inversors privats que financessin les línies i optessin a la concessió.

La única referència que hi trobem feia esment a la bona inversió que representava i que és la millor inversió que podria realitzar un home de carrer. Òbviament es referia als bons que emetien les companyies ferroviàries a canvi d'un interès. El model que Taft volia representar a les Filipines era dotar als filipins de les infraestructures necessàries per al seu desenvolupament, però necessitava als inversors americans per portar a terme les inversions¹⁸⁷:

¹⁸⁷ TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, The Outlook Company, New York, 1902, pp. 103-104

La inversió de capital nord-americà a les illes és necessària per al seu correcte desenvolupament, i és necessària tant per l'ajut material, com per l'ajut espiritual del poble filipí. Això aporta la construcció de ferrocarrils, amb la intercomunicació necessària entre les persones i les províncies, i un canvi d'un poble relativament pobre i ignorant a un comparablement intel·ligent i ric.

Les línies del nord i del sud no eren, en principi, costoses de construcció, ni representaven cap dificultat especial. Tenien a més l'avantatge que, com que eren extensions de la línia principal, es podien anar obrint progressivament per seccions i, per tant, la seva explotació podia donar rendiments a mida que s'afegien al traçat. Aquest punt va ser indicat per Higgins a la comissió, demanant que tan bon punt s'hagués licitat el projecte de la vall del Cagayán, se l'informés per iniciar les obres immediatament¹⁸⁸. La posició de Higgins havia canviat, i mostrava entusiasme en el projecte, en comparació a l'home que havia estat declarant un any abans davant la primera comissió filipina, i que no va mostrar cap interès sobre el projecte de línia a Cagayán.

L'informe de Taft apostava a que els inversors estrangers cobririen les ofertes de les licitacions de les noves línies. Bona part dels inversors a Filipines, especialment els anglesos, mantenien els seus negocis des feia anys i Taft pensava, que l'impuls de la nova administració americana els donaria més confiança, ara que als productors filipins se'ls hi obria el mercat nord-americà per als seus productes. L'any 1901, la comissió Taft havia preparat un projecte d'ampliació de les xarxes ferroviàries que cobria un total de 1.600

¹⁸⁸ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the President*, 4 Vols, Washington, Government Printing Office, 1901, Vol.II pp. 316

kilòmetres a Luzón i prop de 800 kilòmetres a Mindanao i el va presentar argumentant que les Filipines necessitaven un esforç inversor per potenciar els ferrocarrils, l'agricultura, la indústria i la mineria¹⁸⁹.

A partir de la Organic Act que es va aprovar el 1902, la comissió va poder aprovar i licitar concessions per a noves línies de ferrocarril. Els procediments havien de ser aprovats per John McDonoug, jutge de la Cort Suprema de Filipines, per garantir, que les concessions havien d'evitar als especuladors, que estaven a les Filipines, tan sols per enriquir-se sense tenir en compte el futur benestar dels filipins¹⁹⁰. Es tractava d'un avís de Washington a que es volia realment desenvolupar les illes i no explotar-les, com a protector dels interessos de la colònia.

La comissió va començar a treballar sobre les condicions de les concessions, en primer terme calia especificar si els projectes constructius podien ser executats tan sols per empreses de ferrocarril o per individuals, i en aquest cas, si podien traspassar posteriorment la concessió sense perdre els beneficis atorgats pel govern. També si el govern donaria ajuts en forma de terres, interessos garantits sobre la inversió inicial o altres subvencions. La comissió especificava que el mètode que seguiria seria el més ràpid i més econòmic per garantir la construcció del ferrocarril.

¹⁸⁹ U.S. CONGRESS, *Hearings before the Committee on the Philippines of the United States Senate*, Senate Doc. No 331, Washington, Government Printing Office, April 10, 1902 pp. 878.

¹⁹⁰ ALFONSO, O.M., *Roosevelt and the Philippines*, 1897-1909, University of the Philippines Press, 1970, pp. 114-115

Als Estats Units, inicialment, les concessions eren lliures i pràcticament al marge de la intervenció pública i normalment rebien ajuts en forma de terres o préstecs sense interès. Però els casos de mala gestió, i d'especulació sobre determinats trams van portar a la ruïna a moltes línies de ferrocarril. Per solucionar el problema l'any 1887 es van dictar una sèrie de lleis federals regulant els ferrocarrils¹⁹¹. La comissió filipina havia de trobar un punt d'equilibri entre deixar la inversió en favor dels interessos privats d'una banda i prendre les cauteles per prevenir el mal ús o l'aprofitament indegut dels ajuts públics que es donaven al concessionari del ferrocarril¹⁹².

La comissió creia que el capital a invertir a les Filipines no seria tan fàcil d'obtenir com era a les concessions als Estats Units. Les illes es trobaven lluny, i la falta d'informació i de control per part dels inversors podia representar un obstacle si el rendiment esperat no era espectacular. A més, la condició de canvi de govern a Filipines havia provocat un moviment de capitals en direcció contrària, fent que part de les inversions tornessin als seus punts d'origen (principalment a Europa), a l'espera que la nova administració s'estabilitzés. L'informe de la comissió valorava que l'esforç inversor per construir 1.600 quilòmetres de ferrocarril a Luzón tindria un cost aproximat de 70 milions de pesos. També es proposava atorgar un interès garantit del 3% sobre la inversió i una concessió sobre determinats terrenys públics. Semblava que la situació havia canviat, ja que a l'informe de la Primera Comissió i a

¹⁹¹ CUNNINGHAM, W.J., *American Railroads: Government control and Reconstruction Policies*, Chicago 1922, pp. 9-14

¹⁹² ELLIOT, C.B., *The Philippines to the End of the Commission Government*, The Boobs-Merrill Company Ed., Greenwood Press, 1969, pp. 301

les primeres declaracions de Taft, els inversors havien de cobrir les concessions sense cap ajut públic de cap mena. Aquest canvi es va produir després que la Segona Comissió tingués diverses reunions amb banquers i possibles inversors a les Filipines. Aquests van advertir que qualsevol nova concessió, al marge de la línia Manila-Dagupan, s'iniciava amb desavantatge, havent de competir en preu i passatge amb un trajecte de pitjor rendiment que el que ja es trobava en funcionament.

A més, la presència de la revolució i el desordre i la incertesa del futur polític de les illes havia fet que el capital estranger mostrés recel envers les inversions a les Filipines¹⁹³. Per tal d'atraure els inversors, el govern va estimar convenient garantir un interès sobre la inversió, per un període de trenta anys sobre els bons de les empreses ferroviàries que accedien als contractes de la construcció dels ferrocarrils, mentre que el govern es reservava el dret a supervisar la seva construcció i funcionament.

A inicis de Juliol de 1902, el Congrés dels Estats Units va aprovar una llei¹⁹⁴ per dotar a les Filipines d'un òrgan legislatiu per administrar i gestionar l'arxipèlag sota tutela nord-americana, el que s'anomenaria Govern de Filipines, modificada posteriorment i adaptada en una llei final el 6 de Febrer de 1905, bàsicament

¹⁹³ BARROWS, D. P., *A decade of American government in the Philippines, 1903-1913*, New York, World Book Company, 1914 pp. 12

¹⁹⁴ U.S. CONGRESS, Senate, *An Act temporarily to provide for the administration of the affairs of civil government in the Philippine Islands, and for other purposes*, 1 July 1902, Washington, Govern Printing Office, 1902; modificada posteriorment sota la llei: U.S. CONGRESS, Senate, *An Act to amend an act approved July 1, 1902 entitled "An Act temporarily to provide for the administration of the affairs of civil government in the Philippine Islands, and for other purposes, etc.* Approved February 6, 1905, Washington, Govern Printing Office, 1905

organitzant els procediments de caire civil i administratiu de la colònia. A partir d'aquesta llei, la *Organic Act*, de 1902, el govern de Filipines, va instar a realitzar ofertes per contractes de concessió per ajudar a construir, equipar, mantenir i operar les línies de ferrocarril de les Illes Filipines, designades globalment sota una xarxa general ferroviària. Però el mateix any, malgrat els americans estaven aconseguint pacificar el país, les Filipines estaven patint una crisi econòmica molt dura, provocada pels anys de guerra i la desestabilització dels mercats locals i les xarxes de subministrament habituals, a més d'una epidèmia de còlera i d'un any de sequera que va minvar les collites. El sentiment d'afrontar els problemes i actuar per promoure l'activitat econòmica va fer que la comissió comencés un nou projecte de ferrocarril¹⁹⁵.

El desembre de 1902, la comissió, va atorgar una concessió a la Manila Railway Company per construir quatre ramals, un cap a Cabanatuan, de 88 quilòmetres, un cap a Antipolo, de 40 quilòmetres, un cap a Bayambang d'1,5 quilòmetres i un cap a Mabalacat, de 8 quilòmetres. Higgins, havia expressat a la comissió l'interès d'obrir una línia fins a Nueva Ecija (on Cabanatuan era el municipi principal). La construcció es va iniciar i els treballs es van portar a terme lentament però a la finalització de les línies hi havia un total de 382 quilòmetres de ferrocarril a les Filipines, tots ells operats per la Manila Railway Company¹⁹⁶.

¹⁹⁵ STANLEY, P.W., *A Nation in the Making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Harvard University, 1974, pp. 104-105

¹⁹⁶ U.S. WAR DEPARTMENT, *Report to the Secretary of War to the President*, Washington, Government Printing Office, 1906, Appendix D, pp. 6-7

Mentrestant, la comissió, encapçalada pel Secretari Root, va continuant buscant inversors per finançar les infraestructures de la colònia, i especialment els ferrocarrils. Durant el mes de desembre de 1902 es van reunir amb William Van Horne, un nord-americà que havia estat un dels fundadors de la Canadian-Pacific Railway, i havia realitzat inversions en ferrocarrils a Cuba, després de la ocupació americana. La idea d'invertir en els ferrocarrils filipins li va interessar i l'any següent va realitzar un estudi sobre possibles traçats de línies a Luzón que incloïa quatre línies. L'informe es va presentar i diversos inversors van interessar-se pel projecte, entre ells J.P.Morgan, però la operació va ser bloquejada pel Congrés i l'informe es va arxivar¹⁹⁷.

La raó del bloqueig era que el Congrés no volia permetre que es produís una explotació indiscriminada de les rutes de ferrocarril a Filipines, com havia succeït a la primera època d'inversió ferroviària als Estats Units. El Congrés volia proporcionar una bona xarxa ferroviària a les Filipines, i evitar els especuladors que volien invertir només tenint en compte el seu propi benefici. Per controlar aquesta situació, l'any 1904, Taft, el nou Secretari de Guerra, va convèncer Roosevelt que les Filipines necessitaven d'un home amb experiència al negoci dels ferrocarrils, i va proposar a Cameron Forbes com a Secretari de Comerç. Forbes va acceptar i va arribar a Filipines l'agost de 1904¹⁹⁸.

¹⁹⁷ STANLEY, P. W., *A Nation in the Making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Harvard University, 1974, pp. 104-105

¹⁹⁸ MAY, G., *Social engineering in the Philippines. The Aim, Execution and Impact of American Colonial Policy 1900-1913*, Quezon City, 1984, pp. 20

Un cop a les Filipines, Forbes es va reunir amb Higgins¹⁹⁹, gerent de la Manila Railway Co. Aparentment, Higgins seguia interessat en promoure una línia ferroviària des de Manila a Batangas. L'estratègia de Higgins era clara. Un cop aconseguides les darreres concessions l'any 1902, l'empresa ja comptava amb accessos a Manila des del nord, nord-est i est, i si aconseguia la línia de Batangas, s'asseguraria l'accés a Manila des del Sud, i controlaria els accessos per ferrocarril a la capital.

Al novembre de 1904, Forbes havia dissenyat el seu propi pla de ferrocarrils per a les Filipines²⁰⁰, que integrava un pla de ferrocarrils i un pla de carreteres. La seva idea era que el ferrocarril uniria els principals centres de població de cada província, creant rutes interprovincials mentre que les carreteres unien les poblacions dins de la província. Els ferrocarrils havien de servir per fer viatges de llargues distàncies i per unir les capitals provincials.

A mida que les condicions econòmiques milloraven, semblava que entre la població hi havia una demanda creixent i un interès per obrir noves línies de ferrocarril. Durant el mes d'octubre de 1904, quan el tren estava arribant a l'estació de San Miguel, Forbes comenta que un grup de filipins se li van apropar i li van demanar considerés fer arribar el ferrocarril al seu poble. D'altra banda, el mes de juliol següent, en un acte provincial, el governador de Sorsogon, al Bicol, es va queixar a Forbes pel seu descontent en

¹⁹⁹ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp. 45-75

²⁰⁰ THE NEW YORK TIMES, *Big Railroad System Plan for the Philippines*, New York, 13 May 1905

veure que encara no hi havia plans per fer que el ferrocarril arribés a la seva província²⁰¹.

Finalment, la comissió va enviar les seves recomanacions a Washington sobre quina política d'extensió de ferrocarrils s'havia de seguir a les Filipines. En el seu informe de 1903, la comissió va demanar permís per designar les línies que s'havien de construir i per arribar a acords amb persones o empreses per a la seva construcció, equipament i operació, i per poder garantir el pagament d'un interès sobre la inversió²⁰².

Aquesta sol·licitud va coincidir amb l'aprovació de noves mesures de control als ferrocarrils als Estats Units, amb l'entrada en vigor de l'anomenada Cooper Bill al Febrer de 1905. Segons aquesta llei, el govern filipí podria contractar amb empreses nord-americanes, sempre que construïssin i operessin el ferrocarril, i s'autoritzava a pagar un interès sobre la inversió que en cap cas seria superior al 4% anual i com a molt durant un període de trenta anys²⁰³. D'altra banda el govern havia de supervisar les obres i es limitaria el temps de construcció de les línies. Per garantir el manteniment d'aquestes línies, una part dels ingressos anuals s'havien de destinar a reparacions.

Amb l'aprovació de la llei, la supervisió del ferrocarril va ser la tasca principal de Forbes, i de cop havia de preparar els projectes,

²⁰¹ FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol. 1, 1906, pp. 76

²⁰² U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Reports of the Philippine Commission to the President, 1900-1903*, Washington, Government Printing Office, 1903, pp. 515

²⁰³ ELLIOT, C.B., *The Philippines to the End of the Commission Government*, The Boobs-Merrill Company Ed., Greenwood Press, 1969, pp. 302-303

estudiar les inversions i preparar les ofertes de concessió. Com va comentar posteriorment el mateix Forbes²⁰⁴:

El treball d'aquells mesos va ser continu. En primer lloc, vam haver de decidir on els ferrocarrils havien de ser construïts i, a continuació anunciar les ofertes perquè s'hi poguessin presentar els constructors. Posteriorment havíem de decidir els termes de les concessions, l'interès de garantia dels bons, i planificar la supervisió del govern, que havia de ser molt propera a l'execució de les tasques per assegurar-se que els diners no es malbarataven, ja que les certificacions d'obra aprovades es beneficiaven d'un interès garantit.

Un cop es van anunciar les condicions, van començar a arribar inversors a Manila, a partir del mes d'abril de 1905. Forbes, aquell mes va viatjar amb Higgins a veure les obres de construcció que la Manila Railway Company estava realitzant per la línia de Cabanatuan a Nueva Ecija²⁰⁵. La línia va començar a operar a finals d'any, i des dels inicis va representar un augment considerable del comerç amb aquella província, degut a que els comerciants d'arròs i fariners utilitzaven el ferrocarril per transportar la mercaderia. L'any següent es van instal·lar al poble de Gapan el primer moli a vapor i una fàbrica de cigarretes.

De retorn a Manila, Forbes va acabar de definir les rutes que s'obrien a concessió, marcant els trajectes principals a l'espera de rebre els projectes definitius amb els corresponents pressupostos per part dels licitants. Aquests es presentarien al Governador General, que havia d'acabar de decidir i aprovar les rutes finals. El que si quedava clar era que Forbes havia assumit la seva posició

²⁰⁴ FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol. 1, 1906, pp. 441

²⁰⁵ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp. 45-75

d'inspector per controlar les inversions i les obres d'execució dels ferrocarrils de Filipines.

3.6 Conclusions

L'interès de la Comissió Filipina per la línia de ferrocarril entre Manila-Dagupan i per la intervenció de Higgins²⁰⁶, 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. 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 Higgins²⁰⁷, 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. També va recomanar la continuació d'una ruta seguint

²⁰⁶ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

²⁰⁷ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

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 Luzón 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.

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.

L'administració nord-americana, periòdicament informava²⁰⁸ sobre els avenços de l'exèrcit nord-americà davant els insurrectes, en un exercici de propaganda destinada a la societat nord-americana i en diverses ocasions va donar el conflicte com a finalitzat. a través de declaracions formals. Aquestes, a més de la propaganda, tenien el propòsit de dissuadir als insurgents per que abandonessin la lluita armada s'integressin a la nova administració nord-americana. Com en casos anteriors, la declaració de 1902 de Roosevelt no va aconseguir persuadir als grups insurrectes que encara mostraven oposició a les forces nord-americanes i el final de la guerra seguia sent una ficció que es va trencar amb l'agreujament del conflicte²⁰⁹. Tres anys després, el 1905, una part del territori de les províncies de Batangas, Cebu, Bohol, Samar, Cavite, i Albay, 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 autònoma²¹⁰, que decidia sobre la construcció de

²⁰⁸ THE NEW YORK TIMES *Secretary of War submits his Report. Army's work in Philippines, China, Cuba, Porto Rico and Alaska.* New York, 4 December 1900

²⁰⁹ KRAMER, P., *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines.* Chapell Hill. University of North Carolina Press. 2006, pp. 155

²¹⁰ McCOY, A.W. *Policing America's Empire,* Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp. 218

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.

Durant el mes de Juny de 1903, la comissió va aprovar la *Llei de Reconcentració*, 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"²¹¹. Amb aquesta mesura, la Comissió Filipina convertia la insurrecció en fets aïllats, en actes separats els uns dels altres, i canviava l'autoritat civil a la militar, en funció de com es desenvolupaven els fets. Poc a poc, oficialment, es "posava fi a la guerra" en aquestes regions de l'interior, que restaven en silenci per a l'opinió pública, ja que eren invisibles per a la societat nord-americana. 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.

En aquest procés va ser clau l'aprovació, durant el mes de novembre de 1902, per part de la Comissió Filipina de la *Llei de Bandidatge*, Aquesta llei es va mostrar amb el temps molt més efectiva que les declaracions de Roosevelt o fins i tot que les

²¹¹ KRAMER, P., *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines*. Chapel Hill. University of North Carolina Press. 2006, pp. 155

accions armades per part dels comandaments nord-americans. Consistia en un canvi de concepte, i establia la definició de qualsevol resistència a l'autoritat nord-americana com a "*bandolerisme*" enlloc d'"*insurrecció*"²¹². Paral·lelament a la aprovació d'aquesta llei 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. Com comenta Kramer²¹³, si la ratificació del Tractat de París havia convertit la guerra contra l'ocupació nord-americana en una insurrecció, la *Llei de Bandidatge* convertia ara la insurrecció en un conjunt d'actes criminals i de desordre públic. Els soldats que van tornar als Estats Units, alliberats per la transferència del poder militar a la nova policia filipina, van ser potser el signe més rellevant, tot i que il·lusori, que va mostrar la fi de la guerra a l'opinió pública nord-americana.

²¹² KRAMER, P., *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines*. Chapell Hill. University of North Carolina Press. 2006 pp. 155

²¹³ KRAMER, P., *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines*. Chapell Hill. University of North Carolina Press. 2006, pp. 155

CAPÍTOL IV:

L'AMPLIACIÓ DE LA XARXA FERROVIÀRIA

4.1 Proposta d'ampliació de la xarxa ferroviària a Filipines

Durant el mes de juny de 1905 es va publicar la invitació²¹⁴ per realitzar propostes o ofertes per contractes sota concessió per a la construcció, equipaments, manteniment i operació de les noves línies de ferrocarril per les Illes Filipines. Les propostes havien de ser lliurades en un primer terme el 1 de Novembre de 1905, però posteriorment van veure ampliat el termini fins el 15 de Desembre²¹⁵ del mateix any. Aquesta ampliació del termini va donar als oferents més de sis mesos per preparar les propostes. Molts inversors, van formular preguntes i van enviar agents a Manila per interessar-se en la inversió intentant esbrinar si aquesta

²¹⁴ U.S. CONGRESS, *Senate, Committee on the Philippines, Letter from the Secretary of War transmitting a copy of the original invitation for proposals or bids for concessionary contracts for the construction of certain proposed railway lines in the Philippine islands, etc.*, Washington, Government Printing Office, January 22th 1906.

²¹⁵ Els sobres dels oferents s'havien de marcar amb la inscripció "Proposals for Concessions, Philippine Railways" i adreçar-se al Bureau of Insular Affairs, War Department, Washington, DC o a la Comissió Filipina situada a Manila. La data límit per a la presentació de sol·licituds es va marcar el dia 15 de Desembre de 1905, a les 9 del matí segons l'hora local de Washington i a les 10 de la nit segons hora local de Manila, les seues designades. En presència dels oferents, a les hores indicades s'havien d'obrir els sobres de les sol·licituds. Òbviament, les ofertes arribades posteriorment no van ser considerades en el procés de subhasta. D'altra banda, el Govern de Filipines es reservava el dret de refusar aquelles ofertes que no considerés adequades a les actuacions sol·licitades, o que no tinguessin prou garanties per realitzar les inversions.

seria profitosa. Alguns pensaven que no valia la pena. Les raons que presentaven era que el futur de les Filipines era incert davant una nova administració que estava començant, incloent la possibilitat de que es produís un traspàs de la sobirania als filipins durant el termini de la concessió, fet que afegia inseguretats jurídica a l'operació²¹⁶.

Al concurs es van presentar tres ofertes de tres grups d'inversors nord-americans²¹⁷, que es van obrir, d'acord amb els procediments establerts a la invitació presentada, el 15 de Desembre de 1905.

De les tres ofertes presentades²¹⁸, una es presentava únicament per la part de les línies a l'illa de Luzón, una altra per les línies de les illes de Panay, Negros i Cebú i una tercera oferta per les línies del sud de Luzón, a les províncies d'Albay, i Ambos Camarines. Aquesta darrera oferta era presentada per un grup d'inversors de Seattle, the Poncin Syndicate. La primera oferta va ser presentada per Speyer & Co, de Nova York, i es va desestimar en una primera proposta degut a que demanaven una pràctica exempció de pagament d'impostos durant tota la concessió així com la opció

²¹⁶ U.S. CONGRESS, *Report of the Secretary of War*, Appendix D., US War Department, Washington, Government Printing Office, 1906, pp. 9-10

²¹⁷ Les propostes per realitzar ofertes i optar a la concessió només es podien presentar per part de ciutadans nord-americans, ciutadans filipins o per empreses ferroviàries que operessin en territori nord-americà o de les Illes Filipines, sempre que complissin amb els termes legalment establerts i les condicions i obligacions marcats pel contracte de concessió. En qualsevol cas, s'obria la opció a que es pogués fer la transferència de la concessió a un tercer, en el termini de trenta dies naturals, sempre que aquest tingués l'aprovació del govern de les Filipines per ser el concessionari del contracte. Amb aquesta opció s'obria la porta a tercers inversors o companyies ferroviàries, principalment de capital anglès (per ser les majoritàries) que podien optar a la concessió.

²¹⁸ THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

preferent a la construcció posterior de noves línies ferroviàries a les Visayas. La oferta dels accionistes de Seattle es va desestimar perquè no van realitzar el pagament inicial per optar a la concessió, i la dels inversors de la proposta de les Visayas, el White Syndicate, es va desestimar perquè no oferia una solució a les línies principals, que es trobaven a Luzón.

Un dels inversors del White Syndicate, J.G. White, ja tenia inversions en comunicacions a Filipines. Era un dels propietaris del tramvia de Manila²¹⁹ i havia realitzat les ampliacions dels ports d'Iloilo i Cebú. Però Speyer partia amb avantatge al procés de concessió. Dos anys abans, havia comprat una participació en accions a la Manila Railway Company, i aquesta empresa, era la única concessionària de les línies ferroviàries existents a l'arxipèlag. Això va posar a Speyer en una posició molt forta, ja que qualsevol xarxa a Luzón hauria d'incloure la línia entre Manila-Dagupan, degut a que la majoria de línies havien de connectar amb la línia general. Aquest fet preocupava al govern, que volia millorar la competència i evitar un monopoli, i veien a la candidatura d'Speyer com a una extensió de la Manila Railway Co.

Cap de les tres propostes no cobrien la totalitat de les línies que es proposaven a la oferta. La raó era evident, cada una de les propostes contemplava les línies que considerava més atractives en quan a cost-benefici i en canvi, altres objectius de l'administració, com l'arribada a zones aïllades per mantenir

²¹⁹ U.S. CONGRESS, *Report of the Secretary of War*, Appendix D., US War Department, Washington, Government Printing Office, 1906, pp. 10-11

l'ordre públic a determinades regions, no es preveia com a interessant pels inversors privats. Les línies de ferrocarril a les que s'optava amb la oferta per a la concessió constituïen la xarxa ferroviària, amb un total d'onze línies, sense incloure la Manila-Dagupan, que es podia descriure i dividir en els trams següents:

A l'Illa de Luzón:

1. Una línia entre el poble de Dagupan, a la província de Pangasinan, fins el poble de Laoag, a la província d'Ilocos Norte, amb una distància aproximada de 168 milles.
2. Una línia entre el poble de San Fabian, situat al Golf de Lingayen, a la província de Pangasinan, passant per Twin Peaks i pel canyon del Riu Bued, fins el poble de Baguio, amb la opció de continuar fins el poble de Trinidad, a la província de Benguet, amb una distància aproximada de 55 milles. Sobre aquesta línia hi havia un dret perpetu, no exclusiu, per situar, ocupar i operar els rails i les travessés sobre la carretera construïda pel govern filipí des del comentat San Fabian, a la província de Pangasinan, fins l'entrada del canyon del Riu Bued, fins el poble de Baguio, a la província de Benguet, juntament amb el dret a través de pous o embassaments, d'utilitzar les aigües dels rius Bued i Agno per operar el ferrocarril per aquesta línia, total o parcialment, sota uns usos raonables subjectes a les regulacions prescrites, per part del governador general, en nom de Govern de Filipines.
3. Una línia des de Dagupan, a la província del Pangasinan, o des de Cabanatuan, a la província de Nueva Ecija, o des de qualsevol poble veí situat entre Cabanatuan i Dagupan, que es consideri que havia de tenir connexió directa amb la ciutat de Manila, en una línia que s'estén al nord de la capital, a través del pas de Caraballo, baixant per la vall del Riu Cagayan fins arribar a Aparri, amb una distància aproximada de 260 milles.

4. Una línia des de Manila cap al nord per connectar amb les línies comentades amb destins a Laogag, Benguet i Aparri. Aquest ferrocarril havia de seguir la línia aprovada pel governador general, amb una distància aproximada de 120 milles.
5. La línia que ja funcionava des de Manila a Dagupan, amb la concessió comentada per més de 80 anys (a comptar des de 1906). Aquesta línia era propietat de la Manila Railway Company Ltd. Sobre aquesta línia s'estaven construint i iniciant les operacions al 1906, de diferents ramals que representaven un augment en els trams de via d'unes 75 milles aproximadament, i que s'afegien a la concessió anterior.
6. Una línia des de la ciutat de Manila fins al poble de Batangas, a la província del mateix nom, situada a la badia de Batangas, d'aproximadament unes 70 milles de llarg, amb dos ramals, que surten de la línia, un desde Calamba, a la província de la Laguna, fins a Santa Cruz, a la mateixa província, cobrint una distància aproximada de 25 milles, i un altre ramal que surt del poble de Lipa o algú punt apropiat a les rodalies, dins de Batangas, fins el poble de Lucena, a la província de Tayabas, cobrint una distància aproximada de 35 milles. Aquest trajecte, si sumem la línia que surt de Manila i els diferents trams tenia una distància total de 130 milles.
7. Una línia que surt de Pasacao, al golf de Pasacao, a través de Nueva Cáceres, fins el poble de Ligao, a la província d'Albay, amb una connexió a una altra línia desde Ligao fins al poble de Tabaco, creuant l'illa de Cacraray fins al port de Batan, a la mateixa província, i una connexió amb la línia principal fins el poble de Legaspi, al golf d'Albay. La línia general i el ramal sumaven aproximadament 100 milles.

A l'illa de Panay:

8. Una línia des d'Iloilo, a la província d'Iloilo i l'illa de Panay, en direcció al nord, creuant els pobles de Capiz i Bataan, a la costa nord de la illa de Panay, a la

província de Capiz, cobrint una distància aproximada de 100 milles.

A l'illa de Negros:

9. Una línia a l'illa de Negros, des del port d'Escalante, a la costa nord-est d'aquesta illa, cap a l'oest, seguint la línia de la costa fins al poble d'Himamailan, cobrint una distància aproximada de 100 milles.

A l'illa de Cebú:

10. Una línia a la illa de Cebú, en direcció al nord de la ciutat de Cebú fins a Danao, poble situat a la costa est, i una altra línia en direcció al sud, des de Cebú fins a Argao, també situat a la costa est. Hi ha la opció de construir una tercera línia, transversal, des del poble de Carcar o Sibonga cap a la costa oest, i després, seguint la costa fins al poble de Dumanjug o Barilii, cobrint una distància aproximada de 95 milles.

A l'illa de Leyte:

11. Una línia a l'illa i província de Leyte, una part d'aquesta en direcció oest, des del poble de Tacloban fins al poble de Carigara, a la badia de Carigara, i una altra línia que s'estendrà cap al sud des de Tacloban fins al poble d'Abuyog, amb una distància total estimada de 55 milles.

A l'illa de Samar:

12. Una línia a l'illa de Samar des del poble de Wright, també anomenat Paranas, a la costa oest, fins al poble de San Julián, a la costa est, cobrint una distància aproximada de 50 milles.

El govern de Filipines atorgava el dret de pas sobre els terrenys públics i s'encarregava d'expropiar els passos de propietat privada. També donava els terrenys necessaris per a la construcció de magatzems, estacions, tallers, i tot allò adient per al correcte

funcionament dels ferrocarrils²²⁰. D'altra banda totes les importacions de materials i maquinària destinada a la construcció del ferrocarril estaven lliures d'aranzels i d'impostos.

Hi havia dues novetats respecte a concessions anteriors, d'una banda, el concessionari podia triar quantes vies de tren creava a cada línia, ja fos una via simple, una doble via o més de dues vies; d'altra banda, la concessió que es donava era perpètua, però si s'incomplia alguna de les condicions o es feia un mal ús de la concessió aquesta es podia revocar i la propietat passava al govern filipí. Òbviament, s'estipulava que els ferrocarrils eren d'ús comercial i privat, per transportar passatgers, càrrega i correu.

Un altre punt destacable era que es donava el dret per construir i operar línies de telègraf i de telèfon, per millorar el control dels ferrocarrils d'una banda, i per donar servei comercial i privat d'una altra. En aquest cas, la companyia havia de construir les oficines corresponents al seu càrrec i a cada línia de telègraf o telèfon instal·lada, s'havien d'habilitar quatre línies disponibles per a ús del govern. Es permetia instal·lar línies de ferrocarrils alimentades elèctricament, però s'havien d'expressar com a elèctriques a la memòria del projecte. Com era habitual en aquests casos, en cas de necessitat el govern es reservava el dret de disposar dels ferrocarrils i dels telègrafs lliurement per propòsits militars i de força major.

Contra la fiança²²¹ que havia dipositat en presentar l'oferta, el concessionari tenia un termini de 18 mesos per construir 200

²²⁰ THE NEW YORK TIMES, *Chance for Big Steal in Philippines Bill*, New York, 13 December 1904

milles, que representaven la major part del traçat, almenys de les línies principals, sense comptar amb els ramals secundaris, i en cap cas, en el còmput global, podia construir menys de 100 milles a l'any fins que acabés amb la construcció total del projecte.

²²¹ Les propostes per optar a la concessió s'havien d'acompanyar d'un xec bancari o per un certificat de dipòsit a un banc dels Estats Units o de les Filipines o a compte d'una companyia de "reconegut prestigi" als Estats Units, a nom del Secretari de Guerra dels Estats Units, o en el seu defecte, a nom del Governador General de les Illes Filipines, per un import de \$500.000 per cobrir el sistema de ferrocarrils, un import addicional de \$250.000 per cobrir les inversions de les línies ferroviàries numerades del 1 al 4, i \$250.000 per cobrir les inversions de les línies ferroviàries numerades del 5 al 11, i \$100.000 per cada una de les línies no incloses en les agrupacions anteriors. Aquests xecs o certificats de dipòsit i els seus fons, es dipositaven, amb l'acceptació de l'ofertant, com a garantia que l'ofertant, en cas de ser designat concessionari, accepta les condicions i els terminis per realitzar les inversions, i es fa responsable de la construcció, l'equipament i la finalització dels ferrocarrils mencionats al contracte de concessió. Aquests fons es prenien com a garantia del Govern de Filipines, com a protecció davant incompliment del contracte o possibles indemnitzacions, i s'ingressaven a un banc de Nova York generant interessos a favor del concessionari, que posteriorment els recuperava, un cop nomenat adjudicatari, havent d'ingressar una fiança al Govern de les Filipines que li seria retornada al lliurament dels ferrocarrils un cop complert el contracte i aprovades les diferents certificacions per part de les autoritats competents. D'altra banda, els xecs o certificats de dipòsit, incloent els interessos que s'haguessin pogut generar, dels participants en el concurs per a la subhasta de la concessió que no haguessin estat triats o que la seva oferta hagués estat desestimada posteriorment, rebran els fons corresponents en el termini de noranta dies a partir de la data d'obertura dels sobres amb les ofertes per optar a la concessió. Els xecs certificats o certificats de dipòsit de l'adjudicatari, ingressats en un banc de Nova York, com les quantitats avançades pels altres compareixents a l'oferta de concessió, es retornaran al dipositant dels mateixos, en el termini de noranta dies després de l'execució i lliurament del contracte de concessió un cop l'adjudicatari hagi ingressat la fiança a nom del Govern de Filipines o, com a dipòsit de seguretat. Aquesta fiança es va calcular com el doble, dues vegades la quantitat de cada un dels xecs certificat o certificats de dipòsit que es retornen des de Nova York, amb garantia o garanties satisfactòries per el Secretari de Guerra o el Governador General de les Filipines.

Com en casos anteriors i com era habitual a l'època, el govern subvencionava el projecte. En aquest cas, el govern pagava un 4% sobre el cost de construcció i els equips i màquines, mentre les línies no es posaven en funcionament, i mentre aquestes no generessin uns ingressos superiors a la subvenció. Aquesta subvenció es calculava per cada línia i es pagava fins que aquesta no es posava en funcionament. El propòsit principal era intentar que el concessionari iniciés ràpidament la construcció de les diferents línies ferroviàries, i no tries només aquelles més beneficioses i deixés aturades les altres. De fet, aquest va ser el problema principal de la concessió espanyola, ja que es va posar en operació la línia més rendible i no es van iniciar la major part de les línies programades al plà general de ferrocarrils. Un cop les línies estaven finalitzades rebien una subvenció del 4% anual sobre el 96% del cost de la construcció (ja que s'havia subvencionat anteriorment aquesta amb el 4%). La diferència principal amb la concessió espanyola era el fet que no s'imposava un mínim de milles a construir anualment i no es subvencionava el projecte en construcció, sinó un cop estava operatiu. En el cas americà, la subvenció era la meitat per any, ja que la concessió espanyola es va pactar en un 8%. La part més destacable era que el concessionari s'obligava a invertir en totes les línies projectades, fet que, com es va demostrar posteriorment, va desenvolupar ràpidament la xarxa ferroviària a Filipines.

Els termes de la concessió, havien estat treballats minuciosament, per garantir una ràpida construcció, i en general, intentaven dotar a les illes d'una moderna xarxa ferroviària. Com hem vist al llistat anterior, hi havia onze noves rutes proposades per l'administració, amb una longitud total d'unes 1.200 milles (750 quilòmetres).

Totes les ofertes presentades van ser desestimades, després de nombroses consideracions, degut a que incloïen condicions contràries als termes de la invitació original. Immediatament amb la proposta de refusar les ofertes presentades, es va obrir una nova invitació, donant trenta dies i modificant alguns dels requisits per considerar-los massa estrictes i poder arribar a trobar un concessionari.

La nova proposta del govern contemplava que es podien operar línies de telègraf i telèfon a les rutes de ferrocarril, per a ús privat i comercial, mantenint les quatre línies de la oferta inicial a disposició del govern. En el referent a l'explotació dels ferrocarrils, aquests podien transportar comercialment mercaderies, passatgers i correu. Les tarifes inicials de transport havien de ser les mateixes en vigència a la línia Manila-Dagupan, a totes les línies, fins i tot si alguna s'explotava elèctricament. Com es va estipular inicialment, es pagava una subvenció del 4% sobre el cost de construcció de cada línia durant 30 anys. D'altra banda, el govern disposava, si fos necessari, per al transport de correu urgent, tropes, municions, o càrrega, de disponibilitat especial de trens en tota la xarxa.

Alguns dels requisits més exigents es van relaxar, i en especial, es van flexibilitzar les dates de finalització dels trams²²². Una de les

²²² Sobre els termes de la concessió, pel que fa al termini per executar les obres, finalment es va aprovar que el ritme de construcció seria, almenys de 75 milles construïdes per any, en comptes de les 100 milles anuals proposades, malgrat, en algunes zones, que no es veien tan afectades pels aiguats a l'època de pluges, esperaven poder construir a un ritme de 150 milles anuals.

característiques que es va millorar, i que revisant les ofertes presentades, donava un avantatge especial a Speyer era que, en el procés de concessió per l'ampliació de les línies, hi havia una clàusula que permetia la unitat contractual de tota la xarxa ferroviària. Es tractava d'incentivar que la mateixa companyia fos responsable de la construcció de les noves línies i de la operació de tota la xarxa en conjunt²²³. Es preveia, que la nova concessionària tindria un dret de compra de la línia Manila-Dagupan i els ramals en construcció, així com les noves línies a Laogag, Benguet i Aparri. D'altra banda, es permetia que els oferents poguessin proposar altres línies alternatives del seu propi interès, que no estarien garantides per la subvenció de l'interès sobre el capital invertit, com ja havia proposat Speyer en la seva primera proposta per optar a la concessió. Tot apuntava a que Speyer tenia bons contactes a l'administració filipina, ja que la nova proposta tenia un format que era adient als seus interessos.

4.2. Concessió de l'ampliació de la xarxa ferroviària

Quan es va obrir la nova ronda de subhasta per a la concessió el mes de gener de 1906, només es van presentar dos grups, el White Syndicate i Speyer & Co. El grup de Poncin no es va presentar, i de fet era el grup pitjor capitalitzat dels tres, ja que en la primera ocasió va ser l'únic que no va ingressar un dipòsit de garantia amb l'oferta presentada. El White Syndicate va presentar

²²³ L'administració seguia en la idea de construir una xarxa ferroviària completa per les Filipines, però per la banda dels inversors, aquests hi veien un risc massa elevat per realitzar la construcció total de la xarxa d'un sol cop.

un projecte per construir les línies ferroviàries a les Visayas, on estava realitzant les millores dels principals ports, com el d'Iloilo i el de Cebú mentre que Speyer & Co va presentar un projecte per a construir els ferrocarrils de Luzón en un primer terme i una segona fase per construir el ferrocarril a les Visayas.

Fins el mes de maig de 1906, les propostes van ser estudiades a Manila. Forbes va informar que la comissió trobava acceptables les propostes relatives als ferrocarrils a construir a les Visayas²²⁴ presentades per Speyer per a ser construïdes en una segona fase posteriorment a les línies de Luzón. Per la seva part, White va presentar una proposta per construir tres línies a les Visayas, a les illes de Negros, Panay i Cebú, més ajustada a la proposta original, que també va ser acceptada per la comissió. Com hem dit abans s'havia acordat allargar el temps per finalitzar les línies i el termini es va fixar en 160 quilòmetres per any, pel que s'esperava que es pogués completar totes les línies en tres anys. A les Visayas el cost es va estimar en 40.000 pesos per milla (25.000 pesos per quilòmetre), fent una inversió total de 23.600.000 pesos. Finalment el govern va garantir un interès del 4% sobre el 95% de l'import del cost de construcció. Això significava pagar un import de 896.800 pesos anuals per les línies a construir a les Visayas.

En aquesta segona ocasió, per al cas de Luzón, Speyer & Co va oferir dues propostes, una sobre una línia que anava de Dagupan a Laogag, de més de 400 milles (250 quilòmetres), i una altra amb les extensions dels trams que sortien des de la línia de Manila a Dagupan amb un total d'unes 160 milles(100 quilòmetres). En el

²²⁴ FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol 2, 1906, pp. 5-7

cas de la línia a Laogag, sol·licitava que la inversió fos finançada pel govern sota el seu risc. La comissió no podia acceptar una càrrega d'aquella magnitud sobre una línia i les negociacions van continuar. Finalment, després de varis mesos de negociacions²²⁵, es va descartar la construcció de la totalitat de la línia entre Dagupan i Laogag i van arribar a un acord mitjançant el qual, Speyer construiria la línia en direcció a Laogag, però fins a San Fabian, sense que el govern hagués de finançar-la.

El govern va insistir en que volia crear una xarxa ferroviària que vertebrés tot Luzón, i es va negociar un projecte que aportava la nova construcció de 425 milles (265 quilòmetres), que es distribuïen com segueix:

Districte de Batangas:

Una línia de Manila a Batangas i Banan	75 ml
Ramal de Calamba fins a Santa Cruz	22 ml
Extensió de Santa Cruz a Pagsanjan	5 ml
Ramal de Santo Tomás fins a Lucena ²²⁶	<u>47 ml</u>
TOTAL BATANGAS	147 ml

Districte d'Albay:

Una línia de Pasacao fins a Legaspi	72 ml
Ramal de Pili fins a Lagonoy	31 ml
Ramal de Ligao fins a Tabaco	<u>21 ml</u>
TOTAL ALBAY	124 ml

Districte Manila – Dagupan:

Sobre la línia operativa entre Manila i Dagupan

²²⁵ THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

²²⁶ Hi havia la previsió de construir un port a Lucena, i el ferrocarril connectaria amb el port.

Ramal de Manila fins a Cavite i Naig	29 ml
Ramal de San Fernando fins a Florida Blanca	14 ml
Ramal de Dau fins a San Pedro Magalang	9 ml
Ramal de San Miguel fins a La Paz	10 ml
Ramal de Moncado fins a Humingan	<u>24 ml</u>
TOTAL MANILA-DAGUPAN	86 ml

Districte d'Antipolo:

Una línia entre Mariquina fins a Montalban	<u>8 ml</u>
TOTAL ANTIPOLO	8 ml

Districte Nord:

Ramal de Dagupan fins al Camp 1 en direcció a Baguio	25 ml
Ramal de Dagupan a San Fernando en direcció a Laogag	<u>35 ml</u>
TOTAL NORD	60 ml
TOTAL AMPLIACIÓ XARXA FERROVIÀRIA	425 ml

Font: Elaboració pròpia

La proposta final aprovada per Speyer & Co, cobria la xarxa ferroviària de l'illa de Luzón, amb la intenció de construir, mantenir i operar un total de 633 milles (396 quilòmetres), 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*”²²⁷.

Un punt interessant és que Speyer demanava que fos l'equip dirigent de la Manila Railway Co qui dirigís les operacions, en

²²⁷ THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

especial el Sr. Higgins²²⁸, el director de la companyia des dels seus inicis d'exploració 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. Obviament 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 anys²²⁹. Una bona mostra és la declaració²³⁰ que el Sr. Higgins va realitzar durant la seva compareixença davant la Comissió nord-americana²³¹ 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.

²²⁸ Es cita : "Mr. Higgins' wide experience, thorough training, and known ability are such as to be a guaranty that the work of construction about to be begun will be well and economically done" a: THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

²²⁹ Veure Annex amb la declaració del Sr. Higgins davant la Comissió nord-americana sobre els ferrocarrils.

²³⁰ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

²³¹ El President McKinley va sol·licitar la creació d'una comissió per investigar i informar sobre la situació actual, en data 20 de Gener de 1899 de l'estat de les illes Filipines. La comissió estava formada pels següents representants: Jacob Gould Schurman de Nova York, l'almirall George Dewey de la marina dels EUA, Charles Denby d'Indiana, Dean C. Worcester de Michigan. John R. MacArthur va ser nomenat Secretari i Rutherford Corbin, el seu assistent.

Però Speyer tenia un tema pendent amb la comissió. Quan va entrar com a inversor a la Manila Railway Co, aquesta havia interposat una demanda contra el govern nord-americà per l'apropiació i l'ús del ferrocarril pels militars, i sol·licitava el pagament de 3.000.000 de pesos per danys i perjudicis. Aquest cas encara no s'havia obert quan Speyer va adquirir la seva participació a la companyia, que en aquells moments es trobava reclamant una compensació per l'interès no percebut per la concessió espanyola. En un primer terme, el govern nord-americà va refusar la reclamació al·legant que els directius de la companyia no havien fet res per evitar que els insurgents utilitzessin el ferrocarril, que no s'havia realitzat cap reclamació i que els militars nord-americans havien fet el mateix ús del ferrocarril en una situació similar. Però la comissió i Taft sabien que aquesta posició no era defensable i molt menys, defensar que els danys produïts a la línia van ser majoritàriament ocasionats per part dels insurgents, que eren els que defensaven la posició en l'atac nord-americà. D'altra banda, el govern anglès, havia interposat una queixa formal a través del seu ambaixador a Washington, demanant explicacions i una compensació a favor de la companyia anglesa.

L'Administració nord-americana va estar disposada a arribar a un acord en diverses ocasions amb la companyia ferroviària, però les propostes sempre quedaven bloquejades pels tenidors de bons i els accionistes britànics que volien recuperar el seu capital. Al desembre de 1905, una representació dels accionistes de la companyia es va presentar a Washington per pressionar al govern americà, però la negociació va quedar oficialment en suspens fins que no es fes oficial el nom del concessionari guanyador en la nova adjudicació, Speyer o White.

En realitat, l'assumpte estava resolt. Speyer tenia una posició de força a Luzón amb la possessió de la línia Manila-Dagupan, i el govern nord-americà s'enfrontava a un pleit per 3.000.000 de pesos. La solució va arribar, atorgant a Speyer la concessió de les noves línies de Luzón a canvi que la companyia retirés la demanda contra l'estat nord-americà²³².

D'altra banda Speyer va aconseguir l'eliminació d'una sèrie de privilegis que tenia el govern provinents de l'antiga concessió espanyola, i en especial l'obligació de compartir els beneficis de la línia amb el govern. Es va redactar un nou contracte de concessió que unificava totes les línies existents amb les noves vies projectades. El termini temporal de la concessió sobre la xarxa ferroviària es va convertir en perpetu, i només es podria cancel·lar en el cas que un recurs del Congrés sol·licités la seva finalització. A canvi d'aquests privilegis, el govern es reservava mesures de control, com el poder fixar les tarifes de transport amb uns preus màxims.

A la proposta lliurada per Speyer & Co i que finalment va resultar guanyadora de la concessió, hi havia una mostra d'intencions per arribar a un acord, o fins i tot comprar la Manila Railway Co per incorporar la línia Manila-Dagupan a la xarxa ferroviària:

...esperem adquirir el control de l'empresa Manila Railway Company, per poder operar les noves línies. És la nostra intenció arribar a un acord raonable amb el Director de la Manila Railway Company i els seus assessors, ja que tenen l'equip necessari per treballar

²³² FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol 2, 1906, pp. 15-18-44

en les condicions filipines i ja compten amb personal amb experiència sobre el terreny, que podria assumir la construcció i explotació de les noves línies.

Per realitzar el projecte, Speyer & Co, va subcontractar la construcció de les línies a l'empresa J. G. White & Co (Inc), de Nova York, pertanyent al White Syndicate, que havia realitzat la construcció del tramvia de Manila i d'una planta de generació d'electricitat a Manila. D'altra banda, també tenia altres contractes per construir obres públiques a Filipines, com eren les ampliacions dels ports de Cebú i d'Iloilo, i disposava de departaments d'enginyeria a la zona i d'equips i operaris per realitzar les obres amb garanties.

A finals de maig de 1906, l'operació estava tancada i la concessió de les línies de Luzón es va anunciar a favor d'Speyer & Co, mentre que la concessió de les línies sobre les Visayas es va atorgar al White Syndicate, que havia realitzat les obres d'ampliació dels ports d'Iloilo i Cebú. El govern filipí es va felicitar, perquè tancava un problema d'importància com l'expansió del ferrocarril a l'arxipèlag. Washington va aprovar la concessió sobre les línies de les Visayas el 28 de Maig de 1906 i la concessió sobre les línies de Luzón el 7 de Juliol de 1906.

Es van crear dues companyies a tal efecte, d'una banda la Philippine Railway Company que es faria càrrec de les concessions de les Visayas i d'altra banda la Manila Railroad Company, que s'encarregaria de les concessions de Luzón.

4.3. Construcció de les línies a Luzón i a les Visayas

Tot estava preparat per l'inici dels treballs de construcció, i els enginyers van començar a arribar a Manila, per treballar per a la nova companyia, la Manila Railroad Company. Higgins, ara al càrrec de la nova empresa, va ser requerit per l'administració per estudiar una línia de ferrocarril des del peu de les muntanyes del centre de Luzón fins a Baguio. Aquesta línia estava prevista a la concessió però Speyer no l'havia tingut en compte. Forbes, tenia clar que calia desenvolupar Baguio com a centre balneari i com a capital d'estiu, i pensava que el fet que hi arribés el ferrocarril era de vital importància per aquest propòsit. Higgins, per la seva banda, valorava la línia com a extremadament complicada i cara de construir, i així ho havia defensat davant Speyer per descartar-la del projecte de concessió presentat.

S'estaven produint canvis a l'administració de les Filipines. Un cop elegida l'Assemblea Filipina de 1907, Taft va proposar per al càrrec de governador a James Francis Smith, que havia estat a la Cort Suprema de Filipines des de l'arribada dels nord-americans. Smith era partidari d'establir mesures de control a les empreses, i especialment en el cas del ferrocarril. Entenia que era important conèixer quines despeses estaven generant els ferrocarrils i a quin ritme s'estava realitzant la construcció de l'ampliació de les línies.

Certament era necessari mantenir un control sobre la despesa de les noves línies del ferrocarril. De fet, la construcció dels nous trams s'estava excedint dels pressupostos, com es va fer patent quan els directius de la Philippine Railway Company, encarregada

de les concessions de les Visayas, van presentar l'evolució de les certificacions al Governador General, Smith, i les despeses estaven un 50% per sobre de les partides pressupostades inicialment.

Forbes, va sol·licitar als contractistes que presentessin els càlculs que havien servit per fer els pressupostos per conciliar-los amb les partides executades i trobar les diferències, i així veure on s'estaven anant els diners. La companyia ferroviària va argumentar que aquells càlculs portarien almenys un any i que les obres quedarien paralitzades. Però Smith no estava d'acord en que es paressin les obres i considerava que aquestes havien de continuar endavant. Per controlar millor les futures actuacions, va ordenar la creació d'un grup que supervisaria els comptes i aprovaria les partides sobre el terreny, tant a nivell dels registres comptables, com dels materials utilitzats realment, per assegurar que no es realitzaven despeses innecessàries o fraudulentos.

D'aquesta manera, el 25 de Febrer de 1907, la comissió va instaurar la figura del Supervisor Expert del Ferrocarril (*Supervising Railway Expert*), amb la tasca d'establir un sistema estricte d'inspecció sobre la construcció dels ferrocarrils a Cebú, Panay i Negros. A partir d'aquesta llei, es va enviar un enginyer a cada una de les illes per supervisar la construcció dels ferrocarril. Havia de supervisar els materials, les tasques realitzades pels treballadors i la despesa que es generava amb la construcció²³³. Les obres a les Visayas havien començat al 1906 i el treball de construcció es va

²³³ U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912, pp. 4

iniciar paral·lelament a les tres illes, Cebú, Panay i Negros. Els treballs d'explanació de la calçada havien començat a Panay i Cebú al novembre de 1906 i les vies es van començar a instal·lar a Cebú al desembre i a Panay a l'abril de 1907. En el cas de Negros, al juny de 1907 s'estava instal·lant la via. En el seu informe de 1907, el supervisor del ferrocarril va informar que la construcció a les Visayas progressava a bon ritme malgrat les dificultats pròpies d'aquell tipus d'obres, com el transport dels materials de construcció, el fet d'utilitzar mà d'obra inexperta en la construcció de ferrocarrils o les pròpies dificultats de l'entorn natural. L'expansió de la xarxa anava al ritme previst inicialment d'uns 160 quilòmetres anuals.

Però les despeses de la construcció es mantenien per sobre dels pressupostos. En un informe especial, l'expert supervisor va defensar que les despeses eren necessàries, per evitar majors costos de manteniment durant els anys d'operació de la línia ferroviària²³⁴. Durant el mateix període, s'estaven construint les ampliacions a Luzón, i al juny de 1907, uns 340 quilòmetres de les noves línies de Luzón ja s'havien aprovat per part del Governador General i el supervisor del ferrocarril va indicar que els treballs constructius del ferrocarril a Luzón anaven al ritme previst inicialment²³⁵.

²³⁴ U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912, pp. 15-16

²³⁵ U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912, pp. 24

De fet, a mitjans del 1907, la *Manila Railroad Company* es trobava en una situació financera complicada. Per tal de recaptar fons per a la construcció de les primeres línies, l'empresa havia posat a la venda els seus bons a través de la seva societat holding anglesa, la *Manila Railway Company*, que en realitat era la propietària de totes les accions de la *Manila Railroad Company* i era la companyia de la qual Speyer havia comprat una participació accionarial el 1903.

Encara que l'empresa es trobava en una posició forta, i estava ben dirigida per Higgins, l'empresa no havia pogut vendre els seus bons no garantits degut a diverses notícies d'inestabilitat a Filipines, amb una situació política sense resoldre i durant un any, el 1906, de males collites. L'empresa es va anar descapitalitzant i es va anar quedant sense fons per a la construcció, i l'any 1908 Speyer va ordenar d'aturar totes les obres en curs al·legant que no tenien diners.²³⁶

L'aturada de les obres va posar al govern en una situació de bloqueig. Amb les inversions iniciades, si el govern no recolzava ara el finançament de la companyia perdria part de les inversions i el que és pitjor, es quedaria sense el projecte d'ampliació del ferrocarril que s'estava portant a terme.

En una situació similar de col·lapse financer es trobava la *Philippine Railway Company*, encarregada de les concessions a les Visayas. Aquesta companyia tenia un interès garantit sobre la inversió, i en base a aquest havia iniciat les obres d'un primer tram amb un cost de construcció d'un milió de pesos. La seva idea era

²³⁶ FORBES, W.C. *Journals*, Series 1, Vol 3, 1906, pp. 80

construir aquest primer tram i posar la línia en operació abans d'haver d'atendre els primers pagaments, amb les ingressos de la pròpia explotació i de l'interès garantit. Per continuar les inversions, s'emetien obligacions i bons sobre els actius del primer tram, ja en explotació, que serviren per construir el segon tram de la línia i així successivament fins arribar al total de la inversió pressupostada inicialment en dotze milions de pesos.

Per desgràcia, de la mateixa manera que havia passat amb la Manila Railroad, no va ser possible vendre les obligacions emeses en finalitzar el primer tram al 1906. Encara quedava per construir la majoria del projecte i s'havien quedat sense fons. El govern es va veure forçat a intervenir o a perdre les inversions realitzades a les Visayas. Per sortir del pas, el govern va adquirir el deute que la Philippine Railway Co havia emès com una inversió del Fons d'Amortització (*Sinking Fund*) amb la garantia del Postal Savings Bank, i es va allargar el termini per finalitzar les obres, per donar més marge a que les línies que s'obrien al públic comencessin a generar ingressos.

La situació no va millorar, i a finals de 1908, la Philippine Railway Co necessitava més diners per tirar endavant. Swift, el president de la companyia va proposar finançar-se amb la venda de més bons i obligacions. El govern ja tenia una participació amb la compra de bons que havia realitzat dos anys abans i ara Swift esperava tornar a trobar el seu ajut. Forbes creia en el projecte i es va decidir a ajudar a Swift. Va presentar la situació al governador Smith, però Smith esperava que les inversions dels contribuents havien de destinar-se a projectes rendibles. Considerava que ja s'havia ajudat al ferrocarril en una ocasió i no semblava que

s'hagués millorat la gestió. Buscant una solució, Forbes va intentar trobar l'entrada d'inversors externs i es va reunir amb els principals bancs de Nova York, el National Bank, el Chase Manhattan, el National City i el First National Bank, per presentar el projecte, amb la garantia que el govern, ja havia adquirit la primera emissió de bons. La presentació va sortir l'efecte esperat i els bancs van cobrir l'emissió, que va doblar la demanda (nou milions de dòlars sol·licitats per quatre d'emesos)²³⁷.

El govern havia de trobar ara una sortida per la situació de la Manila Railroad Co, però les expectatives eren més optimistes un cop s'havia solucionat el problema de finançament de la Philippine Railway Co. La situació de la Manila Railroad Co era diferent, ja que tenia un problema de liquiditat, no com en el cas de la Philippine Railway que tenia un problema de capitalització, sense actius que garantissin la seva solvència. Degut a això, Forbes va proposar que el govern donés un crèdit a llarg termini a la companyia per construir les noves línies.

Al novembre de 1908, el govern va acceptar a donar el crèdit a la Manila Railroad Co per construir les línies pendents a Luzón, a canvi d'incloure en el projecte la línia fins a Baguio i una altra que anava des de Pagbilao, a la costa oest de Luzón fins a la costa est. El nou projecte incloïa la unió de les línies nord i sud que s'estaven construint, de manera que la xarxa de Luzón quedaria unida²³⁸. Higgins sempre havia treballat en base a aquesta idea, ja projectada inicialment per López Navarro al seu *Plan General de*

²³⁷ U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912, pp. 15

²³⁸ FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol 3, 1906, pp. 80-81

Ferrocarriles para la Isla de Luzón, on les línies nord i sud es trobaven a Manila.

Higgins seguia sense veure clar la línia de Baguio, que considerava molt cara, però Forbes va insistir en que la gent estava anant cada cop més a Baguio i estarien disposats a pagar tarifes més elevades en els trams més cars²³⁹.

La nova assemblea filipina, constituïda l'any 1907, va aprovar el projecte, malgrat es va fer una menció a que el deute que es signava, deixava en una condició financera dèbil a la companyia, o aquesta tindria dificultats si necessitava accedir a més crèdit més endavant. L'acord permetia a la companyia tirar endavant el projecte d'ampliació dels 217 quilòmetres de via que faltaven per unir la línia principal des de Lucena fins la línia del sud, a la regió del Bicol i també s'acordava construir una línia fins a Baguio des de el peu de les muntanyes, al Camp One²⁴⁰.

Durant els anys següents el ferrocarril es va expandir amb les construccions de les línies, seguides de molt a prop pel govern. La línia nord s'havia estès des de Dagupan fins a San Fabian al gener de 1908, va arribar a Arigai a l'octubre de 1910 i a Bauang Sur, al gener de 1913. Aquest punt es trobava a una distància de 213 quilòmetres de Manila, i seria la terminal nord de la línia durant molts anys. Dos trams van connectar la línia principal amb Guagua al novembre de 1907 i amb Floridablanca a l'abril de 1908. Un tercer ramal va connectar amb Rosales al gener de 1912.

²³⁹ FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol 3, 1906, pp. 139

²⁴⁰ ROMILIO, J., *A brief history of the construction of railroad lines of the Manila Railroad Company*. Manila, 1942, pp. 10-12

Respecte a Baguio, la línia des del peu de les muntanyes fins a la ciutat es va obrir en dos trams, el primer tram, des de San Fabian fins al Camp one, al peu de les muntanyes, es va obrir el març de 1908, i el segon tram, es va iniciar l'any 1911, però es va haver de paraitzar degut a que es necessitava material d'alta muntanya que s'havia de comprar a Europa.

Pel que fa a la línia al sud de Manila, les obres havien començat l'any 1907, i es va arribar a Muntinlupa a principis de 1908. Al gener de l'any següent la via arribava a Calamba i al Juny de 1910 s'arribava a Malvar. Al Juliol de 1911 la línia arribava a l'estació de San Pablo i posteriorment a Candelaria al Juliol de 1912 i a Lucena al febrer de 1913. La línia de Cavite s'havia posat en marxa al maig de 1908, amb un ramal fins a Noveleta l'octubre de 1911. Un altre ramal fins a Canlubang es va obrir a finals de 1909 i un tram des de Santa Cruz fins a Calamba estava finalitzat a l'agost de 1912, passant per Los Baños dos anys abans. Respecte a la línia de Batangas, es van unir Lipa i Malvar a l'agost de 1910 i fins al propi Batangas el 1911, i es va estendre fins a Bauan al febrer de 1912.

La construcció s'havia portat a terme, però l'empresa continuava amb problemes financers i va haver d'afrontar una vaga de maquinistes i enginyers durant l'abril de 1909, per falta de pagament de salaris i per reclamacions de millores en les condicions laborals. D'altra banda, l'Assemblea de Filipines legislava, sovint d'una manera populista i contraria a la companyia de ferrocarrils. Per llei, cada un dels trens que arribessin amb retard haurien de pagar 100 pesos de multa al govern, i havien de pagar una multa d'1 peso per cada persona que reclamés que

havia hagut de viatjar dret, sense possibilitat de seure durant el trajecte, però no es donava opció a la companyia per limitar l'accés als vagons per evitar-ho²⁴¹.

L'any 1911 la Manila Railroad Co tornava a tenir problemes financers arrel de l'elevat endeutament que havia de suportar. Forbes, una vegada més va accedir a tornar a ajudar a la companyia. Va disposar el Fons de cobertura d'or (*Gold Standard Fund*), que tenia l'objectiu de mantenir la paritat de la divisa enfront l'or, però que es podia utilitzar per altres inversions temporalment, i com va estimar Forbes, per millorar la situació financera del ferrocarril. Òbviament, i com en ocasions anteriors, va demanar a canvi que es reiniciés la construcció de la línia de Baguio, que havia quedat parada aquell mateix any, el 1911, per falta de materials. Al desembre, s'havia transferit una quarta part del fons a la companyia ferroviària i Higgins va disposar les partides que s'havien d'aplicar a la construcció i el temps límit de construcció de cada tram de la línia de Baguio.

L'any 1912, la Manila Railroad Co ja operava 229 quilòmetres de nova construcció i va començar a cobrar els interessos garantits del govern. El supervisor, en el seu informe anual va considerar que la companyia estava realitzant una bona feina. En total, la companyia operava 441 quilòmetres a la línia nord i 120 quilòmetres a la línia sud.

A les Visayas, la Philippines Railway Co, havia construït l'any 1912, 99 quilòmetres de la línia de Cebú, des del poble de Danao fins Argao i 119 quilòmetres a Panay, des de Iloilo fins a Capiz. Especialment a Cebú la construcció va ser molt cara, degut a la

²⁴¹ FORBES, W.C., *Journals*, Series 1, Vol 5, 1906, pp. 86

inestabilitat del terreny, sovint pantanós, que obligava a posar una capa addicional de formigó per estabilitzar la via.²⁴² Aquest sobrecost va afectar a les finances de la companyia, que a més havia de pagar part de les obligacions emeses. Tot semblava indicar que la línia de Negros no es construiria.

Les línies de Cebú, que atravessaven àrees poblades productores d'abacà, i de Panay, que produïa arròs, copra i abacà, un cop operades, eren rendibles. També ho serien en el cas de Negros, la principal productora de sucre de les Filipines, però la situació financera de la Philippine Railway Co, no va permetre la seva construcció, i mentrestant, Iloilo, a Panay era el port principal d'exportació del sucre de Negros que es transportava de manera tradicional, amb animals de tir i vaixells de transport.

L'arribada del ferrocarril a Cebú i a Panay va cohesionar la societat de les illes i va impulsar l'agricultura de plantació que ja hi existia. En el seu informe de 1912, l'expert supervisor del ferrocarril, indicava que els ferrocarrils *havien incidit positivament en la regió, i que es podia mesurar en pesos i en cents, degut a que les produccions agrícoles s'havien augmentat considerablement.*²⁴³

Les dificultats econòmiques que afectaven al ferrocarril també afectaven a les inversions de les explotacions sucreres, com

²⁴² U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912, pp. 14-15

²⁴³ U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912, pp. 22

mostra Larkin²⁴⁴, que estén el problema del finançament a la major part de l'economia de plantació de les Filipines. Segons Larkin, la dificultat de finançament de les indústries sucreres es va resoldre de diverses maneres. La primera sortida va ser l'arribada d'inversions de capital estranger, principalment americà, la major part del continent però també de Hawaii buscant oportunitats a les illes²⁴⁵. Els residents espanyols a Filipines van aprofitar també, segons Larkin, per invertir en centrals sucreres, com en el cas d'Elizalde-Ynchausti finançant una important fàbrica a La Carlota, que va començar a moldre el sucre el 1920, i Tabacalera, una empresa espanyola construïda amb les restes del monopoli del tabac del segle XIX i de propietat estatal, que va finançar una gran central a Bais, a la regió de Negros Oriental, el 1919. El capital filipí tenia poca dimensió, a causa de l'escassetat de capital nacional i de la reducció de les fonts de crèdit disponibles. Destaquen dos grups d'inversors filipins nadius que construeixen indústries sucreres: la família Roxas i Esteban de la Rama. Larkin apunta²⁴⁶ que van aconseguir aixecar petites centrals a les seves propietats a Calatagan, Batangas (1914), i a Talisay (1912) i Bago (1913) respectivament, i els Germans Lizarraga van construir una altra fàbrica a prop de Kabankalan (1914). D'altra banda, només el filipí Miguel J. Ossorio, però, podrà organitzar el suport privat per a la construcció de dues centrals grans, a Manapla (1917) i Victoria (1921). Va sol·licitar l'ajut del govern per assegurar que els

²⁴⁴ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 59-64

²⁴⁵ Larkin comenta que, especialment a la regió de Canlubang i Pasumil, s'hi van establir industrials de Califòrnia, amb companyies com Spreckels West Coast o Ehrman, mentre que a la regió de Negros Occidental, a les poblacions de San Carlos i Silay, es van establir inversors provinents de Hawaii, als entorns dels anys vint.

²⁴⁶ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 59-64

interessos de Filipines podrien costejar la construcció de les centrals. Com mostra²⁴⁷ Larkin, el Philippine National Bank, fundat el 1916, va prestar importants quantitats de diners en efectiu per a la construcció de sis grans fàbriques de propietat dels filipins: a La Isabel (1919), Ma-ao (1920), Bacolod (1920), Talisay (1920), i Binalbagan (1921), tots en Negros Occidental, i a San Fernando, Pampanga (1921). En el cas de les cinc fàbriques de Negros, aquests projectes es va originar amb famílies prominents, entre ells les famílies de Yulos, Lizareses i Montilla, que van sol·licitar al Philippine National Bank els fons necessaris per posar en marxa les explotacions.

Aquesta entrada de capital inversor a les explotacions sucreres, es va produir no només a que va anar millorant el clima internacional i es va obrir el crèdit, sinó també, per la millora aranzelària amb els Estats Units que va obrir oportunitats a aquell mercat. A més, l'obertura del Canal de Panamà el 1914 va reduir el temps de transport i els costos per a les refineries de la costa est de Filipines, on el sucre s'embarcava directament cap als Estats Units. De fet, com indica²⁴⁸ Larkin, la inauguració del Canal de Panamà significava molt més per al desenvolupament econòmic de les Filipines que va tenir l'obertura del Canal de Suez el 1869. El govern, amb la fundació del Philippine National Bank i l'ampliació de les instal·lacions del ferrocarril, havia demostrat la seva voluntat d'ajudar a la indústria, mentre que els preus es van recuperar i el sentiment d'optimisme, amb la conseqüent millora del clima d'inversió.

²⁴⁷ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 59-64

²⁴⁸ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 59-64

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, però s'estava posant la base d'un progrés regional que incidia directament en el creixement de les Filipines.

4.4 Corrupció a l'Administració de Harrison i a la Manila Railway Company

Al setembre de 1913, el Governador General Forbes va deixar les Filipines. Havia arribat al càrrec de la mà d'un president republicà, però aquell any, les eleccions als Estats Units van triar un nou president, Wilson, un demòcrata. Forbes va ser retirat del càrrec de Governador General de Filipines i es va escollir com a nou governador a Francis Burton Harrison. Durant el seu programa presidencial l'any 1912, Wilson s'havia proposat donar la independència a les Filipines tan aviat com es pogués crear un govern estable. La idea era donar als filipins concessions per que anessin assolint l'autogovern. El període de govern de Harrison es va allargar fins el 1921, i es va caracteritzar per l'entrada dels filipins a les tasques governamentals i l'augment de la burocràcia.

Com els seus predecessors, Harrison creia en la importància de promoure el desenvolupament econòmic de les Filipines. També pensava que la concentració de poder econòmic en un petit grup d'inversors privats lligava de peus i mans al govern i instaurava un

sistema que tendia a ser corrupte. Reconeixia que la inversió estrangera era necessària però es marcava l'objectiu que l'economia filipina fos autosuficient i no necessités de capital a llarg termini²⁴⁹.

Les anteriors administracions americanes havien tingut dificultats per atraure el capital americà a les Filipines, especialment en el cas dels ferrocarrils, i aquest fet havia provocat que s'haguessin augmentat els tractes preferencials i les condicions favorables provocant de fet un "tracte de favor" envers les companyies. En els cas del ferrocarril, es podria defensar que aquests tractes preferencials anaven a favor del bé comú, però de fet va representar que bona part dels diners dels contribuents anaven a parar a butxaques de les companyies privades, si bé aquestes corrien amb el risc tècnic i comercial dels projectes.

Per posar un exemple, el cost de construcció del ferrocarril a les Visayas, va ser el doble del que es va presupostar inicialment. Era conegut a l'administració amb certa preocupació, que el contractista que va actuar en nom del White Syndicate va ser la companyia J.G. White Co, qui havia creat el sindicat, i qui havia guanyat la concessió i l'havia revenut al sindicat amb un marge del 15% sobre el cost inicial. El que fa sospitar sobre que segurament hi havia certa corrupció és el fet que davant aquesta operació, ni l'Enginyer en cap del ferrocarril, ni la Comissió van denunciar a White, potser pel fet que necessitaven construir el ferrocarril al cost

²⁴⁹ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the american period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp 127

que sigues, incloent el cas de construir-lo molt més car que les condicions inicials pressupostades²⁵⁰.

Però el cas que havia d'afectar al nou governador es va iniciar només arribar al govern i va implicar directament a la Manila Railway Co. Mentre es construïen les línies nord i sud a Luzón, alguns funcionaris es van adonar de la possibilitat que comprant drets de pas per on havia de passar el ferrocarril, els podia donar un benefici interessant a costa del frau incrementant els preus contra la Manila Railway Co. Bona part dels directius de la companyia, però també gent reconeguda de la societat de Manila i alts funcionaris, van comprar drets de pas i petits terrenys que es veien afectats pel ferrocarril a baix preu i posteriorment el venien a la companyia a preus elevats. El sistema del frau consistia en que la companyia no podia negociar directament amb els petits propietaris, que havien de negociar amb el funcionari local. Aquest, que òbviament cobrava amb cada transacció acordava la venda entre el propietari i un tercer, que comprava a un preu baix. El funcionari s'assegurava que en el contracte signat, la quantitat pagada es deixava en blanc, i aquesta posteriorment s'omplia amb una suma de fins a tres vegades la pagada²⁵¹. Aquest contracte s'esgrimia davant la companyia de ferrocarrils que no notava el frau. Davant la companyia, aquests homes intermitjos eren gent influent de la comunitat que li "feien el favor" d'agrupar els terrenys en grans lots, evitant la tasca administrativa d'haver de negociar amb cadascun dels propietaris per separat. Aquests casos de frau

²⁵⁰ STANLEY, P. W., *A Nation in the Making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Harvard University, 1974; pp 226-229

²⁵¹ MASSE, E. H. *Francis Burton Harrison. Governor General of the Philippine islands, 1913-1921*, Catholic University Of America, Washington, 1971, p. 191

van arribar a l'administració Harrison, a través de les auditories realitzades, però malgrat els fraus es podrien confirmar fàcilment, degut segurament a la quantitat de gent implicada i el seu poder en el territori, no es va iniciar cap investigació. El cap dels auditors, Mr. Gilbert va presentar evidències a Harrison, que va enviar una nota al Ministeri de la Guerra denunciant la situació, el Setembre de 1914²⁵²:

Els fets queden provats clarament llegint els informes del Comissionat d'Obres Públiques, i algunes persones i directius de la companyia de ferrocarrils estan permetent el frau per sota del seu àmbit de poder, i nosaltres (l'administració) no podem mantenir aquesta situació de desconfiança sense canviar la direcció de la companyia, al menys pel que fa al Sr. Higgins, el director i el Sr. Kinkaid, el conseller.

El departament del Secretari de guerra no va respondre a aquesta observació, al·legant que no tenien suficient informació sobre el tema i que podien entrar en falses acusacions que no afavorien una clara resolució del conflicte. Darrera d'aquesta decisió es trobava la mà d'Speyer & Co, que havia donat suport a Higgins des del primer moment i que de fet, havia sol·licitat que formés part del projecte des d'un inici, i d'altra banda, Higgins estava al davant de la companyia des de més de 26 anys i havia tingut temps per teixir una bona xarxa social de contactes que actuava en favor seu.

Tot va quedar en una nota, que van escriure els auditors, on es calculava que la companyia havia pagat \$450.000 de sobrecost pels terrenys que havia de creuar el ferrocarril, en comparació amb

²⁵² U.S. BUREAU OF INSULAR AFFAIRS, *Letter from Harrison to Secretary of War, Garrison*, doc 1239-123, M30, Manila, September 1914

el preu de mercat de la zona, però ho atribuïa a l'especulació que generava una obra d'aquesta magnitud.

Harrison no va quedar d'acord amb aquesta actuació i va tornar a escriure una nota al Departament de Guerra sol·licitant major implicació en el que considerava un clar cas de corrupció. En la seva resposta el Secretari, Garrison, va demanar que *s'atorgués de més poder i recursos a la Comissió d'Obres Públiques per prendre les mesures efectives de prevenció del frau*, i manifestava la importància que *s'evités qualsevol acció que pogués transmetre una imatge negativa de fracàs de l'administració Wilson a les Filipines*²⁵³.

Aquest fet va posicionar definitivament a Harrison en contra de la Manila Railway Co, i a partir d'aquest punt, malgrat no s'havia pogut iniciar una acusació judicial, Harrison anirà donant les passes necessàries per convertir la companyia en una entitat pública²⁵⁴.

4.5 Compra de la Manila Railroad Co. per l'administració

Sobre l'any 1914, la Manila Railroad Co tornava a tenir dificultats financeres. Malgrat els ingressos corrents continuaven sent el suficientment elevats per cobrir les despeses i fer del ferrocarril una empresa viable pel que respecta a l'operativa habitual del negoci, els costos de construcció de les noves línies estaven

²⁵³ U.S. BUREAU OF INSULAR AFFAIRS, *Letter Garrison to Harrison*, Manila, 23 November, 1914

²⁵⁴ GLYNN, V.J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987, pp 138

començant a ser un last molt pesat per les finances de l'empresa. Les obligacions emeses per finançar les línies, garantides pel govern, no es col·locaven prou bé als mercats financers i la línia de Baguio estava sent massa cara i va provocar el col·lapse financer de l'empresa. Al juliol de 1914, l'empresa va informar al Bureau of Insular Affairs que s'havien de parar les obres a excepció que el govern pogués transferir més fons en forma de deute a l'empresa²⁵⁵. Un mes més tard, el Secretari de Guerra, Garrison, va escriure al Governador General estupefacte per la situació, i demanant una acció preventiva per evitar el tancament de la principal empresa de les illes. La guerra havia començat a Europa i la recessió s'estava estenent a nivell mundial. De fet, va ser l'inici de la guerra la que va reduir els fons que es podien destinar a finançar les noves línies, en un moment on la repatriació de capitals estava a l'ordre del dia.

Tot indicava que s'havien de parar les obres de construcció de les noves línies que havien avançat a bon ritme fins aleshores. No es van fer més inversions a les Visayas, i a Luzón, es van ampliar algunes línies. La línia de San Fernando, a la Pampanga, va arribar fins Arayat el juliol de 1914. La línia de Rosales va continuar fins a Cabalatian el Desembre de 1914 i la línia fins Lucena va arribar fins Laguimanoc el mes d'Octubre de 1914. El mes de Novembre de 1914, la línia que anava de Tabaco fins Iriga, que passava per Legaspi, va ser oberta al públic. Però la construcció de la línia de Baguio iniciada l'any 1912, va ser suspesa el 1914 i mai més no es va reprendre, malgrat s'havien

²⁵⁵ STANLEY, P.W. *A nation in the making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1974, pp 230

construït pràcticament 12 kilòmetres de línia des d'Arigay. El mateix any, la línia des de San Fabian fins al Camp ú a la vall de Benguet, també va ser abandonada.

La Manila Railway Co passava per grans dificultats econòmiques. La gran despesa realitzada entre els anys 1906 i 1913, amb l'ampliació de les línies existents i la construcció de les noves línies havia ofegat la capacitat d'endeutament de l'empresa, i l'inici de la guerra a Europa havia tancat l'aixeta de crèdit amb noves emissions de deute. L'any 1914, l'empresa havia perdut 117.000 pesos i l'any 1915, les pèrdues es van ampliar fins als 823.000 pesos²⁵⁶. El govern filipí es va veure obligat a avançar grans sumes de diners per evitar que es paressin les obres i d'altra banda per evitar el tancament de l'empresa.

Harrison va aprofitar la situació de debilitat de la companyia per transmetre a Washington la idea que seria millor adquirir-la i fer-la pública. Mai va amagar les seves desavinences amb els directius de l'empresa. Va utilitzar el fet que sobre les concessions de les línies hi havia una garantia d'interès del 4%, no només del cost de la construcció sinó també del benefici operatiu posterior, per argumentar que seria rendible per al govern filipí comprar i gestionar directament les línies. Harrison va escriure a Garrison dient-li que creia en la gestió pública dels ferrocarrils, i que especialment en el cas de Filipines, la corrupció i la mala gestió de

²⁵⁶ ROMILIO, J., *A brief history of the construction of railroad lines of the Manila Railroad Company*. Manila, 1942, pp 11-12

la Manila Railroad Co i dels seus dirigents feien més necessari que mai l'adquisició pública de l'empresa²⁵⁷.

Harrison va aprofitar el debat que s'estava portant a terme en aquells moments 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. Es calculava, que al 1914, una sisena part de la xarxa ferroviària nord-americana era inoperativa, degut a la manca de manteniment i la falta d'inversió²⁵⁸. Tot semblava indicar que 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. Per Harrison el motiu d'adquirir la Manila Railway Co no era només resoldre els problemes financers, sinó que prevalia la idea de la gestió pública, i el fet que la companyia estigués en pèrdues facilitava els seus arguments.

A finals de 1914, Harrison va seguir les indicacions de Washington de continuar amb les préstecs a la Manila Railroad Co, amb crèdits

²⁵⁷ STANLEY, P.W., *A nation in the making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1974,,pp 230-231

²⁵⁸ CUNNINGHAM, W. G., *American Railroads: Government Control and Reconstruction Policies*, Chicago 1922 pp 13-14

addicionals que pujaven uns dos milions i mig de pesos. Harrison va posar dures condicions a la companyia, que implicaven canvis en l'organització, en els òrgans directius i en el control de les inversions i la companyia no va acceptar. Després d'un any de negociacions per arribar a un acord, i amb Harrison atorgant petits préstecs just per mantenir les obres sense tancar, a l'Octubre de 1915 l'empresa va oferir al govern una opció de compra del ferrocarril. L'altra opció que presentava la companyia era el traspàs, fet que en una situació com la de Filipines, amb relativament poca iniciativa privada i amb un mercat de capitals internacional en forta recessió degut a la Guerra Mundial a Europa, no deixaven gaires alternatives.

A finals d'Octubre es va acordar que el Govern de Filipines compraria la companyia ferroviària per uns 4 milions de dòlars, que representava la diferència entre la valoració del capital de la companyia i l'import que havia prestat el govern a través del fons Gold Standard Fund Loan. El preu també considerava els beneficis nets operatius de l'empresa durant els darrers cinc anys, malgrat aquests eren baixos i no representatius degut a la recessió econòmica provocada per la guerra a Europa.

El 18 de Desembre de 1915²⁵⁹, el Govern de les Filipines va arribar a un acord per comprar les accions de la companyia Manila Railway, la majoria de les quals eren propietat del sindicat d'inversors encapçalats pel banquer James Speyer de Nova York. Per realitzar la operació, el Governador General Harrison va

²⁵⁹ THE NEW YORK TIMES, *Buys Manila Railway, Philippines Government to acquire Stock from Speyer Syndicate*, New York, 18 December 1915

instar al consell legislatiu a reunir-se en finalitzar el Nadal de 1915. La Manila Railway Company, l'empresa holding del grup i la Manila Railroad Company, l'empresa que operava les línies ferroviàries, van ser creades el 1906. L'empresa holding era una empresa anglesa, mentre que la operativa era una empresa americana amb la central New Jersey. Es va creure convenient, després de la guerra hispanoamericana, de transferir les concessions espanyoles atorgades a la Manila Railroad als nous interessos americans i, per aquesta raó, es van crear les noves companyies²⁶⁰. La creació d'aquestes es va donar a partir de les reclamacions de l'antiga companyia Manila Railroad contra el Govern dels Estats Units que s'havia plantejat a la fi de la guerra de les Filipines. El capital de les companyies estava format per \$3.652.800 en accions preferents amb una bonificació d'interès del set per cent i per \$2.130.700 en accions ordinàries de la companyia Manila Railroad. Pel que fa al deute, les obligacions i bons emesos per la companyia ascendien a un import de \$18.000.000. Totes aquestes accions, amb l'excepció d'aquelles en mans del cos directiu, en forma d'incentius salarials, i una part de les obligacions rescatades per la companyia, eren propietat de la pròpia companyia de ferrocarril o de l'empresa holding²⁶¹. Aquests fons propis de la companyia, tant el capital com el deute, eren l'objectiu de compra del Govern de les Filipines. Segons els

²⁶⁰ AUSTIN, O.P., *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 Labor, Washington, Government Printing Office, January 1907, pp 25

²⁶¹ En referència a que no estaven en mans d'accionistes minoritaris o en un mercat de valors, fet que hauria complicat molt la compra accionarial ja que s'hauria d'haver negociat amb multitud de petits accionistes, sovint havent d'oferir a canvi una prima considerable i encarint el procés de compra.

informes, el sindicat de propietaris de les accions de les companyies de ferrocarril, estava encapçalat per Speyer & Co de Nova York. No estava clar en quin moment Speyer & Co va comprar les accions de la companyia ferroviària, però tot apunta a que va ser una venda del Govern del Regne Unit en una de tantes operacions efectuades per finançar-se. En el moment de tancar la operació, la Manila Railway Company operava més de 800 milles de traçat ferroviari i virtualment tenia el monopoli del transport per ferrocarril de la Illa de Luzón. Durant la primera dècada del segle XX la línia del ferrocarril ha necessitat de millores i reparacions derivades de la guerra i l'ampliació i degut a això ha estat necessari requerir finançament. Des de la guerra, la companyia ha estat dirigida per nord-americans i els càrrecs de confiança es van atorgar a tècnics nord-americans. Inicialment davant l'operació va sortir reticències dels tenidors dels bons ja que consideraven que perdien garanties de cobrament i solvència amb el canvi d'emissor. De cara a donar majors garanties, el Govern de les Filipines va destinar el cobrament dels impostos sobre el passatge provinent de la operació del ferrocarril per, en primer terme, cobrir els interessos de les obligacions del deute. Un cop es va completar la compra per part del Govern de Filipines, va sortir a la llum, com s'esperava, que el principal tenidor d'accions i obligacions era la companyia americana Speyer and Co.

La qüestió sobre la compra²⁶² del ferrocarril a les Filipines va ocupar bona part de les sessions del consell del govern de

²⁶² U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report to the Philippine Commission, Purchase of the Manila Railroad*, Manila 1915

Filipines durant l'any 1915²⁶³. Durant aquell any, es van iniciar les operacions de la línia al sud de Manila, amb un traçat de cinquanta un kilòmetres i nou-cents metres. Les vies es van instal·lar en un tram de 32,8 kilòmetres addicionals i es va piconar amb grava una pista per instal·lar el ferrocarril de 34,5 kilòmetres. Aquests trams s'havien d'afegir als 318 kilòmetres operats per la franquícia de la Manila Railroad Co.

El govern de les Filipines havia pagat un interès garantit a la companyia Manila Railroad Co segons estava establert al contracte de concessió per un import equivalent a un interès del 4%. L'any 1910 va pagar per aquest concepte \$19.460, havent pagat \$51.636 el passat 1914 i els \$82.900 per l'any 1915, subjectes a ajustos posteriors i una possible reducció en base a aquests. Tres factors combinats van fer que l'any 1915 no fos un bon any per la Manila Railroad Co, el primer, la gran sequera que va reduir les collites d'arròs a la zona central de Luzón, provocant

²⁶³ Durant l'any 1915, es va produir una elevada activitat legislativa per permetre el procés de compra per part del Govern de les Filipines de la Manila Railway Company. La llei No. 2574 autoritzava al Governador General a executar un acord amb la Manila Railroad Co i la Manila Railway Co a partir d'un memoràndum datat el 1906. Per realitzar part de la compra, a partir de la llei No. 2583-2344-2465 es va autoritzar la inversió de part de les reserves d'or filipines per comprar accions de la companyia Manila Railroad Co. D'altra banda, a partir de la llei 2550 es va autoritzar a intercanviar obligacions emeses en base a les propietats eclesiàstiques per obligacions emeses per la Manila Railroad Co. Pel que fa a les inversions, la llei 1729, va autoritzar que part del pressupost destinat a obres públiques es destinés a crèdits concedits a la Manila Railroad Co. En el mateix sentit es va destinar part del pressupost a cobrir amb una assegurança la major part de les inversions de la companyia Manila Railroad Co. sota la llei 1728: "*An Act to provide for insurance of the insular, provincial, and municipal governments against loss from damage or destruction of government vessels and craft, government machinery, and permanent public buildings and government property therein by earthquake, fire, lightning, flood, typhoon, tornado, hurricane, or cyclone*".

una caiguda dels ports de transport, segon, la introducció d'autobusos o "jitney" augmentant la competència en els preus de transport i la pèrdua de passatgers, en competència amb els sistemes de transport per carretera; i tercer, els períodes de transició en la construcció de les connexions ferroviàries, afectant al transit i al transport, com havia succeït a Albay i a Ambos Camarines. Aquests trams no funcionaven de manera independent i fins que no es va produir la connexió de la xarxa general van provocar també molèsties que van afectar al rendiment de la línia. Durant el 1915 es va obrir al transit la línia des de Manila cap al Sud fins a la ciutat d'Hondagua, la terminal del Pacífic al sud de Manila, però encara estava pendent de construcció la secció més complicada per que travessava una serralada en la ruta entre Hondagua i Albay.

El govern de Filipines va haver de pagar \$ 430.241, en concepte de l'import amb el que les línies del Philippine Railway Co a Panay i Cebú tenien subvencionat l'interès per l'any 1915. Aquest import es va afegir a les altres subvencions i interessos de les obligacions del deute i el total pagat pel govern de Filipines el 1915 per aquest concepte va ascendir a la suma de \$3.945.101. Malgrat tot, els ingressos del ferrocarril de Panay van mostrar un ascens any rere any, però és clar que la construcció de les línies de Panay i de Cebú va ser molt cara en relació al transit que generaven i es va mostrar com una càrrega per al pressupost i per al tresor de les Filipines.

La relació del govern filipí amb la companyia Manila Railroad Co va ser molt tensa durant la segona dècada del segle XX ja que la guerra a Europa va restringir molt seriosament les facilitats i

l'accés al crèdit a Gran Bretanya, i el govern anglès es va veure forçat, a partir de la llei de data 9 de Desembre de 1911, a avançar a través de crèdits garantits pels seus fons reservats, els diners que s'haurien necessitat per realitzar altres millores en infraestructures públiques. A més, les obligacions del govern filipí pel que fa a les garanties sobre l'interès del 4 per cent dels bons es van veure augmentades degut a clàusules sobre el deute emès sobre els ferrocarrils que obligava al govern filipí a garantir els interessos pendents de pagament amb el dret d'apropiació dels fons públics del tresor de Filipines.

Després d'una llarga controvèrsia sobre com s'havien d'adquirir les accions restants evitant que augmentés l'especulació i que per tant s'incrementés el valor de la inversió a realitzar, es va proposar un canvi en el mètode d'adquisició dels drets restants. A causa de la gran inversió que suposava recomprar el ferrocarril, degut als préstecs, als que s'havia d'agregar una suma de fins a \$5.637.000, es plantejava la qüestió si el govern de Filipines havia d'accedir a la compra de les accions de la Manila Railroad Co i exercir aquesta oportunitat de recuperar per a les Illes Filipines la franquícia perpètua que havia estat concedida a aquesta empresa i que donava lloc pràcticament a un monopoli perpetu de transport terrestre a l'illa de Luzón.

La sensació dominant entre els funcionaris del govern era 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. Una oportunitat per donar aquest pas es va presentar durant l'estiu i la tardor de 1915, quan un representant dels

accionistes de la Manila Railroad Co va viatjar a Manila per negociar amb el Governador General sobre la compra per part del govern del capital d'aquesta empresa.

El 18 de desembre de 1915²⁶⁴, es va signar un contracte per a la compra de les accions per part del Governador General i pel Sr Higgins, que va representar tant la companyia de ferrocarrils com a una empresa de construcció anglesa. Els termes del contracte van quedar subjectes a la ratificació per part del govern de Filipines i pels fideïcomissaris i tenidors dels bons de la companyia de la companyia del ferrocarril.

Bàsicament s'acordava que el govern comprava totes les accions de l'empresa per la suma de 4 milions de dòlars, el 51% es pagava en efectiu en el moment de la venda i la resta en els divuit mesos següents amb un interès del 5%. D'altra banda, s'aplaçava el venciment dels bons garantits ja emesos vint anys més, fins l'any 1959. Aquests serien pagats amb la creació d'un fons a partir dels beneficis de la companyia. El deute pendent entre la companyia operativa del ferrocarril i la constructora.

El contracte, presentat pel governador general, el Sr. Francis Burton Harrison²⁶⁵, a l'assemblea del govern de Filipines,

²⁶⁴ U.S. CONGRESS, Senate, *Message of the Governor General to the third Philippine Legislature relative to the proposed purchase of outstanding stock of the Manila Railroad Co by the Philippine Government*, Manila, 18th December 1915

²⁶⁵ Harrison va ser membre de l'administració de Woodrow Wilson, Harrison es va convertir en governador general de les Filipines des de 1913 fins el 1921. Sota la seva administració, el Palau de Malacañang, la seva residència, es va ampliar amb la construcció d'un edifici per al poder executiu. L'any 1921 va anar a viure a Escòcia, fins que va retornar a les Filipines el 1934 per col·laborar en el procés de transició del territori

confirmava la operació entre els representants de les companyies Manila Railroad Co, i la Manila Railway Co i el mateix governador general. De fet, però, l'acord va ser signat amb l'aprovació de la Manila Railway Co, ja que aquesta era la propietària de les accions de la Manila Railroad Co.

Harrison necessitava que l'assemblea el ratifiqués i es va presentar l'acord a l'Assemblea el mes de Gener de 1916. En el seu discurs a l'assemblea, Harrison va destacar²⁶⁶:

La situació és una, per tant, al meu entendre, la que requereix al Govern de Filipines, per a la protecció de les seves pròpies inversions en la Manila Railroad Company, assumir el control de la línia ferroviària. De fet, el Govern pràcticament ha finançat les obres de construcció per a la Manila Railroad Company des del 22 de gener de 1912, però el control definitiu pel que fa a la construcció i al funcionament de la línia, ha estat en mans privades.

dels Estats Units a la Commonwealth amb un govern filipí escollit democràticament. Manuel L. Quezon es va convertir en el primer president de la Mancomunitat de les Filipines i a Harrison se li va demanar que fos assessor principal de Quezon, el novembre de 1935, exercint com a tal durant deu mesos. Harrison va tornar a fer de consultor a petició de Quezon, el maig de 1942, quan les tropes nord-americanes i filipines es van rendir durant la Segona Guerra Mundial. Harrison va continuar servint com a consultor durant el govern a l'exili. De novembre 1946 a febrer 1947, Harrison va servir com a Comissionat de les reclamacions en el servei civil de l'Exèrcit dels Estats Units a Manila. Més tard va exercir com a assessor dels quatre primers presidents de la recent proclamada República de Filipines després de la seva independència concedida el 1946. Posteriorment, Harrison es va retirar a Espanya durant sis anys, i després va decidir traslladar-se a Califon, Nova Jersey, l'agost de 1957 on va morir.

²⁶⁶ U.S. CONGRESS, Senate, *Message of the Governor General to the Third Philippine legislature relative to the proposed purchase of the outstanding stock of the Manila Railroad Company by the Philippine Government*, Manila, 18th December 1915

4.6 Cap a un sistema de transport públic

En el discurs que va dirigir a la cambra, el Sr. Harrison, 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.

Tot i que es podria suggerir que la gestió d'una companyia de ferrocarrils tal vegada podria ser més rendible gestionada per l'empresa privada, que no necessàriament hauria de ser certa, raons de gestió pública poden compensar aquest dèficit en la gestió. Aquesta xarxa de ferrocarril tenia una funció pública bàsica, com és, el transport de persones i de mercaderies d'un lloc a un altre a les Illes Filipines, i l'exercici d'aquesta funció havia d'estar subjecta al control del sistema públic. La gestió i el funcionament de la Manila Railroad Co afecta d'una manera o altra, en gairebé tots els aspectes del seu creixement econòmic i, per tant, directament o indirectament, afecta i seguirà afectant de manera indefinida la vida quotidiana dels habitants d'aquestes Illes i el seu desenvolupament econòmic.

Sense entrar en una discussió sobre el tema general dels beneficis de la propietat estatal dels ferrocarrils en comptes de la propietat privada, el Sr. Harrison va defensar aquest punt com a d'especial importància en el futur econòmic i el desenvolupament de les Illes Filipines. Considerava que *“el regal a una empresa privada d'una concessió perpètua per al funcionament d'un sistema de transport era imprudent i insensat”*²⁶⁷ i va aconsellar a la cambra d'aprovar la operació com la *“primera oportunitat raonable d'obtenir la devolució d'aquest ferrocarril i de la franquícia”*²⁶⁸. Però aquesta posició no deixava de ser controvertida per venir d'un representant del govern nord-americà. Si bé era cert que als Estats Units els ferrocarrils en general, s'havien construït i mantingut per l'empresa privada, i la intervenció pública es limitava a donar concessions de terres, i en determinats casos una garantia d'interès a les inversions, també és veritat que es van donar situacions de casos de fallida econòmica on els tribunals havien fallat a transmetre la propietat al sistema públic, reorganitzant-lo per mantenir l'activitat i el servei al públic.

No obstant, el Govern dels Estats Units havia autoritzat recentment la construcció i explotació per part del sistema públic en propietat d'una línia de ferrocarril per al desenvolupament del territori d'Alaska. D'altra banda, el Govern dels Estats Units, a través del seu accionariat, com a principal accionista, operava el Ferrocarril de Panamà per mantenir el control sobre el funcionament del

²⁶⁷ U.S. CONGRESS, Senate, *Message of the Governor General to the third Philippine Legislature relative to the proposed purchase of outstanding stock of the Manila Railroad Co by the Philippine Government*, Manila, 18th December 1915

²⁶⁸ U.S. CONGRESS, Senate, *Message of the Governor General to the third Philippine Legislature relative to the proposed purchase of outstanding stock of the Manila Railroad Co by the Philippine Government*, Manila, 18th December 1915

Canal de Panamà. A més es tractava d'una pràctica habitual ja que fora dels Estats Units la major part dels quilòmetres de ferrocarril del món eren propietat dels diversos Estats i governs. Les xifres per l'any 1913 mostraven que el quilometratge de tren fora dels Estats Units representaven 197.491 milles propietat de l'Estat, en comparació amb les 136.327 milles de propietat privada. A l'Àsia Oriental era especialment notable que en els darrers anys el Govern del Japó havia fet seva, mantenint en funcionament amb èxit més de dos terços dels ferrocarrils sota domini públic, i a les Índies Orientals holandeses el govern també era propietari de la xarxa ferroviària. Allà, com a les Filipines, es va trobar que gairebé era impossible induir al capital privat per participar en la construcció dels ferrocarrils sense atorgar una garantia del govern d'algun tipus, i finalment es van donar concessions que implicaven una major supervisió per garantir la posició de les inversions. Un cas similar es va donar a la Índia britànica on l'exercici d'aquesta supervisió finalment va donar com a resultat l'adquisició pel govern de la major part dels quilòmetres de ferrocarril de les nombroses companyies de ferrocarrils de l'Índia, passant a ser gestionades per l'Estat o pels seus llogaters. Aquest va ser el cas pel que fa a la Manila Railway Co que per tal d'induir el desenvolupament i la construcció addicional de quilometratge, l'any 1910, va aconseguir del govern l'acceptació d'un interès garantit sobre els bons emesos per finançar les noves línies del Sud en base a les quantitats establertes a les lleis promulgades el 1905 pel govern de les Illes Filipines. La càrrega anual per interessos per cobrir aquesta garantia ascendia a \$63.000 l'any 1915 i va augmentar a mesura que les noves seccions del traçat es van anar completant i finançant amb noves emissions d'obligacions. Per protegir la seva garantia, el govern filipí va mantenir els organismes de supervisió i

d'auditoria, però van ser constants les reclamacions entre el govern i la companyia de ferrocarril pel que fa a l'adquisició de la terra i pel dret de pas i sobre altres assumptes.

Durant els anys precedents a 1915, el control i la gestió de la companyia de ferrocarrils van estar en mans d'un consell d'administració a Nova York, que gestionava la Manila Railroad Co. Aquesta empresa era controlada a la vegada mitjançant la propietat d'accions per una societat holding anglesa, amb la raó social ubicada a Londres. Amb la signatura de l'acord es transferia el control del servei públic portat a terme per la Manila Railroad Co, movent els centres de decisió dels dos consells d'administració a Nova York i Londres per traspasar-los al Govern de les Illes Filipines. El control de la gestió passava a situar-se a les Filipines i les decisions eren immediates i basades en les necessitats del trànsit i no només en els beneficis financers derivats de la via fèrria en benefici dels accionistes, però sobretot, obria una via per desenvolupar el país i servir a la gent que ocupava el territori travessat per la línia. La consolidació de la gestió de la línia a les mans dels directors a Manila i la supressió del doble control sobre les obres de construcció pel govern i la companyia del ferrocarril, com s'havia fet fins la data, es va traduir en una considerable millora en la gestió i en la rendibilitat del ferrocarril.

D'altra banda, però, a part de les raons generals a favor de la propietat pública d'aquest ferrocarril, hi havia una raó especial de gran interès i de pes per al poble filipí. Per tal d'accelerar la construcció de les línies del ferrocarril del sud de Manila, el govern filipí havia prestat a la Manila Railroad Co en diverses ocasions a partir dels recursos del fons d'or una suma que ascendia a

\$675.000, i en el moment de la compra hi havia nous préstecs autoritzats de manera que el deute total arribava a assolir la suma de \$1.127.000 dòlars.

Aquestes sumes de diners s'havien renegociat en forma de nous préstecs a favor de la Manila Railroad Co per a l'accionista únic, la Manila Railway Co, que era l'empresa de construcció anglesa, a fi que aquesta pogués complir amb el seu contracte per a la construcció de les línies del sud de Manila. Aquesta empresa anglesa era incapaç per raó de la situació financera provocada per la guerra a Europa d'obtenir capital per a les obres de construcció a les Filipines, i les úniques millores que es realitzaven es feien a partir dels préstecs atorgats pel govern filipí. La situació per tant, exigia que el govern de Filipines, per protegir les seves pròpies inversions a la Manila Railroad Co, assumís la titularitat de la línia de ferrocarril. A més, es podia afirmar que el Govern pràcticament havia finançat els treballs de construcció de la Manila Railroad Co des del 22 gener de 1912, data del primer préstec, temps durant el qual el control definitiu de la construcció i el funcionament de la línia ha estat en mans privades. El contracte que es va signar, preveia la liquidació de totes les reclamacions de l'empresa de construcció anglesa (Manila Railway Co) contra la companyia del ferrocarril (Manila Railroad Co) per al treball ja realitzat i la retirada total de la responsabilitat ulterior.

L'acord es va signar per part de la Manila Railroad Co, una corporació organitzada sota les lleis de l'Estat de Nova Jersey, i degudament autoritzada per fer negocis a les Illes Filipines (a la que en la documentació es fa referència com *l'empresa de ferrocarrils*), la Manila Railway Co (1906) (Ltd) era una societat

constituïda en el marc de la llei anglesa i actuava com una empresa privada i degudament autoritzada per fer negocis a les Illes Filipines (a la que en la documentació es fa referència com *l'empresa de construcció*), i el Govern de les Illes Filipines. Anteriorment, l'any 1905, el govern va signar un acord amb la Manila Railroad Co, garantint un interès del 4 per cent sobre la inversió a les línies de ferrocarril designades com "*les línies del Sud*" i amb motiu d'aquest contracte de garantia i sota les disposicions de la llei per la qual s'autoritza aquesta garantia, es va veure obligat, a través dels diversos organismes creats a aquest efecte, a inspeccionar i supervisar la construcció i operació de les línies denominades com de les línies del sud. La Manila Railroad Co, va signar un acord amb la companyia Manila Railway Co (Ltd) el dia 28 de Gener de 1910, on s'acordava, entre altres coses, que aquesta última empresa havia de construir i equipar tots els trams de les Línies del Nord i de les Línies del Sud de la xarxa ferroviària, segons s'enumera en la llei aprovada el 1905, incloent les inversions en telègraf, telèfon i línies de transmissió elèctrica. Per finançar aquestes inversions, el Govern de Filipines va aprovar una partida pressupostaria que ascendia a un import de \$637.000 per ajudar a la companyia del ferrocarril a la construcció i equipament d'aquestes línies del Sud, i a la seva vegada, la companyia de ferrocarril va haver de traspasar els diners a la constructora per que pogués dur a terme el contracte signat el 28 de gener de 1910. Però, a causa de la Guerra Mundial l'empresa de construcció no va poder seguir endavant amb el seu contracte de 28 de gener de 1910, en la construcció i equipament d'aquests trams de les Línies Nord i Sud de la companyia del ferrocarril, que encara no s'havien construït i equipat. El fet d'arribar a una situació de bloqueig, degut a que l'empresa constructora no podia

endeutar-se més i d'altra banda perillava el recobriment del deute si el pla d'inversions no tirava endavant, posant en greu situació de supervivència financera a l'empresa de ferrocarrils, es va plantejar el fet de que l'empresa constructora fos liquidada i que el govern, a través de l'adquisició de les accions de la companyia de ferrocarrils, adquirís la gestió i el control dels mateixos, i es fes càrrec de cobrir les inversions per construir les Línies del Sud. Era el desig de les parts involucrades liquidar²⁶⁹ l'empresa constructora i desvincular-la de l'empresa que operava el ferrocarril. Es va articular un fons d'amortització per garantir el cobrament al venciment del principal i dels interessos del deute de la constructora, format per bons amb un rendiment del 4 per cent. Amb la operació, el govern adquiria les accions de la companyia del ferrocarril i es posicionava com a únic administrador, fet que li permetia fer canvis substancials en la gestió i explotació de les línies de ferrocarril, i la modificació i intervenció en els projectes de construcció de noves línies i de manteniment de les ja operatives.

A nivell laboral la operació no presentava problemes, ja que no hi havia contractes de treball *indefinites* vigents entre la companyia de ferrocarril i els seus operaris. Normalment s'utilitzaven els

²⁶⁹ Per realitzar la operació a efectes de desvincular les dues societats, la Manila Railway Co (empresa constructora) i la Manila Railroad Co (empresa que gestionava i operava el ferrocarril), s'havien d'assegurar el pagament del principal i dels interessos de les obligacions emeses per al seu finançament, instrumentades en bons al 4 per cent. Per garantir la operació, es va optar per crear un fons d'amortització que serviria per anar pagant els bons al seu venciment, de manera que els inversors no es veiessin perjudicats amb el canvi de propietat de la companyia. Òbviament, es podria discutir si el canvi de propietari afectava negativament a les garanties de la operació, és a dir, si el nou propietari, el govern de Filipines, tenia garanties suficients per cobrir aquesta emissió, o si més no, si les garanties del nou propietari eren de millor o almenys d'igual qualitat que les garanties oferides pels anteriors accionistes.

anomenats *contractes d'ús i costum*²⁷⁰ que en el moment de la signatura eren els vigents entre els empleats i l'empresa. Aquests contractes eren de duració determinada, amb un venciment que havia de ser renovat per escrit, no automàticament i que descrivien una tasca concreta.

La situació financera en el moment de la compra per part del govern de Filipines era com segueix: l'endeutament en condicions preferents ascendia a \$45.242.000 i es composava de tres partides. La primera, ascendia a un total de \$8.660.000 pagant un interès del 6 per cent i amb venciment amb data el 1956; la segona, ascendia a un total de \$15.432.000 pagant un interès del 7 per cent i amb venciment amb data també el 1956, i la tercera, ascendia a un total de \$21.150.000 pagant un interès del 4 per cent i amb un venciment amb data el 1939, partida destinada a finançar les Línies del Sud. El capital social ascendia a \$11.567.000 autoritzats i pendents, tots de propietat de la Manila Railway Co (1906) Ltd, amb l'excepció d'unes poques accions de gratificació en poder dels directors de la línia de ferrocarril. Les negociacions per a l'adquisició de la Manila Railroad Co es van centrar en la compra per el govern del capital social. El preu finalment acordat va ser d'aproximadament el 70 per cent del valor nominal, per un total de \$8.000.000 que era la suma total necessària per a l'adquisició de la Manila Railroad Co per part del Govern de Filipines. A la signatura del contracte es pagava el 51

²⁷⁰ Quan no existeix jurisprudència aplicable jurídicament la normativa es remet als usos i costums generalment acceptats, i la seva té una base contractual. Eren d'aplicació sobretot en els àmbits de contractació agrícola i del sector primari, i la tasca a desenvolupar es circumscriu a allò que esperava el contractant del treballador contractat.

per cent, \$4.080.000 que es podia aplaçar amb les garanties dels recursos de capital existents del govern.

El saldo restant de \$3.920.000 es pagava posteriorment en 18 mesos a partir de la data de l'execució del contracte. A part d'això, el govern, en els termes del contracte, es comprometia a prestar a la Manila Railroad Co, en cas necessari, la quantitat que fos requerida per mantenir un fons d'amortització que s'establia per la companyia del ferrocarril a una velocitat suficient per pagar el principal dels interessos pendents de les obligacions garantides al 4 per cent (d'emissió preferent), i la companyia de construcció, la Manila Railway Co, que era la propietària de gairebé totes les obligacions pendents, va acordar una pròrroga de la data de venciment. Aquests préstecs, realitzats per tal de mantenir aquest fons d'amortització d'interessos al 4 per cent, estaven garantits per un gravamen sobre la propietat de l'empresa. Pel que fa a les altres dues partides del deute, que pagaven un interès del 6 i del 7 per cent, es va negociar una reducció de l'interès situant-lo al 5 per cent en ambdós casos, fet que va donar lloc a un estalvi net d'interessos d'un import de \$95.240 anual a favor de la Manila Railroad Co.

Era la tercera vegada que la companyia ferroviària incomplia les obligacions de pagament d'interès del seu endeutament. L'any 1910 el govern es va veure obligat a avançar la seva garantia d'interès per la suma d'aproximadament \$19.000 per poder cobrir els pagaments d'interessos. L'any 1914 el dèficit va ascendir a \$51.631,26. En 1915, el dèficit estimat, a 31 d'octubre, en les línies del Sud, va ascendir a \$82.900. En els anys 1914 i 1915 hi va haver minves i baixes produccions a les collites de Luzón, i es van

produir en un moment on les condicions financeres de tot el món estaven recuperant-se a causa de la guerra europea, forçant la incapacitat de la Manila Railroad Co per complir amb les seves obligacions d'interès.

D'altra banda, fins al final dels plans de construcció de la companyia del ferrocarril, cada any, s'imposaven grans obligacions derivades del pagament d'interessos del deute del ferrocarril, ja que la línia s'estava construint en seccions aïllades, i aquestes seccions no entrarien en rendiment, generant ingressos fins que fossin connectades unes amb les altres i el trànsit quedés així establert. Com s'ha comentat anteriorment, la devolució de les partides d'obligacions amb un interès del 6 per cent i del 7 per cent sota els termes d'aquest acord s'ha pactat amb una reducció fins el 5 per cent, fet que va resultar en un estalvi anual d'interès per a la Manila Railroad Co de \$95.240 per any, import més que suficient per preveure les contingències comunes. No s'havia d'entendre, però, que la compra de la Manila Railroad Co havia de generar un benefici financer immediat per al govern per mitjà dels dividends sobre les accions. Si bé era cert que en l'any 1912 es van percebre en concepte de dividends la suma de \$77.733 i, l'any 1913 va ascendir a \$465.683, pel mateix concepte. Aquest increment es va donar perquè l'empresa tenia sota els termes dels seus contractes de construcció de les seccions de la línia que havia de ser rendible quan finalment s'unissin entre elles. Per exemple, les línies del Sud no es van connectar entre Laguimanoc i Hondagua a la costa del Pacífic de Luzón fins l'any següent. Tampoc hi havia cap connexió entre Hondagua i el començament d'una altra secció de la línia d'Iriga, i aquesta connexió no es va realitzar fins al cap de dos anys.

Un cop finalitzades les línies pendents,(línia entre Hondagua i Iriga) la situació seria diferent en quant als pagaments i Harrison va declarar²⁷¹:

Confio, però, que un cop finalitzada aquesta línia que creua les províncies del sud, es produueixin ingressos més que suficients per pagar les despeses fixes i que el sistema complet dels ferrocarrils demostrarà ser una inversió rendible en forma de dividendes de les accions adquirides per aquest Govern.

Un cop vinculades les línies s'articulava la línia existent entre els dos Camarines i Albay, i en aquell moment es produïrien els ingressos suficients per pagar l'operació. Mentrestant, la inversió suposava una càrrega per a tot el sistema, inevitable fins que es produís la connexió. Només serà un cop acabada la línia entre Hondagua i Iriga que el seu funcionament a través Ambdós Camarines i Albay que es generin ingressos en aquesta secció.

La línia a través del trànsit de les províncies del sud va produir més ingressos que els necessaris per pagar les seves despeses, i el sistema complet dels ferrocarrils va passar a ser una inversió rendible en la forma de dividendes sobre les accions adquirides pel govern de Filipines, com comenta Harrison, dient que la inversió seria gestionada en benefici de les Filipines²⁷²:

²⁷¹ U.S. CONGRESS, Senate, *Message of the Governor General to the Third Philippine legislature relative to the proposed purchase of the outstanding stock of the Manila Railroad Company by the Philippine Government*, Manila 18th December 1915

²⁷² U.S. CONGRESS, Senate, *Message of the Governor General to the Third Philippine legislature relative to the proposed purchase of the outstanding stock of the Manila Railroad Company by the Philippine Government*, Manila 18th December 1915

La qüestió de realitzar una inversió rendible a través dels dividends de les accions de la Manila Railroad Company és, sens dubte, una qüestió de gran importància, però de menor importància per als habitants de les Illes Filipines que les línies ferroviàries han de ser gestionades de tal manera que es construeixin a la major brevetat possible i estimulin l'expansió del comerç a les Filipines.

D'altra banda, a part de les qüestions de rendibilitat de l'operació en base als dividends de les accions, la millor gestió de la línia i la seva expansió van permetre desenvolupar més ràpidament la xarxa ferroviària millorant el comerç interior.

El 4 de febrer de 1916, el govern de Filipines va ratificar i va aprovar la signatura del Governador General per a l'execució d'aquest acord i ho va autoritzar per a executar un contracte formal o de compra del ferrocarril en termes gairebé idèntics operatiu a inicis de 1917. Per tant, era probable que fos el primer pas que donava el govern de Filipines en la creació d'un sistema públic com a base del sistema de transport principal. S'esperava que el govern combinés una política de propietat i explotació, com en d'altres casos que havien tingut èxit, com en els casos la India, Indoxina o Japó, entre d'altres.

Aquest acord també obria la porta a d'altres formes d'explotació, com podria ser l'arrendament, però en tot cas, semblava que la operació era beneficiosa per a les Illes Filipines.

Les notícies de la compra del ferrocarril per part del Govern de Filipines, no van ser molt ben rebudes als Estats Units. Hi havia un sentiment que l'administració filipina havia portat en secret

l'operació i, en segon terme no es sabia ben bé perquè volia el govern filipí controlar el ferrocarril. Un diari nord-americà publicava²⁷³:

Sembla que hi ha una bona dosi de misteri sobre les circumstàncies en què es va efectuar la compra d'aquesta propietat, i sobre els dubtosos motius pels quals es va realitzar la transacció.

El que no s'acabava d'entendre era que en la situació de pèrdues de la companyia de ferrocarrils, el govern entrés en la compra i l'explotació d'unes línies que requerien d'una ingent quantitat de finançament degut a l'ampliació. Darrera d'aquesta afirmació es trobava la idea que les Filipines no trigarien gaire en ser independents, llavors, perquè continuar amb la despesa en un territori que s'havia de perdre?

Les respostes a aquestes crítiques per part de Harrison i per part dels demòcrates vingueren sustentades en la idea que la compra de la Manila Railroad Company no s'havia de veure com l'adquisició de companyies de serveis públics. Tan sols es tractava que degut als problemes financers de la companyia, i la necessitat de finalitzar la xarxa de ferrocarrils a Luzón, van deixar la opció de la compra del govern com a la única opció.

Al gener del 1917, segons l'acord aprovat per l'Assemblea, el Govern de Filipines va ser de fet el propietari de la Manila Railroad Company, i el projecte de Harrison d'adquirir i gestionar el ferrocarril es va fer realitat.

²⁷³ THE PHILADELPHIA ENQUIRER, 13 September 1916

4.7 La gestió pública del ferrocarril

La situació de les línies de ferrocarril a principis de 1917, quan el govern de Filipines va passar a gestionar la Manila Railroad Co, era la següent: la xarxa ferroviària tenia un total de 1.011 kilòmetres, i un projecte per construir-ne 183 kilòmetres més sota els termes de les concessions de Juliol de 1906 i de Maig de 1909. En aquests projectes d'ampliació va haver-hi una sèrie de línies que es van desestimar degut a que es consideraven massa cares per al servei que havien d'oferir. Aquestes línies anaven de Liogao a Tabaco, de Licena fins la costa i des de Lupi fins a Lagonoy²⁷⁴.

Quan va presentar la operació a l'Assemblea, Harrison va centrar un dels eixos del seu discurs en que l'adquisició de la companyia provocaria canvis beneficiosos en la seva gestió. Higgins, el director general de la Manila Railroad Company en el moment de la venda, es va jubilar i va abandonar les Filipines el 1917, un cop l'operació es va confirmar. Amb aquesta decisió, Harrison va aprofitar per col·locar homes de confiança a la direcció de la companyia i aquesta va passar a ser dirigida per americans i per primera vegada, van accedir-hi filipins, d'una petita elit que estava començant a controlar també altres grups importants, com el Philippine National Bank, algunes explotacions sucreres o el Manila Hotel, per exemple. Manuel Quezón era membre d'aquest grup i a finals de 1917 va ser nomenat Director del Consell d'Administració i President de la Manila Railroad Company²⁷⁵.

²⁷⁴ ROMILIO J., *A brief history of the construction of the railroad lines of the Manila Railroad Company*, Manila, 1942, pp. 13

²⁷⁵ AGONCILLO, T. *History of the Filipino people*, Sixth Ed. , Quezon City, 1977, pp. 319

Aquest apropament a l'aristocràcia filipina per part de Harrison venia promoguda per evitar que s'estengués el descontent per la compra pública del ferrocarril que es va començar a difondre pels cercles de Manila. La crítica principal es fonamentava en el fet que el govern s'havia gastat les reserves i la seva capacitat d'endeutament amb la compra del ferrocarril. Es criticava que s'havien augmentat els impostos per poder pagar els interessos derivats del deute per poder realitzar la operació de compra-venda. El país necessitava urgentment inversió estrangera per millorar l'estat de les arquees filipines després de la operació. D'altra banda, hi havia també un problema de dèficit en el propi ferrocarril. En un estudi realitzat l'any 1915 per la *Public Utilities Commission* mostrava²⁷⁶ que els ingressos de la companyia eren inadequats per pagar els costos fixes de les línies, pel manteniment de les vies i per donar un retorn a la inversió realitzada. Però les crítiques més rellevants arribaven des de l'empresariat americà. Consideraven molt discutible²⁷⁷ que els polítics i funcionaris del govern poguessin gestionar un ferrocarril millor que els gerents de la companyia ferroviària, en el negoci durant els darrers anys.

Malgrat les crítiques, el cert és que la companyia no estava tenint mals resultats aquell exercici pel que fa a les xifres del negoci de transport. L'any 1916 es va arribar a una xifra record pel que fa als volum de mercaderies transportat per ferrocarril des de la seva posta en marxa inicial. La causa la podem trobar, segurament en que, el període de la Primera Guerra Mundial va ser pròsper per a

²⁷⁶ Article a THE FAR EASTERN REVIEW editat el Febrer de 1916, citant THE BULLETIN, Manila, Anuari de 1916

²⁷⁷ Article a THE FAR EASTERN REVIEW editat el Febrer de 1916, citant THE BULLETIN, Manila, Anuari de 1916

les Filipines, i es va donar un augment important en el valor de les exportacions durant el període de la guerra²⁷⁸. A les exportacions destacava especialment l'exportació d'abacà, que va ser fortament demandat per la indústria militar naval durant la guerra. Un dels altres productes que va tirar de les exportacions durant els anys del conflicte va ser l'oli de coco, degut a que té un grau elevat de glicerina, utilitzada a Europa per fabricar explosius. Aquests productes s'havien de transportar des de les províncies fins als ports principals, especialment el port de Manila, i el ferrocarril va ser una via de comunicació determinant.

Les condicions econòmiques van continuar millorant durant el 1917 i canvis en el sistema de gestió van millorar els resultats de la companyia fent-la més eficient. El primer any sota el control governamental el ferrocarril va tenir uns beneficis de 816.639 pesos, mostrant uns excel·lents resultats, en comparació a les pèrdues de 816.564 pesos de l'any 1915 i de 432.490 pesos de l'any 1916²⁷⁹.

Paral·lelament al procés de compra del ferrocarril a Filipines, als Estats Units s'estava produint una situació similar amb compres públiques de ferrocarrils. El 26 de desembre de 1917, el President dels Estats Units, quan el país va entrar en guerra, va nacionalitzar les línies ferroviàries com a mesura de qüestió d'Estat²⁸⁰. La raó

²⁷⁸ U.S. BUREAU OF CUSTOMS, *Annual report of the Bureau of Customs and Foreign Commerce of the Philippine Islands*, Manila, 1918, i a U.S. BUREAU OF COMMERCE, *Bureau of Commerce and Industry, Statistical Bulletin, No 5.*, Manila, 1922, and *Statistical Bulletin, No 8.*, Manila, 1925

²⁷⁹ MANILA RAILWAY CO., *Annual Report*, Manila, 1918

²⁸⁰ Es va crear el departament *Railroads War Board*, que estava gestionat directament pels departaments de Marina i Guerra (War and Navy Departments).

principal per a aquesta decisió era assegurar les comunicacions i els moviments de tropes i subministres sense restriccions. Aquest fet va produir immediatament un efecte positiu, ja que la xarxa ferroviària nord-americana es trobava molt fraccionada en petites companyies i es van unificar en grans línies, millorant la gestió²⁸¹. El problema principal va ser que es van començar a utilitzar pràcticament per a us militar i va tenir efectes negatius en l'evolució del comerç que estava utilitzant el ferrocarril com a via d'expansió. D'altra banda, bona part de les companyies ferroviàries tenien seriosos problemes econòmics i aquesta va ser una sortida per finançar i sanejar el sector, després d'uns anys debatent com es podria ajudar al sector per evitar tancaments massius. Aquesta va ser la mateixa raó que va convèncer Harrison per comprar la Manila Railway Company. Als Estats Units, el control dels ferrocarrils es va allargar fins el 1920. Durant el 1919, el Congrés va debatre sobre els plans de liberalització del sector ferroviari un cop acabada la guerra i els ferrocarrils es van privatitzar totalment l'any 1920 amb la llei de transports (*Transportation Act*)²⁸². Però a les Filipines no hi havia cap grup interessat especialment en la privatització del ferrocarril. A més a més, el ferrocarril estava donant beneficis i es gestionava bé en mans públiques. L'any 1918, la Manila Railway Company va tenir beneficis de més de 250.000 pesos²⁸³

El principal problema que tenia la Manila Railway Co durant aquells anys de guerra era el subministrament de carbó per fer

²⁸¹ SPLAWN, Walter, *Government Ownership and Operation of Railroads*, New York, 1928, pp. 370-372

²⁸² CUNNINGHAM, W. J., *American Railroads: Government Control and Reconstruction Policies*, Chicago, 1922, pp. 14-15

²⁸³ MANILA RAILWAY CO., *Annual Report*, Manila, 1918

funcionar els motor de les locomotores. La companyia era el principal consumidor de carbó de les Filipines, i el carbó era escàs a les illes i s'havia d'importar, principalment d'Austràlia i la Xina. El consum anual ascendia a uns 100.000 tones de carbó a l'any, i amb la guerra, el subministrament d'Austràlia va quedar tallat degut al bloqueig de les rutes marítimes internacionals. Els preus de transport de mercaderies es van multiplicar per sis en comparació als preus anteriors al conflicte. Aquest fet va forçar que s'havien d'explotar i desenvolupar els recursos miners a les Filipines, prohibint l'exportació i destinant la producció a consum intern. La majoria d'explotacions es trobaven a les províncies de les Tayabas i a Zamboanga i principalment a terrenys comuns, fet que va propiciar les inversions²⁸⁴. El govern va iniciar els tràmits i l'any 1917 es va crear la National Coal Corporation, que va començar a explotar a major escala les mines existents a la zona garantint els subministres necessaris a les illes i compensant la caiguda de les importacions. Afortunadament la guerra va finalitzar l'any 1918 i el mercat internacional de carbó i de transport marítim va anar tornant gradualment a la normalitat.

Degut a aquests anys de prosperitat, podríem dir, segons els informes de la companyia, que l'any 1919, la situació financera de la Manila Railroad Co havia millorat sensiblement. El dèficit dels anys anteriors s'havia compensat i el deute s'havia situat a nivells raonables. En aquest punt, la companyia de ferrocarrils es trobava en una bona situació per iniciar nous projectes o millorar les línies existents. La principal inversió pendent, segons els plans d'expansió era la línia del sud, on hi s'havia de realitzar la connexió

²⁸⁴ U.S. CONGRESS, Senate, *Executive orders and proclamations issued by the Governor General during the Year 1917*, Manila, 1917

entre les línies existents. Per finançar el projecte, entre els anys 1919 i 1921 es van emetre bons per un valor total de tres milions de pesos aprovat pel govern filipí. Els treballs de construcció van començar l'any 1919 als pobles de Calauag a Tayabas i a Baao a Camarines Sur. Dos anys més tard, el 1921 s'havia reduït l'espai sense línies entre els dos traçats fins a 110 kilòmetres, la part més complicada del tram. Aquesta part de la ruta es cobria amb serveis d'autobús, que circulaven entre les poblacions de Pasacao i Pamplona. Aquesta combinació va permetre un transit més o menys fluid entre Manila i Legaspi i Tabaco. Pel que fa a les línies del nord, no es va produir cap modificació d'importància o ampliació de la línia.

Els beneficis que estava obtenint la companyia es van destinar principalment a la millora dels transports i es va renovar el parc de locomotores. Entre els anys 1919 i 1921 es van adquirir als Estats Units vint locomotores més modernes i lleugeres per operar a les línies al nord de Manila. L'any 1921 es van comprar vint locomotores més per operar a les línies del sud de Manila, tant per al transport de viatgers com de mercaderies. Aquestes adquisicions van permetre a la Manila Railroad Co reduir considerablement els temps de transport i poder transportar un major volum de mercaderies, fet que va afavorir el comerç i l'exportació.

Pel que fa a la gestió financera de la companyia, com hem comentat, es van assolir beneficis a l'entorn del 1919. Una de les mesures més rellevants per a la reducció de les pèrdues va ser una reestructuració salarial que va afectar als llocs de treball qualificats de la companyia i que òbviament, eren els més elevats.

No sabem si aquesta reestructuració es va realitzar pensant en la millora econòmica del balanç o si va ser un moviment polític. La majoria dels càrrecs es trobaven ocupats per tècnics nord-americans i des de l'entrada a la companyia, Quezón, el president, amb el suport de Westerhouse, el director general, tenia la convicció que el ferrocarril havia de ser gestionat gradualment pels propis filipins. La reestructuració va portar associada una reducció salarial, que acontentava als filipins, amb salaris més reduïts, però que no compensava als nord-americans, que es trobaven expatriats i consideraven que havien de rebre un plus salarial pel seu desplaçament a l'estranger. Molts d'ells van renunciar als seus càrrecs i es van acollir a una compensació per deixar la companyia. Com va comentar Westerhouse:

*M'han dit que el cost d'aquesta comissió (Public Utilities Commission) va utilitzar la totalitat dels estalvis provinents d'una forta retallada dels sous que va obligar a un important nombre de nord-americans a marxar. Crec que no es podria haver realitzat un estalvi més costós, malgrat els resultats es van posar al servei del poble.*²⁸⁵

Westerhouse, justificava la política de reducció salarial posant com a prioritat els beneficis de la companyia per evitar carregar amb més pèrdues a l'Administració i per crear les reserves suficients de cara a promoure noves inversions o reduir el deute existent. De fet així ho va aconseguir si ens fixem en les xifres de la reducció. L'any 1919 la companyia havia pagat uns salaris de 713.000 pesos i l'any 1921 la càrrega salarial ascendia a 527.000 pesos, amb una reducció neta de 186.000 pesos que provenien principalment de les reduccions de sou dels alts càrrecs i tècnics. A nivell individual,

²⁸⁵ WESTERHOUSE, *Memorandum: Westerhouse to all Manila Railroad Co department heads*, Manila, 30 September 1919

els membres de direcció cobraven abans de la reforma 27.200 pesos, mentre que els nous càrrecs filipins van passar a cobrar 5.000 pesos l'any 1918, 8.000 pesos l'any 1919 i 12.000 pesos l'any 1920, quedant aquest xifra estabilitzada²⁸⁶.

La gestió de Westerhouse a la companyia es podria qualificar de moderna per la seva època, ja que va crear un programa de beneficis per als treballadors de la companyia, que podien accedir al transport a tarifes especials i durant els dies de vacances tenien accés a un alberg a Baguio destinat especialment per als treballadors de la Manila Railroad Co.²⁸⁷ D'altra banda, els treballadors podien triar un representant que assistia a les reunions del consell de la companyia²⁸⁸. El primer treballador que va accedir al càrrec va ser el Sr. Juan Gutiérrez.

4.8 Acusacions de corrupció i dimissió de Quezón

Les relacions entre el President Quezón i el Director General, Westerhouse eren molt bones i sovint Quezón s'implicava a la gestió diària de la companyia. Però la tasca rellevant de Quezón era la seva considerable influència política que va utilitzar en benefici de la companyia, per aconseguir finançament, especialment en la operació de crèdit de 3 milions de pesos aprovada pel govern el 1919. Es tractava de relacions de benefici mutu, el govern de Filipines necessitava que el ferrocarril funcionés correctament i així demostrar que la inversió de compra del

²⁸⁶ WESTERHOUSE, *Memorandum*, Manila, 8 July 1921

²⁸⁷ WESTERHOUSE, *Memorandum, Westerhouse to all Manila Railroad Co department heads*, Manila, 30 January 1920

²⁸⁸ HARTIGAN, T. *Letter, Hartigan, Director of the Manila Railroad Co to Quezon*, Manila 26 Abril de 1921

ferrocarril havia estat una bona decisió i Quezón necessitava un bon gestor que fes que la companyia fos rendible i deixés de ser una càrrega per als accionistes, en aquest cas el propi govern.

Però aquestes mateixes bones relacions van permetre que es relaxés el control i que sovint es feia la vista grossa davant algunes actuacions i gestió de fons de la companyia. Quezón durant aquells anys va rebre gratificacions salarials de la companyia per la gestió realitzada, especialment l'any 1919 quan va aconseguir el crèdit del govern, cobrant un salari extraordinari de 12.000 pesos. Aquests pagaments quedaven dins la gestió de la companyia, però l'any 1921 va ser acusat de frau, en un article aparegut al diari *La Nacion*, que acusava a un alt càrrec de la Manila Railroad Co d'apropiar-se en benefici propi de materials de construcció per construir la seva residència privada²⁸⁹. Westerhouse va escriure a l'editor del diari aportant rebuts i justificants de les despeses i va al·legar que la companyia va atorgar el favor de vendre amb un descompte especial els materials per a la construcció de la residència, com a favor, utilitzant els canals de compra habituals de la companyia per agilitzar les gestions. Westerhouse va concloure²⁹⁰:

Aquest procediment és conforme amb els usos establerts, i en aquest cas amb l'aprovació prèvia per part del Consell d'Administració.

Malgrat aquest intent d'arreglar la situació, sembla que els rumors sobre corrupció van continuar, i les acusacions sobre la figura de Quezón va continuar apareixent en premsa durant l'any següent. L'any 1922 la gestió de la companyia en mans de Quezón i

²⁸⁹ WESTERHOUSE, *Letter to the Editor, La Nacion*, Manila, 20 May 1921

²⁹⁰ WESTERHOUSE, *Letter to the Editor, La Nacion*, Manila, 20 May 1921

Westerhouse, va canviar, amb el canvi de govern als Estats Units. L'any anterior, Harrison va retornar als Estats Units i va ser substituït per Leonard Wood, com a Governador General nomenat per la nova administració republicana. Un dels primers canvis que va fer Wood va ser posar un home de confiança, Henry B. McCoy que va substituir a Westinghouse el gener de 1922.

Davant aquesta situació i veient que el consell de la companyia poc a poc s'anava apropant a les posicions de McCoy, Quezón va dimitir del càrrec de President de la companyia. En un primer terme la dimissió no va ser acceptada pel Consell, principalment perquè la presència de Quezón era una garantia per a alguns membres del consell per mantenir el càrrec, i que havien entrat al consell per raons polítiques. Aquest fet va aparèixer en premsa i es va acusar a Quezón de mantenir interessos personals i polítics i d'intentar manipular les decisions del consell en benefici propi. Quezón va escriure en la seva defensa²⁹¹:

Amb la mà al cor, puc dir de mi mateix i dels altres, que els assumptes del ferrocarril que s'han gestionat correctament, tant pel Consell d'Administració i com per terceres parts polítiques. I també puc demostrar fàcilment que des de que el Govern es va fer càrrec del control de la companyia, el ferrocarril ha millorat molt, tant en el seu valor i el seu servei, així com en el tractament dels seus subordinats i del personal en general. No obstant això, el govern ha estat criticat injustament.

Quezón va tornar a presentar la seva dimissió al consell i va ser acceptada. La companyia perdia a un home ben posicionat i amb influència a la societat de Manila, però Quezón no estava disposat

²⁹¹ QUEZON, *Letter: Quezon to members of the Board of control*, Manila, 3 April 1922

a continuar amb aquella situació i en endavant va dedicar els seus esforços a la carrera política.

A nivell financer, havia deixat a la companyia en una bona posició, el dèficit de la companyia s'havia eliminat el 1919 i l'any 1920 la companyia presentava uns beneficis d'exploració de 184.000 pesos. Aquell any s'havia completat el ramal de San Quintin i les línies de Legaspi i Naga s'havien finalitzat. Un dels serveis que va donar més ingressos a la companyia a partir de 1920 va ser la creació d'un tren Express, entre la línia nord i Manila inaugurat el 1920 i que aquell primer any va aportar ingressos per valor d'un milió de pesos. A nivell societari la companyia va traslladar el seu domicili des de New Jersey fins a Manila passant a anomenar-se oficialment *The Manila Railroad Company of the Philippine Islands*.²⁹²

4.9 La competència del transport per carretera

La nova direcció de la companyia volia apostar per les línies del sud, i es va realitzar un informe d'inspecció de les línies del traçat sud l'any 1921. En general, les estacions estaven en bones condicions, però es recomanava que es tornessin a pintar en un termini breu. Una de les crítiques més repetides a l'informe era a que a les dependències i lavabos de les estacions, en principi destinades a rebre als viatgers i dispensar bitllets, estaven tancades i s'utilitzaven per allotjar a les famílies dels funcionaris de l'estació que les utilitzaven de vivenda²⁹³:

²⁹² WESTERHOUSE, *Memorandum with attached report, Westerhouse to Sanvictores, secretary of Quezon*, Manila, 20 April 1920

²⁹³ HARTIGAN, T., *Letter to Quezon*, Manila, 26 April 1921

S'ha decidit de millorar i mantenir nets els lavabos de la majoria de les estacions ... però fins al moment alguns dels agents de l'estació en fan ús com a habitatges per a les seves famílies, i aquest no és l'ús que se'ls hi ha de donar.

L'informe conclouïa que una bona sortida per treure més rendiment a la línia sud era establir hotels a les estacions principals i que sovint quedaven lluny de Manila tant per allotjar-hi turistes com homes de negocis. Aquest projecte però, es va desestimar posteriorment degut a que era de dubtosa rendibilitat.

El setembre de 1923, Henry McCoy va morir, després d'un curt període com a director general. Va ser rellevat per un filipí, Jose Paez, un dels directius de la Manila Railroad Co. Paez havia estudiat enginyeria durant quatre anys a la Universitat Politècnica de Zurich. Aquell any la companyia no va presentar uns bons resultats, en part pels tifons que van afectar a les instal·lacions, però en general va disminuir la càrrega transportada en més d'un 10% i els ingressos provinents de nou tren Express pràcticament a la meitat.²⁹⁴

La causa de caiguda dels ingressos no era imputable al nou president, el Sr. Paez. De fet, va ser President fins l'any 1941, i es va considerar que havia gestionat el ferrocarril eficientment durant el seu mandat.²⁹⁵ El problema real per al ferrocarril a mitjans dels anys vint era que els ferrocarrils estaven sent menys importants per a les comunicacions en detriment als vehicles de motor. Algunes línies de ferrocarril van patir especialment la competència

²⁹⁴ MANILA RAILROAD CO., *Report of the General Manager*, Manila, 1923

²⁹⁵ ROMILIO, J., *A brief history of the construction of railroad lines of the Manila Railroad Company*. Manila, 1942, p. 27

del transport de motor i de fet, l'any 1921 es va tancar algun ramal interior, com el que anava de Noveleta a San Roque, degut a que el poc transit el feia molt car de mantenir per a la companyia. L'any 1920, Westerhouse ja havia advertit al seu informe anual la creixent competència dels vehicles de motor en el transport de mercaderies i passatgers. Veia aquesta competència com la causa de la caiguda d'ingressos de la companyia. Va criticar molt durament els traçats aprovats pel govern que sovint anaven paral·leles a la via del tren. La companyia va pressionar perquè en els principals traçats coberts per la via del tren no s'establissin noves rutes per carretera. En un escrit enviat per Westerhouse²⁹⁶:

En altres paraules, confio que els plans, tant per part del Govern com de la Companyia, per a la construcció de línies ferroviàries hauran d'estar coordinats en el major benefici possible per les parts interessades.

Westerhouse criticava que els camions podien oferir tarifes molt més barates que el ferrocarril, perquè no havien de pagar per la construcció i manteniment de les carreteres, mentre que el ferrocarril havia de pagar milions de pesos en la construcció i manteniment de les vies ferroviàries. Segons el govern, l'interès general era que la competència reduïa els preus de transport i millorava les condicions de comerç.

De fet, durant la segona meitat dels anys vint, gràcies a l'impuls de les exportacions, tant el transport de mercaderies com el de passatgers va mostrar un increment notable²⁹⁷:

²⁹⁶ MANILA RAILROAD CO., *Report of the General Manager*, Manila, 1923

²⁹⁷ MANILA RAILROAD CO, *Report of the General Manager 1929*, Manila, 1930, p. 61

<u>Any</u>	<u>Mercaderies</u>	<u>Passatgers</u>
1918	3,6	4,6
1919	4,0	5,4
1920	3,7	6,8
1921	3,0	5,9
1922	5,6	5,4
1923	5,3	5,0
1924	5,0	5,1
1925	5,9	5,4
1926	5,6	5,5
1927	6,0	5,5
1928	6,5	5,5
1929	7,0	5,5

Nota: Ingressos en milions de pesos

Font: Elaboració a partir de les dades derivades de l'informe del Director General de la Manila Railroad Co²⁹⁸.

La competència del transport per carretera havia produït una especialització, que de fet va ajudar a la companyia ferroviària. Inicialment, el ferrocarril s'utilitzava per a tot tipus de transport de mercaderies, des de cartes, passant per paquets lleugers fins a càrregues de grans dimensions. El cost administratiu i de gestió de transport de les càrregues lleugeres era molt elevat, mentre que els costos de gestió de les grans partides eren reduïts. El transport per carretera pràcticament no va afectar al transport de viatgers i pel que fa a les mercaderies, va agafar aquelles de transport lleuger, fàcilment transportables per carretera. Aquest fet va especialitzar el ferrocarril per a mercaderies de gran tonatge amb baixos costos de gestió, reduint les tarifes i millorant el benefici.

Durant els anys 30 la companyia va tancar algunes línies deficitàries i va instal·lar rutes d'autobús que eren més rendibles

²⁹⁸ MANILA RAILROAD CO, *Report of the General Manager 1929*, Manila, 1930

per transportar pocs viatgers. Aquesta decisió va ser molt rendible per la companyia, que continuant amb el servei de transport de passatgers, amb els autobusos, l'any 1934 s'havien estalviat 18.000 pesos. Però malgrat aquesta recuperació, el transport per carretera era més barat i anava creixent i anava reduint el número de línies rendibles per a la companyia de ferrocarrils.

4.10 Conclusions

L'administració nord-americana tenia clar que necessitava expandir la xarxa ferroviària per articular el territori, millorar les comunicacions, acabar amb els focus rebels i potenciar la producció de les explotacions de plantació per desenvolupar una economia d'exportació. En base a aquests propòsits, va elaborar un projecte d'una xarxa única de ferrocarril, i en la part corresponent a la illa de Luzón, la majoritària, a excepció de vàries ramificacions de curta distància, el projecte aprovat era el proposat per López Navarro en el *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón*. 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”²⁹⁹. 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. Higgins³⁰⁰, el director de la companyia des dels seus inicis d’exploració 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. Obviament 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 anys³⁰¹. Una bona mostra és la declaració³⁰² que el Sr. Higgins va realitzar durant la seva compareixença davant la Comissió nord-americana³⁰³ 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

²⁹⁹ THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906, pp. 120 – 124

³⁰⁰ Es cita : “Mr. Higgins' wide experience, thorough training, and known ability are such as to be a guaranty that the work of construction about to be begun will be well and economically done” a: THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, 1906, pp. 120 – 124

³⁰¹ Veure Annex amb la declaració del Sr. Higgins davant la Comissió nord-americana sobre els ferrocarrils.

³⁰² U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

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 les explotacions sucreres, com mostra Larkin³⁰⁴, que estén el problema del finançament a 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.

³⁰⁴ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 59-64

Harrison va nacionalitzar el ferrocarril de Filipines 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.

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.

CAPÍTOL V:

PORT DE MANILA

5.1. Connexió portuària

A l'arribada de l'Administració Nord-americana³⁰⁵, l'únic eix de comunicacions vertebrador de Luzón era el ferrocarril construït per l'administració espanyola. Com hem vist anteriorment, la línia principal connectava la ciutat de Manila amb Dagupan, al Golf de Lingayen, i la seva explotació era propietat de la companyia anglesa Manila Railway Company, Limited. Aquesta companyia tenia a més a més la concessió per connectar les estacions de Manila i de Dagupan amb els seus ports. La navegació de cabotatge era l'altre gran sistema de transport a Luzón a finals de segle XIX, i el fet de connectar el ferrocarril amb els ports era pràcticament indispensable ja que connectava les explotacions de l'interior amb la sortida marítima i el comerç internacional, veritable font d'ingressos de l'economia filipina. De fet, la concessió per la connexió entre la terminal de Dagupan i el moll en aquell lloc va ser publicat el 4 de Gener de 1898 a la *Gaceta de Manila*, a partir d'una Reial Ordre datada el 20 d'Octubre de 1897. En referència a les vies de connexió, la concessió deia expressament:

*"La dita companyia pot únicament construir i operar a dita branca que no es considerarà un tram de via" i que "la tracció ha de constar de locomotores entre l'anomenat poble i el port, a construir al riu Horno."*³⁰⁶

La connexió del port principal de Manila amb l'interior s'articulava a través del ferrocarril i marcava clarament el model productiu

³⁰⁵ U.S. WAR DEPARTMENT, Senate, *Railroads in the Philippine Islands*, Document 283, Washington, Government Printing Office, 4 April 1902

³⁰⁶ LA GACETA DE MANILA, 4 de Gener de 1897

d'economia de plantació i exportació que predominava a l'època. En general, les plantacions interiors s'especialitzaven en produccions que traslladaven als mercats internacionals a través dels ports existents.

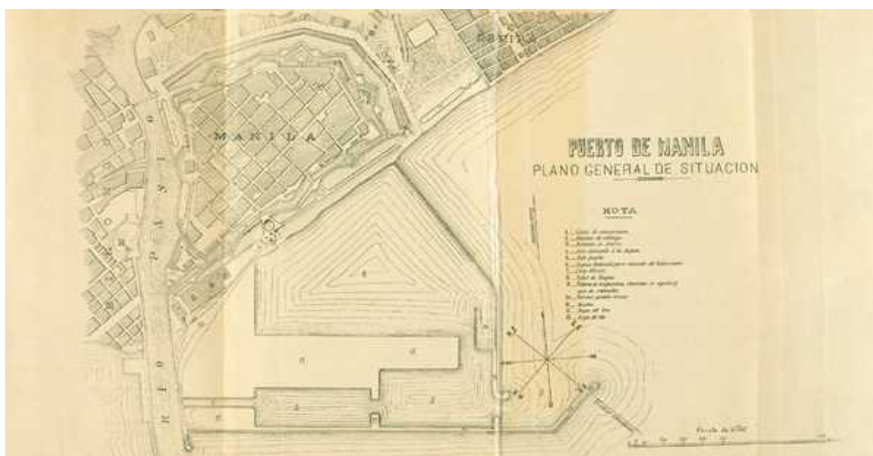
La xarxa de ports a les Filipines a mitjans de segle XIX era àmplia però insuficient, ja que en la seva major part es tractava de ports naturals que funcionaven prou bé per al cabotatge, però que resultaven inoperants per a transports de gran tonatge, que eren els més indicats per al transport de mercaderies internacionals, degut a que no podien accedir a aigües poc profundes, per carregar les mercaderies, que era el que es pretenia. Només hi havia tres ports habilitats per al comerç internacional, el de Manila, el de Iloilo i el de Cebú. De fet, el cabotatge era el principal mitjà de transport de mercaderies durant la segona meitat del segle XIX, en detriment d'una xarxa de carreteres molt deficitària i que requeria molt manteniment, com a conseqüència de les fortes pluges.

Aquesta necessitat de tenir un port internacional per a poder despatxar mercaderies estava a la ment de la Direcció General d'Obres Públiques, i va ser uns dels eixos d'inversió en infraestructures a les Filipines a finals del segle XIX. Els projectes d'ampliació i millora dels ports internacional es van elaborar per al port de Manila, inicialment i per als ports d'Iloilo i de Cebú³⁰⁷, malgrat en aquest darrer cas, a mitjans de 1898 es va constituir la Junta que havia d'elaborar el projecte, i va ser realitzat posteriorment per l'administració americana.

³⁰⁷ DONNET, B., *Las obras públicas en Filipinas*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1898

5.2. Obres d'ampliació del port de Manila 1881-88

Per articular les inversions i els projectes, es va crear la *Junta de Obras del Puerto de Manila* que va celebrar la seva primera sessió el 22 de març de 1880³⁰⁸. Durant les primeres sessions, com era habitual en altres projectes, només es va poder iniciar l'estudi i la tramitació dels projectes, el total del port de Manila i els parcials dels serveis que l'acompanyaven. També es van iniciar els estudis de les necessitats i medis tècnics i mecànics que requerien unes obres d'aquest abast i importància.



Plànol general de l'ampliació del Port de Manila, 1880

A finals de 1881, l'enginyer encarregat del projecte, va presentar la memòria sobre el progrés d'aquestes. A partir de la memòria presentada trobem que les obres del port de Manila s'estructuren en tres eixos principals:

³⁰⁸ GARCIA MORON, J. *Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1899

- El primer apartat era el denominat *Obras de carácter general*, i tractava sobre les infraestructures necessàries per habilitar i adequar la zona que posteriorment havia d'ampliar-se formant el nou port i els accessos a aquest. Aquesta secció contemplava la compra dels instruments topogràfics i de dibuix, i com a obra més destacada trobem la Oficina Central del port. D'altra banda cal destacar diverses actuacions de recerca, mitjançant proves realitzades al laboratori i posteriorment al mar, per avaluar la resistència a la corrosió de ciments i cal per a la construcció dels dics.
- Un segon apartat anava sota l'epígraf *Construcción del nuevo puerto* i com s'indica, tractava de l'apartat d'ampliació i construcció del nou port de Manila. Per a la construcció dels dics es va obrir una pedrera a cel obert a la localitat d'Angono, propera a Manila, i es va explicar el traçat per on haurien de circular les vies que portarien els blocs de pedra des de l'explotació fins al moll. S'hi va instal·lar un sistema de vies de ferrocarril per on hi corrien vagons que transportaven el mineral. A la sortida de la pedrera es va instal·lar un magatzem de pólvora i un pont bàscula que pesava els vagons que sortien transportant la pedra. Els vagons es transportaven amb uns remolcadors a vapor. Per a l'extracció es treballava amb perforadores de mà i com a novetat es van adquirir dues perforadores de vapor, grues i generadors per donar vapor a les perforadores. Es van construir edificis menors com eren una oficina, un magatzem per a eines i una forja, així com les dependències per als obrers que hi treballaven. Per a

transportar els blocs fins al mar, es van comprar una llanxa ràpida i catorze gavarres, embarcacions menors utilitzades per al transport. Però transportar els blocs de pedra no era possible si no es portava a terme la canalització del riu Pasig. Aquest era un pas previ i consistia en, primer, tancar amb dues preses submergides al riu per detenir els al·luvions que portava, i posteriorment, amb l'ajut d'una draga³⁰⁹ que es va adquirir, realitzar un buidatge parcial de la zona central del llit del riu. Per protegir la zona dragada de l'entrada del mar, es va construir un petit espigó a la platja de Santa Lucía.

- El tercer apartat es denominava *Conservación y mejora del puerto interior*. La zona del port natural de Manila era en realitat un port natural exterior que s'obria al mar. El projecte plantejava el condicionament de part de la sortida al mar del riu Pasig per crear-ne un port interior. Per realitzar-lo, es van extreure 37.520 metres cúbics de fang, havent d'estar parats sis mesos els treballs degut a que es va trencar la draga manual que s'utilitzava³¹⁰. Aquesta falta de mitjans va impossibilitar la millora de la barra, i com a conseqüència va quedar un canal molt estret entre el banc

³⁰⁹ Inicialment es van comprar dragues manuals, però un cop posades a prova, i degut a que els operaris no tenien força suficient per realitzar els treballs adequadament, degut a la pesadesa dels fangs que s'extreien, es va optar per comprar una petita màquina de vapor que produís el moviment per realitzar el drenatge.

³¹⁰ Trobem varis comentaris entre els enginyers on es discuteix sobre la poca "professionalitat" en l'execució dels treballs de dragatge, fet que va suposar el trencament de la draga manual. L'argumentació més crítica defensava que el primer que s'havia d'haver fet era dragar la zona baixa del riu més propera a la desembocadura, ja que almenys quedaria habilitat una part del port interior per al seu ús, en comptes de començar per la part interior, que feia que l'obra no fos hàbil fins la seva finalització.

de ponent i el dic sud del riu, fet que inhabilitava durant un període l'ús del port interior, ni que fos parcialment. L'altra part important d'aquest apartat era el consistent en la reparació dels molls del Pasig. Aquest punt tenia la complicació addicional que requeria de l'expropiació de cases i terrenys del marge dret del riu.

Com hem comentat, durant el 1880 i 1881 es van iniciar els projectes³¹¹ i es van dividir les obres en els tres apartats comentats, iniciant-se els treballs, aquest primer període el podríem anomenar de projecció de les obres. A partir d'aquí i fins 1887, entrem en la fase d'execució de les obres, però aquestes no van seguir una execució gradual. De fet, dividirem les obres en dues fases, la primera entre 1882 i 1885 i la segona entre 1885 i 1887.

El primer període, entre 1882 i 1885, es va caracteritzar per que en la major part, les obres van quedar paralitzades, i va ser el període de majors contrarietats per al port, tant per les dificultats legals com per les produïdes per el canvi de personal que treballava a les instal·lacions. A nivell legal es va iniciar la tramitació d'esmenes al projecte inicial, ja que a mitjans de 1881, l'enginyer director de les obres³¹², degut als dubtes que se li presentaven a partir del redactat de la Real Orden del 30 de Gener de 1881, va enviar una consulta, que va ser contestada amb data 23 de desembre del mateix any. A partir d'aquesta consulta, i un cop aclarits els dubtes,

³¹¹ Real Orden de 30 de Gener de 1881, on es manava redactar un projecte per al nou port de Manila.

³¹² L'enginyer responsable de les obres era Eduardo López Navarro, qui també havia projectat i dirigit les obres de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupán.

es va acabar de redactar el projecte, que es va presentar a la junta del port a finals de maig de 1882.

Fins a mitjans de l'any 1882 no es va autoritzar la construcció de les obres de la oficina del port. Durant aquests primers anys van continuar les proves a laboratori per trobar un ciment adequat a les condicions marines del port. D'altra banda els treballs a la pedrera i al moll van continuar, així com els del magatzem que s'hi havia de construir, edifici que es va acabar durant el segon trimestre de l'any.



Edifici principal de les obres del port de Manila.
Font: El imaginario colonial (1521-1945) pp. 46

Les obres van quedar parades i una part de les realitzades fins la data malmeses degut a dos forts tifons que van afectar a la badia de Manila els mesos d'octubre i novembre de 1882. Una mostra³¹³

³¹³ Sobre la destrucció produïda cal destacar les fotografies preses per Francisco Van Camp, en especial les corresponents a la refinaria de sucre de l'empresa Manila Yengari Sugar, situada a Mandaloyan o la vista de la destrucció del barri de l'Ermita, ambdues localitzacions situades als ravals de Manila.

de la destrucció que van ocasionar els tifons, en especial el produït el dia 20 d'octubre, ens dona la descripció del corresponal de *La Ilustración Española y Americana* des de Santa Cruz de La Laguna d'un paisatge desolador:

El extraordinario fenómeno se desarrolló con espantosa violencia, derribando casas, tronchando los árboles, arrancando los sembrados y, lo que es más sensible, ocasionando numerosas desgracias personales. Muchas poblaciones quedaron arruinadas y los arrabales de Ermita o Tondo en Manila quedaron casi destruidos³¹⁴.



Destrosses dels tifons de 1882 a Manila.

Font: Arxiu personal Van Camp.

Poc després del desastre i cop reorganitzats els treballs, uns mesos més tard, es va començar a habilitar els accessos a la pedrera, i el transport de la pedra extreta per via fluvial, amb la compra de les gavarres i d'una llanxa de vapor auxiliar del tren de transport de pedra.

³¹⁴ HONISS, A. *La Ilustración Española y Americana*, Valladolid, Museo Oriental, Real Colegio de Padres Agustinos, Noviembre de 1882.



Grua de vapor de 10 Tm i Ganguil de fusta amb pou central a Manila.
Font: El imaginario colonial: 1521-1945 pp 46

Durant els anys d'aquest primer període es van construir les preses de Taytay i Tipás i es va començar la construcció de la de Taguig. Es va continuar amb el dragatge de la desembocadura del Pasig, a mida que es posaven en ús els mitjans disponibles, es finalitzaven els expedients d'expropiació i es proposaven les variacions que es van considerar oportunes per a l'execució dels nous trams de moll que s'havien de construir aigües avall del pont d'Espanya, davant de l'edifici de la Capitania del port. Al costat de l'edifici de la Capitania del port es va construir un taller per fabricar els blocs de ciment que fossin necessaris per complementar els de pedra que s'extreien de la pedrera.

A principis de l'any 1883, l'enginyer encarregat del projecte, Eduardo López Navarro, es va veure obligat a abandonar la direcció, degut a una malaltia que s'allargava des dels darrers anys, i va marxar llicenciat el mes de gener de retorn a Espanya, deixant vacant la seva plaça. Uns dels enginyers del seu equip, i home de confiança, que havia treballat amb ell en diversos

projectes a les Filipines, i en aquell moment es trobava dirigint el projecte d'abastiment i xarxa d'aigües per la ciutat de Manila, Genaro Palacios, el va substituir en el càrrec. El projecte de creació de la xarxa d'abastiment d'aigua per a la ciutat de Manila, es trobava en el període de major impuls i feina per Palacios, i aquest fet va reduir l'agenda i el temps disponible per dedicar-se a les obres d'ampliació del port. Per molt que Palacios va intentar finalitzar primerament el projecte de la xarxa d'aigües, per poder dedicar-se al port, bona part de les tasques a realitzar van reduir la seva càrrega de treball. Òbviament aquest punt va perjudicar considerablement el calendari d'execució de les obres d'ampliació del port de Manila. El que si que va disposar Palacios va ser realitzar les obres menors que posteriorment serien necessàries per a l'execució del projecte final, intentant guanyar temps a l'obra futura. Dins d'aquestes obres menors, destaquen la finalització de les oficines centrals, i la prolongació del moll de l'embarcador. Degut a que es va continuar amb l'extracció de pedra de la pedrera, apareixien contínuament grans quantitats de terra i pedra descomposta, alternant amb blocs de pedra granítica. Aquestes extraccions de terra es van traslladar al moll de l'embarcador, en primer cas, per que era necessari perllongar-lo per que es poguessin amarrar les embarcacions. El moll es va allargar en uns 500 metres des del seu origen, permetent un calat suficient per poder entrar els transports, fins i tot en l'època seca, quan el riu baixava amb menys cabal. Per transportar la pedra, es van iniciar les negociacions amb Hong Kong per comprar dos remolcadors, amb la intenció d'acabar abans les obres del port, però finalment, el govern va contractar, com de costum, amb la casa *Satre de Lyon*, comprant dos remolcadors de 130 cavalls i capaços de remolcar tres gavarres. Aquests remolcadors es van encarregar el

primer de desembre de 1884 i no es podrien rebre a les Filipines fins el mes de Juny de l'any 1885. Finalment, per cobrir aquest període es va comprar un remolcador a Hong Kong que es quedaria posteriorment com a auxiliar, podent iniciar al moment el transport de pedra. D'altra banda es va encarregar també una altra draga, de la marca Priestman, ja que els operaris havien adquirit l'experiència necessària per fer-la anar adequadament i la feina de dragatge avançava a un bon ritme. Finalment, al desembre de 1884, es van instal·lar amarratges provisionals per poder emplaçar les primeres barques, i es van construir magatzems per dipositar les eines i objectes de valor.



Draga de ferro Priestman de 60 cv a Manila
Font: El imaginario colonial (1521-1945) pp.46

El 18 de novembre de 1884, es va produir una incidència important per al desenvolupament de les obres, ja que un tifó de gran magnitud, i que en principi no havia d'impactar per la badia de Manila, va entrar de sobte a la badia i no va donar temps a entrar al riu la draga de ferro que s'havia adquirit recentment i l'antiga de fusta i les dues van impactar a la platja de Santa Lucia, d'on es van

recuperar. La draga de ferro no va requerir pràcticament de reparacions, ja que l'estructura es trobava intacta, però la draga de fusta va quedar inoperant, degut al seu mal estat general. A finals de l'any 1884, es van reparar els molls del Pasig, finalitzant les expropiacions, eixamplant les voreres i empedrant els carrers, amb la pedra extreta de la pedrera propera.

La segona fase de les obres, entre els anys 1885 i 1888, s'iniciava amb un escenari molt decebedor pel que feia al calendari del projecte i a les eines de les que es disposava. No només havia hagut de marxar l'enginyer en cap, si no que part de les eines de major importància, com la draga de fusta no es trobaven en disposició de ser utilitzades a l'obra i s'havia perdut bastant temps, en bona part degut a les inclemències del temps. Així es mostra, amb un sentiment d'impotència a l'informe presentat per l'enginyer en cap Genaro Palacios³¹⁵:

La campaña emprendida por el ingeniero que suscribe ha sido de las más penosas y de menos resultados prácticos, porque teniendo sólo algunos aparatos (...) y era preciso organizar, todo el servicio y empezar las obras, puesto que estaban autorizadas en la ejecución del proyecto.

S'iniciava l'any 1885 muntant els serveis, en especial el de transport i buidat de pedra de la pedrera, per poder formar les bases dels dics, en la part submergida, amb la pedra extreta de l'explotació. Entre els anys que es portaven des de l'inici de les obres, el preu del ciment havia baixat un 20%, des dels 34 pesos per tona fins els 27 pesos i es va plantejar la possibilitat d'omplir

³¹⁵ GARCIA MORON, J. *Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1899

les parts superiors dels dics amb blocs de ciment en comptes d'utilitzar la pedra de la pedrera. Per refermar aquesta idea es van calcular els costos d'extracció de la pedra, i es van arribar a la conclusió que la pedra extreta era un 60% més cara que els blocs de ciment fabricats al taller. En base a aquests elements es va presentar una modificació del projecte a la Junta a finals de 1885. Durant aquest any també es va haver de reparar la coberta de l'oficina central, ja que els tifons l'havien malmès. Per evitar possibles reparacions en un futur per causes similars, es va optar per cobrir-la amb una coberta de ferro galvanitzat, assentada sobre l'anterior, i es va finalitzar durant el mes d'octubre de 1885.

Una de les primeres necessitats que es presentaven en començar les obres del port era la de construir els edificis indispensables per a col·locar la maquinària de fabricació del formigó per als blocs i els magatzems de dipòsit de cal i ciment, que segons el projecte³¹⁶ s'havien d'ubicar propers als molls del riu Pasig. També es va habilitar un taller de reparació de maquinària i eines, equipat amb torns, trepants, cisalles i punxons.

Es van construir dos varadors paral·lels a la platja de Tondo, amb l'objecte de reparar i botar les embarcacions que tinguessin base al port de Manila, i un altre a Cavite³¹⁷. Aquests varadors s'utilitzaven també per al muntatge dels vapors remolcadors

³¹⁶ La ubicació dels magatzems i dipòsits es troba al projecte sota un apartat especial anomenat "Instalación del taller de bloques", a "Instalación de los talleres".

³¹⁷ El varador de Cavite era propietat d'una societat particular, on també hi podien entrar els vaixells amb matrícula de Manila, malgrat era molt car per a petites barques.

comprats a França, que es van lliurar finalment el setembre de 1885.

En el projecte de les obres menors, apareixia també la connexió mitjançant telègraf, amb línies que partien des de l'oficina central fins a tots els punts de l'obra, fins i tot a la pedrera que es trobava a una distància de 26 quilòmetres. Una altra línia anava fins a l'observatori municipal, per poder tenir temps suficient de preveure i anunciar els temporals i els possibles efectes destructors dels tifons.

Una altra de les obres de consideració era la pavimentació de les explanades guanyades al mar. Per realitzar aquest part de les obres, en un primer període, es va aprofitar la baixada de la marea, per anar reomplint poc a poc amb les restes de terra extreta de la pedrera la zona que posteriorment s'havia d'explanar i pavimentar. Es va desestimar la utilització de les terres, majoritàriament fangoses que provenien del dragatge del propi port, degut a que eren inconsistents³¹⁸ per a suportar una construcció posterior que s'hi volgués emplaçar sobre el paviment. Es van assentar els fonaments interposant blocs de ciment i sorra i grava per donar més consistència al terreny explanat. Per transportar les terres de la pedrera es va utilitzar el sistema de vies, juntament amb unes grues portàtils comprades a Bazan, Megy i Echeverria. S'omplien els vagons amb pala a la pedrera i es transportaven fins al moll, on amb l'ajuda de la grua es carregava

³¹⁸ Amb les terres extretes del fons de la badia es procedia de la següent manera: es deixava assecat el fang i es passava per un sedàs que separava la sorra fina per ser utilitzada per al morter. Després es destriava la grava per al formigó i la resta es recollia com a terra per a omplir les explanades. El principal problema va sorgir de que la terra que s'extreia no era uniforme, a vegades era pobre en grava i abundant en sorra, i es descompensaven les proporcions a utilitzar.

una gavarra que transportava la terra fins la part de l'esplanada que s'estava guanyant al mar i es deixava anar la càrrega, per drenar aquella porció de terreny. Cal destacar, que durant les obres d'explanació, es van haver de reparar en diverses ocasions les grues, ja que la fusta emprada per a la seva construcció, no suportava prou bé la humitat i calor del clima de les Filipines, i es van haver de reparar amb fustes locals.

Per avançar en la construcció de les explanades, es va comprar una petita locomotora a vapor per portar els vagons des de la pedrera. La locomotora va començar a funcionar a mitjans de 1886 i era capaç de transportar unes 25 tones de pes. Es van utilitzar més de 100 vagons per transportar terra, en trens formats de 10 vagons cadascun, que s'anaven posicionant a les diferents parts, ja fos al interior de la pedrera, a l'inici de l'explotació o als molls per a la descàrrega. Totes aquestes obres es van dur a terme durant els anys 1886 i 1887. En total es van guanyar al mar 55.934 metres quadrats i es van necessitar 155.491 metres cúbics de terra per formar les explanades. Posteriorment es va instal·lar una grua descarregadora de vapor per a vaixells, per poder iniciar les operacions de càrrega i descàrrega del port de Manila.

Durant l'any 1886, es va haver de fer una intervenció a la pedrera, degut a que es van haver de recollir les aigües d'un petita deu que hi va aparèixer. Es va aprofitar per transportar-les fins a la oficina magatzem que s'havia construït per gestionar-la i que fins aleshores no disposava d'aigua corrent. Es va construir també un petit dipòsit per abastir més fàcilment d'aigua la locomotora que corria per la via fins al port, per poder omplir el calderí tant a la parada de la pedrera com al port, com ja es feia habitualment. Per

que ens fem una idea del volum de l'extracció, els transports arribaven a omplir una gavarra diària. S'utilitzaven simultàniament quatre gavarres, dues pel transport, una en cada direcció, una altra a l'origen carregant i a quarta descarregant la càrrega del dia anterior. Per realitzar la descàrrega, un cop les gavarres arribaven a lloc convenient, es descarregaven obrint les comportes laterals, i s'apilaven els blocs de pedra a la part central dels dics, en forma de mur, i quan aquest mur natural agafava l'alçada establerta al projecte, es revestia l'exterior amb blocs de ciment de menor dimensió. Aquests blocs en principi s'havien d'anar reposant a mida que passava el temps per mantenir l'estructura del dic davant l'embat de les onades i el fort desgast produït per les marees.

Les altres gavarres s'utilitzaven per donar suport a les dragues que treballaven contínuament buidant el fons de la badia, en el seu tram interior. En aquest cas, la draga es situava en un cantó de l'embarcació i anava deixant la càrrega (el fang extret) al cantó oposat com a contrapès.

Una de les explanades construïdes, que tenia una superfície de 450 m de llarg per 50 d'ample, es va destinar a la col·locació dels blocs de ciment fabricats que havien de servir de revestiment auxiliar per als dics i per cimentar les explanades per exemple. Els blocs fabricats es disposaven en quatre grans passadissos, pel centre dels quals corria una grua mòbil, col·locada en un vagó plataforma i moguda sobre les vies que s'hi van disposar. Aquestes vies morien en una via central, on es descarregaven després fins els vagons de transbord, dirigint-se finalment a la via general de conducció al moll.

El moll era de fusta i es trobava situat al riu Pasig, amb una pendent que permetia que part del moll entrés a l'aigua i quedés flotant per poder treballar en funció de les marees. La via de servei entrava sobre el moll i d'aquesta manera es podien transportar còmodament els carretons amb els blocs fins a les gavarres que els havien de traslladar aigües endins. Com es comenta a la Memòria³¹⁹ sobre el desenvolupament de les obres:

La locomotora conduce el bloque, como habíamos calculado, al pie de una grua de vapor de las arregladas con armazón de hierro colocada en el muelle, cuya grua toma el bloque y lo deposita en una barcaza, y cuando hay suficiente número se remolcan a la obra, donde otra grua flotante, análoga a la anterior, los coloca en su sitio.

Tots els materials utilitzats a les obres s'havien adquirit en subhasta on els proveïdors havien d'ofertar. Els materials per produir els blocs es van dividir en tres partides, segons fossin, *Material de via*, *Material de càrrega i transport* o *Material de fabricació de formigó*. Durant el mes d'octubre de 1885 es van rebre les propostes de sis fabricants, i es va triar carril *Brunel* per a les vies del taller dels blocs i carril *Vignoles* per a les vies de transport. Pel que fa als aparells de càrrega i transport es van adquirir les grues de la casa *Sauter Lemonnier*, i els transbordadors de vapor de la marca *Braine-le-Compte*, mentre que els vagons i les plataformes per al transport de blocs es van comprar a la casa de la *Usines et Fonderiet de Baume et Marpent*. D'altra banda, les formigoneres es van adquirir a la marca anglesa *Burton*.

³¹⁹ GARCIA MORON, J. *Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1899

La major part d'aquesta maquinaria es va rebre durant el transcurs de 1886, però part de la maquinaria sol·licitada es va extraviar i es va haver de reposar degut a que durant el mes de juny de 1886, un vaixell amb el carregament es va perdre als estrets de Balabac. Malgrat es va telegrafiar amb urgència per repetir l'enviament, aquest no va arribar fins el mes de Febrer de 1887, i no es va poder utilitzar la maquinaria fins els mesos de Juliol i Agost, un cop instal·lada. Uns mesos després, es va recuperar el vaixell naufragat i part de la càrrega es va poder comprar a baix preu, en especial algun material de via i sis vagons-plataforma que es van incorporar al projecte.

Amb les tasques principals més o menys enllestides, com eren el reforç i ampliació dels dics i el dragatge del port interior, quedava encara pendent bona part de la canalització del riu Pasig. A inicis dels anys 80 s'havien construït diverses preses submergides per amansar i dirigir la corrent envers el mar, en els braços secundaris del Pasig i de San Mateo.

L'any 1884 es va començar a treballar en el dragatge de la zona, tant en el braç del Pasig com en el de San Mateo, fet que va permetre posteriorment iniciar el trasllat dels blocs de pedra fins als dics per reforçar-los, com s'ha explicat anteriorment. L'any 1885, van quedar lliures els passos interiors del riu i les tasques de dragatge van continuar cap a la desembocadura, fins que l'any 1886 i part de 1887, es va treballar en la part final i es va lliurar el fons per al pas de vaixells de gran tonatge. Però, una altra vegada, les inclemències del temps tan freqüents a les Filipines van tirar per terra part de la feina feta.

Durant el Juliol de 1887, es van produir forts temporals i el riu Pasig va baixar amb grans avingudes, inundant de fang una altra vegada la desembocadura. Aquest fet va deixar en evidència la temporalitat de les tasques realitzades, en el sentit que un dragatge havia de ser un pas previ a una canalització que assentés el llit del riu i evités en un futur problemes per al nou port. Davant d'aquesta problemàtica, es va decidir canalitzar la part final de la desembocadura del riu Pasig. Com ens comenta³²⁰ l'enginyer en cap del projecte a la Memòria:

Compréndese perfectamente cuánto complica la canalización del Pasig la afluencia del San Mateo y qué problema tan difícil de resolver es hacer navegable la región superior, que además de lo expuesto se halla sujeta a la perturbación de otros brazos secundarios, de los que no podemos ocuparnos, porque el estudio que vamos bosquejando no es de este lugar. Indicaremos sin embargo, que la solución radical y casi única del problema es, en nuestro entender, desviar el San Mateo en su parte superior, de manera que vierta a la Laguna, para lo cual debería construirse una presa que solo dejaría correr parte de su caudal al Pasig en las grandes avenidas. Debería además rebajarse el nivel de la Laguna todo lo posible, con objeto de que la pendiente general del Pasig fuese algo más suave y permitiera las cortas en su región inferior sin la producción de grandes corrientes.

Aquest punt era important perquè afectava directament a la navegabilitat del port. Els meandres tan tancats a la confluència del riu San Mateo, feien molt difícil el pas d'un vaixell de trenta metres d'eslora i quasi impossible quan anava remolcat, i aquesta

³²⁰ GARCIA MORON, J. *Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1899

situació obligava a realitzar les obres de canalització del riu en el seu tram final.

Es va realitzar un projecte per corregir aquests problemes i es va optar per rectificar un tros de la regió superior del riu Pasig, que en un quilòmetre d'extensió presentava quatre meandres, tres dels quals molt tancats i que eren la desesperació dels que es veien obligats a transitar-los. D'altra banda es suavitzaven dos meandres a l'alçada de Malapatnabató i es construïa una petita presa a la illa de Santa Rosa per corregir el traçat del riu per facilitar la seva navegabilitat.

Pel que fa a les obres del Port exterior, l'execució d'aquesta part del projecte es va iniciar l'any 1885, i es van reforçar³²¹ i ampliar els dics de l'oest i de l'est. El dic de l'oest era el que protegia el port del mar exterior i era més urgent d'avançar, que no pas el dic de l'est. En el cas del dic de l'oest es va ampliar amb una explanada inicial de 125 metres i una llargada total de 1.800 metres (incloent les explanades), amb una alçada mitjana entre 4 i 5 metres sobre la superfície a plenamar.

Aquest dic es composava de dos murs, un exterior, que cobria els 1800 metres i varis murs interiors, el primer dels quals partint de l'esplanada amb una longitud de 336 metres i una dàrsena de cabotatge d'uns 600 metres de longitud, i diversos murs divisoris d'uns 40 metres cadascun. Pel que fa a l'ampliació del dic de l'est, els treballs no es van iniciar fins l'any 1886, que es van començar

³²¹ Els treballs de reforç i ampliació dels dics es realitzaven com s'ha comentat anteriorment, primer amb una base creada pels blocs de pedra i posteriorment amb blocs de formigó com a revestiment.

a tirar blocs per crear-ne l'estructura, durant tot l'any 1886 i el primer trimestre del 1887. Es va ampliar en una estructura de 120 metres de llarg.



Obres d'ampliació del dic de l'Est al port de Manila.

Font: El imaginario colonial (1521-1945)

Amb l'ampliació dels dics exteriors, s'augmentava la zona protegida i juntament amb els accessos i el dragatge interior, es permetia l'entrada de vaixells de càrrega de major dimensió, creant una infraestructura preparada per al comerç internacional de l'època. Com es comentava als informes³²² presentats per la Junta d'obres, es considerava que:

Las obras del puerto de Manila, constituyen uno de los principales puertos de nuestras posesiones ultramarinas, que podrá competir con los principales de la India inglesa, permitiendo la entrada de los mayores buques, aumentando el comercio y el tráfico en la capital y en todo el archipiélago, y pudiendo formarse una nueva y extensa barriada en los terrenos ganados al mar en la proximidad de la bahía.

³²² DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1898

5.3 Els ports internacionals d'Iloilo i Cebú

La *Dirección General de Obras Públicas* va iniciar també els treballs de millora i reforma d'altres ports secundaris a les Filipines. El cabotatge era la principal via de transport de mercaderies a l'arxipèlag filipí, entre d'altres raons, perquè la població filipina es trobava concentrada a les costes i les valls dels rius principals. L'any 1875 només hi havia tres ports a l'arxipèlag filipí habilitats per al comerç internacional i que podien rebre i despatxar mercaderies de vaixells de gran tonatge. Es tractava dels ports de Manila, d'Iloilo i de Cebú³²³. Manila era el principal receptor de mercaderies de l'exterior, on destacaven la importació de fils i teixits. Respecte a les exportacions, la majoria de productes provenien de Luzón, a excepció del carbó que s'extreia de Cebú i l'abacà que provenia de Leyte i Samar principalment³²⁴:

Las cifras apuntadas demuestran que el 85 por 100 del movimiento total mercantil del Archipiélago se verifica por el puerto de Manila, y prueban la importancia que bajo el punto de vista comercial tiene hoy día aquella capital, así como la isla de Luzón, pues según hemos ya manifestado, todos los productos agrícolas que se exportan por aquel puerto proceden de la isla, excepto una mitad aproximadamente del abacá que se importa de las islas de Leyte y Samar principalmente.

Respecte a les ampliacions dels ports d'Iloilo i de Cebú, van patir un retard important, degut a la falta de fons i de recursos, que es

³²³ Manila, Iloilo i Cebú eren els principals centres a les Filipines, seran les seus dels departaments administratius d'ambdós administracions i en el cas nord-americà, aquestes tres poblacions seran les seus dels Tribunals de Primera Instància. Segons TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, New York, The Outlook Company, 1902, pp 52

³²⁴ PALACIOS, G. *Reseña general sobre la importancia mercantil de la isla de Luzón (Filipinas)*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1877

van centrar en la millora del port de Manila, inicialment i en els sistema de fars i senyalització posteriorment. A data de 1898, el projecte del port d'Iloilo ja tenia constituïda la Junta de seguiment de les obres i s'estava treballant en el projecte que s'havia d'iniciar l'any següent, a l'espera de l'aprovació de diverses modificacions efectuades³²⁵. Pel que fa al projecte d'ampliació del port de Cebú, a data de 1898, encara no s'havia enviat el projecte de les obres del port, i tot just s'havia demanat de constituir la Junta que les havia de dirigir i s'estava en el termini de propostes per a les tasques preliminars a l'obra principal.

Com hem comentat, una part de les inversions va anar destinada a la construcció de fars i sistemes de senyalització per facilitar la navegació. Fins mitjans dels anys vuitanta del segle XIX, només existien a Filipines tres fars i els llums de situació dels diferents ports. Aquesta situació va canviar l'Abril de 1885, quan es va aprovar un pla d'il·luminació marítima de les costes filipines³²⁶ on s'aprovava la construcció de trenta cinc fars per tota la costa. Posteriorment, l'any 1893 es van construir onze fars³²⁷ més que van ser de gran ajut per a la navegació de cabotatge que es practicava a les illes.

D'altra banda, es realitzaven inversions de manteniment en els ports de cabotatge, malgrat moltes vegades es trobaven en estat deficient degut a la manca de pressupost per a les inversions³²⁸:

³²⁵ DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1898

³²⁶ LA GACETA DE MADRID, 15 d'Abril de 1885

³²⁷ DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1898

³²⁸ DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1898

Existen otros puertos habilitados en Filipinas, y entre ellos algunos de buenas condiciones, como los de Batangas, Cagayan, Daet, Legazpi y Leyte; pero se carece de medios suficientes para realizar todas las obras necesarias para su mejora.

En els informes que va preparar el Departament de Guerra dels Estats Units, ens ratifica que la majoria del comerç internacional es produïa a partir dels ports de Manila, Iloilo, Cebú, i afegeixen el port de Sual, i de Zamboanga, però pot ser una errada en les informacions de que disposaven, ja que segons comenten, la informació prové dels navegants de cabotatge³²⁹:

La línia de costa de les illes immensa conté un gran nombre de bons ports, sinó com una conseqüència de la política exclusiva del govern espanyol en el tancament d'elles al comerç exterior, molt poc se sap, excepte de les informacions que ens proporcionen els navegants de cabotatge. El comerç es limita principalment a Manila, Iloilo, Cebu i Sual. Zamboanga, a l'illa de Mindanao, és també un port obert.

5.4 Fars i ports al canvi d'administració

Segons els primers registres nord-americans, l'any 1902, hi havia 196 ports operatius a les Filipines³³⁰, mentre que segons la mateixa font, just abans de l'ocupació nord-americana hi havia només 63 ports habilitats. Si ens fixem en la llista de ports que ens dóna el cens de 1903 i la comparem amb el llistat de fars que apareix a la Revista de Obras Públicas (número 119, de data 15 de Setembre de 1898), podem veure que la gran majoria dels nous

³²⁹ U.S. WAR DEPARTMENT, *Military Notes on the Philippines*, Government Printing Office, Washington, 1898, Pg 12

³³⁰ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Manila, 1903, pp. 579

ports oberts per l'administració americana es troben fora de Luzón i corresponen a les altres illes de l'arxipèlag. Aquest punt ens donaria una mostra de l'augment que es va produir en el comerç interinsular a l'arxipèlag filipí, o simplement es va regularitzar la situació de molts ports naturals que s'utilitzaven habitualment per al cabotatge en època espanyola, però que no disposaven d'infraestructures suficients per ser considerats ports habilitats, sovint equipats amb fars i estructures de fusta.



Far de fusta (esquerra) i far d'obra (dreta) a Filipines.

Font: El imaginario colonial (1521-1945) pp. 47

Sobre la idea general de crear una xarxa ferroviària i una economia de plantació dirigida a l'exportació connectant els ports³³¹:

El aumento de la producción agrícola en aquel territorio (Filipinas), que ya era antes de gran importancia, y que ha de serlo más aún en lo sucesivo, exige que se proporcionen los medios mejores para transportar y dar fácil salida a dichos productos y a los que nazcan del cultivo de las grandes extensiones del terreno aún no trabajadas. Y para ello, no solo deben construirse las líneas ferroviarias del plan aprobado, sino que deben proyectarse ferrocarriles secundarios que contribuyan entre todas al establecimiento de fincas y terrenos

³³¹ DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1899

cultivados dónde no existen, al transporte de los productos a los puntos de consumo o de embarque y al desarrollo de la riqueza general del país.

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.

5.5. Nova ampliació del port de Manila

La comissió va aprovar un ajut per a la millora de les obres portuàries de Manila, i implicar una despesa de tres milions de dòlars. Segons Taft, la situació del port de Manila no era del tot satisfactòria. Hi havia la sensació popular que la badia de Manila era massa petita com per formar un port en si mateixa, però Taft creia que aquesta idea era un gran error. La badia tenia suficient amplada i s'obria davant de Manila, entre el Mar de la Xina i la badia, una zona prou àmplia per protegir els vaixells durant el monsó, i permetre'ls carregar i descarregar durant l'estació humida. Els espanyols van construir part d'un dic, amb aquesta idea, però no van finalitzar el projecte i la protecció que el dic oferia no era suficient per permetre el pas als transports. A falta de finalitzar aquest projecte, els espanyols utilitzaven la desembocadura del riu Pasig que oferia un port per als vaixells amb una fondària de cinc metres, però era del tot insuficient i, segons Taft,

“la demanda per una ampliació del port és més que imprescindible. S'espera que l'obra del port es completarà en dos anys, i, amb un bon port i la millora del sistema de càrrega i descàrrega, el port de Manila, sens dubte, es convertirà en un dels més importants a l'Orient”³³².

La millora del port de Manila donaria major capacitat al comerç internacional i era la via que també havia seguit l'administració espanyola per fomentar les exportacions, però les dificultats de comunicació a nivell intern eren molt grans, sobretot a nivell provincial. Taft, es trobava que havia d'integrar el territori sota l'administració americana per acabar amb els insurrectes que utilitzaven les zones aïllades com a base d'operacions. En aquells moments, la millor porta d'accés a aquestes àrees era la via marítima i el control dels ports de l'arxipèlag. Per controlar-los i posar-los sota el sistema administratiu, la comissió havia contractat la construcció de vint petites embarcacions marítimes amb les que s'esperava transportar el correus, els policies necessaris per mantenir l'ordre i es garantia el transport dels funcionaris provincials entre les capitals de províncies i Manila. D'aquesta manera es millorava substancialment la comunicació entre les diferents àrees de Filipines que després de la guerra, segons Taft, *“en el sistema actual de vegades pren més temps per arribar a les capitals d'algunes de les províncies més remotes de Manila que es triga a anar a San Francisco”³³³.*

Els americans van iniciar les obres d'ampliació del port de Manila, seguint els plans que els espanyols havien projectat, però posant

³³² TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, New York, The Outlook Company, 1902, pp 38-39

³³³ TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, New York, The Outlook Company, 1902, pp 58

els recursos i pressionant el terminis per poder realitzar una obra d'aquelles característiques en el seu 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.

A partir del dic que havien iniciat els espanyols, però que era del tot insuficient, es va construir un port esplèndid mitjançant la construcció d'un dic immens cap al sud des de la desembocadura del Pasig, darrera del qual es va donar més fondària al mar. Es van adaptar grues i dàrsenes i segons Barrows³³⁴, "*fins i tot la nau més gran de l'oceà Pacífic hi podria atracar*". La zona de serveis es va ampliar a la seva vegada construint les instal·lacions corresponents a magatzems i transports. Aquestes millores, que van costar prop de quatre milions de dòlars, es van completar el maig de 1908.

5.6. Conclusions

La navegació de cabotatge era el gran sistema de transport a Luzón a finals de segle XIX, i l'administració espanyola tenia clar que el fet de connectar el ferrocarril amb els ports era pràcticament

³³⁴ BARROWS, D. P., *A decade of American government in the Philippines, 1903-1913*, New York, World Book Company, 1914 pp 19

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.

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. 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.

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.

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 terminis 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'Orient³³⁵.

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 Xapó. Aquests comptaven amb unes excel·lents

³³⁵ AUSTIN, O.P., *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 Labor, Washington, Government Printing Office, January 1907, pp 6

instal·lacions per a l'emmagatzematge i distribució de mercaderies a l'engròs i vehiculaven la major part del comerç regional.

El port de Manila va esdevenir la porta de sortida de les exportacions dels productes que es produïen a Luzón i no arribarà a ser un centre comercial o logístic d'importància en el comerç regional del nivell de Hongkong o Singapur. És més, la seva dependència envers els Estats Units, provocarà que durant les primeres dècades del segle XX, pràcticament la majoria de transaccions comercials es produiran amb Nord Amèrica.

La importància dels ports filipins entrarà dins l'estratègia militar d'expansió americana al Pacífic. Després de la seva derrota de 1905 contra Rússia, Japó es va convertir, als ulls d'Amèrica, en un rival per al control de les Filipines. Els japonesos havien iniciat un sistema d'espionatge sobre les Filipines³³⁶, malgrat l'objectiu d'aquest no era la invasió de les illes, sinó una mostra de pressió per incitar els filipins a freqüents aixecaments, amb l'esperança que els Estats Units estiguessin disposats a desfer-se de l'arxipèlag a qualsevol preu. Per donar resposta a aquestes activitats, el president Theodore Roosevelt, l'any 1907 va ordenar a la Divisió d'informació Militar, la presentació de notes setmanals sobre les activitats i intencions aparents dels japonesos a tot el món, convençut que el Japó estava preparant un moviment hostil contra els Estats Units. A Filipines, van augmentar les tensions amb Tòquio sobre la immigració japonesa, i Roosevelt va ordenar a la Flota de l'Atlàntic creuar el Pacífic en una demostració de força.

³³⁶ McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 184

Aquesta espectacular demostració del poder naval americà era més un espectacle que una realitat i no podia amagar el fet de la retirada dels Estats Units al Pacífic occidental. A Filipines va augmentar la sensació creixent que la influència dels EUA s'estava esvaint. Per contrarestar-la, el successor de Roosevelt, el president William H. Taft, va ordenar³³⁷ a la Marina dels EUA que les forces principals tornessin a Pearl Harbor a finals de 1909 i va acabar la construcció de les principals fortificacions navals a les Filipines, situades a Corregidor i a la badia de Subic.

³³⁷ McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009 pp 184

CAPITOL VI:

TRAMVIA A MANILA

6.1. Tramvia de Manila a Malabon

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. Per realitzar el projecte, es van aportar³³⁸ els documents i plans inclosos relatius a l'autorització requerida al representant del ferrocarril entre Manila i Dagupan, per estudiar i construir una línia entre l'estació central de Manila fins a la desembocadura del riu Pasig, al port de Manila.



Molls del Riu Pasig a Manila.

Font: El imaginario colonial (1521-1945) pp.50

De cara a l'aprovació del nou tram es van estudiar els informes emesos a diverses parts de l'illa sobre diferents seccions i en vista d'aquests, es va classificar aquell tram de via com a tramvia urbà, fet que va obligar a realitzar una nova concessió que es va haver de sotmetre a l'indicat a la Llei de Ferrocarrils de la Península aplicable a les Filipines. El pla elaborat per López Navarro, pel ferrocarril entre Manila i Dagupan, ja incorporava la previsió per

³³⁸ LA GACETA DE MANILA del 5 de Juliol de 1893 - Departament Colonial No. 604

construir aquest nou tram de via una línia entre l'estació central de Manila i els molls del riu Pasig. La proposta es va aprovar sota clàusules amb unes condicions especials, en tota la línia els rails no podien anar elevats respecte el paviment i que a la zona del moll s'havien d'instal·lar guarda rails. S'havia de deixar una distància de cinc metres entre el mur dels molls i la línia de tren, comptada des del rail exterior. Els nivells de les agulles que s'havien d'utilitzar, havien de col·locar-se al cantó de la cuneta i les barres de connexió havien d'estar enterrades. Abans de fer publicar la venda pública de la concessió per la línia als peticionaris calia presentar un calendari de condicions tècniques per la construcció de les obres, i un pla detallat del pont penjant que s'havia de construir sobre el *Canal de la Reina*, especificant clarament el sistema que s'havia de posar en marxa per gestionar el pont.

Posteriorment, la *Inspecció General d'Obres Públiques* de les Illes Filipines havia de prescriure les condicions de venda pública de la concessió de la línia, tenint en compte que per tal propòsit les provisions generals sota les quals s'havia disposat per la construcció i operació dels tramvies³³⁹. El concessionari havia de reparar i mantenir a costa seva els carrers i carreteres a través dels quals circulava la línia, inclosos els trams de paviment entre vies i en una distància de mig metre a cada cantó de la via. La velocitat dels trens a les diferents parts de la línia, així com les hores durant les quals els trens circulaven, s'havien de fixar per la *Inspecció General d'Obres Públiques* de les illes. La tarifa màxima s'establia en 80 cèntims de peso per a un vagó de 5 tones per la

³³⁹ U.S. CONGRESS, Senate, *Còpia Llei de Ferrocarrils*, Capítol VIII, 24 de Maig de 1878, Washington, Government Printing Office, 1899

línia completa. Totes les parts de la línia afectades pel servei marítim s'havien de regir per les disposicions de la legislació relatives als ports de la península.

En base a aquestes condicions es va anunciar³⁴⁰ la venda pública de la concessió del tramvia³⁴¹. La *Direcció General de l'Administració Civil d'Obres Públiques*, d'acord amb les prescripcions contingudes a la reial ordre N° 319, del 22 d'Abril de 1884, i en virtut de la resolució emesa en aquella data pel governador general, va autoritzar la venda en subhasta pública de la concessió per l'establiment i explotació del tramvia que havia d'operar amb locomotores per unir els molls de Tondo, a la capital, amb el poble de Malabon, a la província de Manila, sota la base de pla presentat per el Sr. D. Jacobo Zobel de Zangronis, el concessionari dels tramvies de Manila, per dirigir la venda i explotació d'aquests. La venda pública s'havia de produir amb anterioritat a la sessió de *Subhasta i Vendes Públiques de l'Administració Civil de data 16 d'Agost del 1884 a les 10 hores*, amb el propòsit de que el dit consell es reuneixi a la cambra d'actes públics de la Direcció General.

Els plans i la documentació de les condicions mencionades posteriorment s'havia d'obrir a la inspecció general d'obres públiques cada dia, excepte festius, des de les 8 del matí fins a la una del migdia. L'oferta a presentar s'havia de basar sobre les tarifes mencionades a l'article 27 del document de condicions, i s'havia de comptar per a un període com a màxim de seixanta

³⁴⁰ LA GACETA DE MANILA del 22 d'Abril de 1884

³⁴¹ LA GACETA DE MANILA del 18 de Juny de 1884

anys fixats per a la vida de la concessió. Les tarifes indicades per aquell tram de via i que regien a la concessió eren les següents:

Bitllet per primera classe a les tres seccions de la línia	0.07
Bitllet senzill de primera classe per la ruta completa	0.20
Bitllet per segona classe a les tres seccions de la línia	0.03
Bitllet senzill de segona classe per la ruta completa	0.10
Per equipatge o carrega el pes menor a 30 kg i amb un volum inferior a 300 metres cúbics	0.02
Per tona per quilòmetre per a càrregues de major pes	0.01

Les ofertes s'havien de preparar exactament d'acord al model annex³⁴², i s'havien de presentar tancades, durant la primera mitja hora de la trobada. De la mateixa manera, havien de portar adjunt un document provant que l'oferent havia dipositat al tresor general públic, com a garantia provisional, per poder formar part de la subhasta, la suma de \$1.104,17. Aquesta provisió no s'aplicaria a la oferta presentada pel Sr. Zobel o els seus representants perquè aquest import ja havia estat dipositat per ell.

Posteriorment s'havia d'emetre un rebut per les ofertes i rebuts de dipòsit i s'introduïen en un sobre i se'ls hi atorgava un número ordinal, amb la rúbrica de la part interessada. Quan les ofertes rebudes s'havien registrat, no podien ser modificades sota cap concepte.

³⁴² LA GACETA DE MANILA del 22 d'Abril de 1884 – *Model de la oferta per optar a la concessió D. _____, resident a _____, sent informat de l'anunci publicat per la direcció general de l'administració civil per la oferta pública de la concessió per l'establiment i explotació de la línia de tramvia a vapor entre Manila a Malabon, i sent informat dels plànols i dels documents de condicions que serveixen de base per a la concessió subjecte per al següent quadre de tarifes:[Aquí s'hauran d'expressar en figures i lletres les sis tarifes en el mateix ordre i classificació que s'han mencionat al tercer paràgraf][Data i signatura] El sobre haurà de portar la següent inscripció: "Oferta per a la concessió de la línia de tramvia a vapor entre Manila i Malabon."*

A la fi de la mitja hora inicial per a la recepció de les ofertes, s'obrien els sobres per ordre de numeració. El secretari procedia a la lectura prenent nota de cada un. La concessió era atorgada al millor oferent, el president feia públic l'anunci subjecte a l'aprovació de l'autoritat superior. En aquesta concessió³⁴³ existia un dret de tanteig reservat per al Sr. Zobel, atorgat per la reial ordre N^o. 319 citada anteriorment.

Si dues o més ofertes eren iguals s'obria una subhasta verbal de deu minuts entre els que havien presentat aquestes ofertes, en referència al període de seixanta anys fixats per la concessió amb un any d'increment com a màxim, atorgant la concessió a l'oferent que incrementés la primera oferta en major quantia. Si els oferents no volien incrementar l'oferta, la concessió s'atorgaria a aquell que tingués el nombre ordinal de presentació inferior, però en tot cas es mantenia el dret de tanteig pel Sr. Zobel. El Sr. Zobel podia exercir el dret de tanteig personalment o a partir d'un representant autoritzat, durant un període de quinze dies a partir de la data de subhasta.

Quan la venda pública havia finalitzat, i a l'espera del dret de tanteig, que podia ser exercit en un període de quinze dies, el president podia demanar a l'oferent que endossés a favor de l'Estat el rebut de dipòsit presentat per poder accedir a la subhasta, que s'havia d'executar o cancel·lar en el cas de que el Sr. Zobel exercités el seu dret.

³⁴³ LA GACETA DE MANILA, 10 Juny de 1884 R. Ruiz Martinez

Un informe de la subhasta havia de ser lliurat al Governador General, per que a la finalització del període de tanteig pogués comunicar el resultat al Secretari de les colònies, per atorgar definitivament la concessió.

El concessionari tenia llavors, un període de dos mesos, a comptar a partir de la data de la reial ordre atorgant la concessió, per pagar al Sr. Zobel o al seu representant la suma de \$1.000 a canvi dels plànols d'acord amb la valoració aprovada pel Governador General.

Es va elevar a públic el document amb les condicions aprovades³⁴⁴ per a la concessió de la línia de tramvia que havia d'unir el barri de Tondo de Manila amb el poble de Malabon, a la província de Manila, que com hem comentat anteriorment, era una connexió entre el port i la línia ferroviària principal de Luzón.

Segons el plec de condicions, el concessionari estava obligat a construir, a despesa pròpia i sense cap mena de subvenció, totes les obres necessàries per a completar la instal·lació de la línia de tramvia, utilitzant les locomotores. El traçat havia de construir-se començant a la plaça d'Angula, al barri de Tondo de la capital, i continuant pel Carrer Sande fins a un punt que creuava l'avinguda general del nord de Luzón, proper al pont de Pretil sobre el canal de la Reina, i continuant a partir de l'avinguda que creuava el torrent del Tidal a Dagatdagatan, creuant el barri de Tonsuya i el riu Tuliajan sobre el pont, en aquell moment sota construcció,

³⁴⁴ Reial Ordre nº 319 del 22 d'Abril de 1884

anomenat Infante D. Sebastian, i acabant a la plaça de l'església del poble de Malabon, subjecte als detalls del pla aprovat³⁴⁵.



Tramvia a la plaça de l'església del poble de Malabon

Font: El imaginario colonial (1521-1945) pp.50

El concessionari estava obligat a construir una línia ordinària de tramvia, que havia de ser utilitzada per les locomotores si el concessionari ho considerava necessari, i que, uniria els carrers del barri de Tondo arribant a l'estació original de la línia de Manila. Durant la construcció, el concessionari era responsable de la reparació dels carrers que travessava la línia i de deixar-ho posteriorment tot en bones condicions. Havia de fer-se càrrec de les despeses de construir o comprar els materials, els operaris, tant de les obres visibles com subterrànies de propietat estatal, provincial, municipal o privada. També les necessàries pel manteniment de la línia, així com les modificacions, canvis de direcció, etc... Sota càrrec del concessionari aniran també els reforçaments dels ponts per on passava la línia, així com els canvis als diferents carrers.

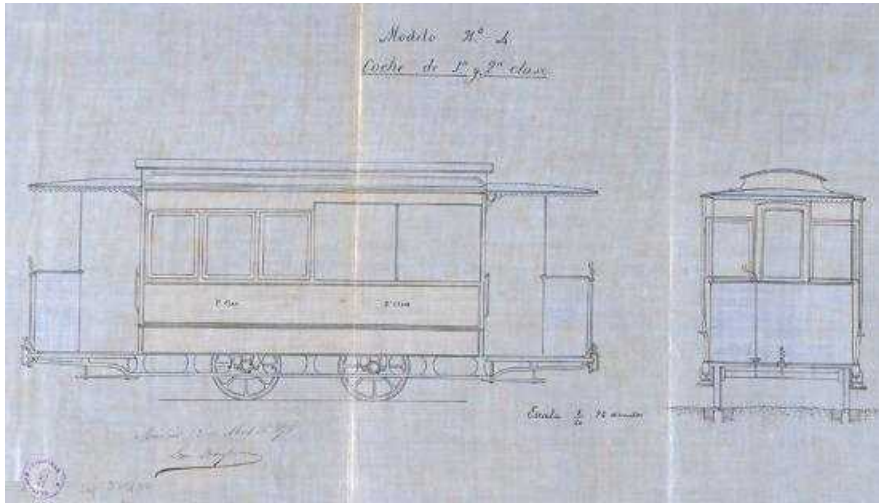
Totes les obres a efectuar per part del concessionari eren supervisades per l'enginyer inspector, ajudat de l'arquitecte

³⁴⁵ Reial Ordre nº 319 del 22 d'Abril de 1884

municipal de l'Ajuntament de Manila. Per iniciar les inspeccions havien de tenir també l'autorització del govern civil de la província de Manila. En el cas de que la via pública patís qualsevol desperfecte que afectés la seva ocupació pública, el concessionari immediatament havia de reparar els mals i perjudicis i imperfeccions, i si ell no ho feia així, l'administració de l'Estat, a través de decrets de presidència, podia imposar una penalització sobre els beneficis de l'operació de la línia amb càrrec compte, per a pagar les despeses d'aquest treball.

A nivell tècnic, tant els motors com els equips a utilitzar per operar la línia sota la concessió havien de ser de darrera tecnologia del mercat de la època. El principal requisit tècnic dels motors era que havien de poder transportar dos vagons de vuit tones de càrrega a una velocitat 15 quilòmetres per l'hora. Un altre dels requisits a destacar és que els dipòsits de combustible havien d'estar protegits del foc o de les guspises dels cremadors.

Les locomotores havien d'estar moblades adequadament per a l'operació de la línia i s'havien de sotmetre a repetides proves abans que s'autoritzés el seu ús en el servei. Les proves principals consistien en la detecció de guspises per evitar possibles incendis. El concessionari estava obligat a indemnitzar les pèrdues i els danys i perjudicis ocasionats per accidents produïts per qualsevol pèrdua de foc dels cremadors de les locomotores. L'amplària màxima de la locomotora i dels vagons no havia d'excedir de dos metres i els vagons havien de tenir una inscripció amb el nombre de seients a cada vagó i la classe d'aquests.



Model de cotxe de tercera i segona classe. Tramvia de Manila.

Font: Exposició Caminos de hierro, caminos de agua, caminos de piedra,
Leon Monpour Archivo Histórico Nacional

La línia de tramvia es dividia en tres seccions iguals iniciant-se a la plaça de l'Aguila, i la seva estació terminal a la plaça principal de Malabon, i dos estacions entre mig a les places respectives de les ciutats de Galangin i Calocan. La línia de tramvia s'establia sobre el costat esquerra de la carretera existent al traçat deixant un espai entre el carril exterior i el canal o el fre del camí en un espai de no menys de 50 centímetres. El concessionari no podia introduir cap modificació en el traçat sense l'aprovació de les autoritats competents i del Governador General.

La concessió estava vigent durant seixanta anys³⁴⁶ i a la finalització del període fixat el govern passaria a ser el propietari de tots els drets que l'empresa tenia sobre les línies i els seus accessoris, entrant immediatament sota la seva explotació sense

³⁴⁶ Article 8 del Reial Decret del 11 de febrer de 1868

tenir el concessionari cap dret a indemnització en absolut. D'altra banda a l'inici de la concessió, el concessionari havia de dipositar al tresor el 3 per cent del cost certificat de la línia com a garantia. Aquesta garantia quedaria per l'Estat en el cas de que el concessionari no iniciés les obres en un període de dos anys a comptar després de la data de la notificació de la concessió o si en un altre any no conclou els treballs objecte d'aquesta concessió. La suma dipositada com una garantia havia de ser retornada quan el concessionari certifiqués que havia invertit en la construcció del tramvia una quantitat major que el dipòsit establert com a garantia. En el cas de que el concessionari no acabés les obres en el termini indicat, total o parcialment, perdria la part proporcional de la garantia, passant a iniciar-se una nova subhasta pública, excepte en els casos d'accident o força major. En el cas de passar a subhasta, es valoraria el treball executat, els materials i la mà d'obra emprada. Si cap licitador oferia l'import de la valoració, aquest seria reduït en una tercera part, i si en aquest cas tampoc apareixen licitadors, el valor seria reduït a la meitat. Si en aquest darrer cas, tampoc es trobava licitador, el concessionari hauria de retirar els materials de les seccions no finalitzades i deixar els carrers i el mobiliari urbà en les condicions inicials als treballs sense dret a indemnitzacions de cap mena. Si el concessionari abandonava la operació de la línia durant més de sis mesos, l'estat també podia declarar la concessió per finalitzada i passar a explotar-la directament sense dret a indemnització per al concessionari. En els casos de pèrdues i danys ocasionats per la construcció de la línia, reclamats per l'administració, el concessionari podia reclamar interposant un contenciós administratiu per actes contra els que es declarava la pèrdua, i es

fixava per aquesta raó un període de dos mesos, des de que la pèrdua era comunicada, per poder interposar un recurs.

El concessionari havia de designar a un resident representatiu a Manila, qui, en cas de la seva absència, havia de rebre les comunicacions oficials dirigides al seu nom. Si el concessionari no complia amb aquesta condició o el seu representat es trobava absent de la seva residència, les notificacions es consideraven vàlides i es feien públiques i es dipositaven per a la seva consulta a l'oficina del secretari del govern civil de Manila.

L'operació de la línia quedava a càrrec del concessionari qui podia marcar les directrius de transport sempre un cop aquestes eren aprovades pel governador civil de la província, incloent el nombre de viatges, el temps de partida de cada viatge, la velocitat dels trens, els punts d'estació, els creuaments de línia i altres detalls. Totes les modificacions que es realitzaven durant l'operació dels trens i la concessió havia de ser aprovada per l'enginyer encarregat de la inspecció i pel governador civil, publicant-se un avís al públic en previsió de seguiment dels canvis introduïts en el servei. Es recordava que en tot cas, aquests canvis no havien d'afectar a la condició de que els trens havien de circular a 15 quilòmetres per hora, llevat que les indicacions tècniques del l'enginyer inspector així ho recomanessin degut a les millores tècniques, sense que això sigues un perjudici als habitants al llarg de la línia, ni tràfic ordinari sobre els carrers per les quals la línia havia de córrer.

Les tarifes màximes provisionals en el moment de la concessió eren de 0.077 \$ per a un passatge de primera classe per a una de

les tres seccions en les quals la línia es dividia i de 0.20 \$ per a la línia sencera; 0.0375 \$ per a un passatge de segona classe sobre una secció i 0.10 \$ per a la línia sencera. S'entenia que els passatgers sobre el tram urbà d'aquesta línia pagarien només la meitat del preu establert en les condicions de document per als tramvies de Manila, promocionant que el viatge havia de ser directe i immediat. L'equipatge i la càrrega pagarien 0.025 \$ per paquet sempre que el seu pes no excedís de 30 quilograms i el seu volum no excedís de més de 0.30 d'un metre cúbic, i aquells paquets excedien aquestes dimensions pagaven una tarifa d'excés 0.15 \$ per tona i quilòmetre. Les tarifes eren revisades cada cinc anys.

El concessionari havia de mantenir el carrer pavimentat entre els carrils i a 50 centímetres a cada costat d'aquests, entrant al seu càrrec els materials emprats a tal efecte.

En cas de que per força major sigues necessari ocupar temporal o permanentment la via pública, o si l'amo d'una propietat urbana o rural l'havia d'ocupar per a treballs urgents o necessaris per la comunitat, després que l'autoritat prevista del governador civil de la província o de l'Ajuntament de Manila, segons el cas, el concessionari del tramvia no tenia cap dret a indemnització o reclamacions per perjudicis en la operació de la línia. D'altra banda, el concessionari no tenia cap dret de fer qualsevol reclamació per a pèrdues i perjudicis en base al deteriorament, la reparació, i els canvis que en els treballs del tramvia eren causats pels treballs nous i la reparació feta per qualsevol branca de l'administració sobre la superfície o sota la superfície del carrer. Tampoc tenia dret de reclamar mals i perjudicis per canvis en la

línia original que fossin necessaris a judici de l'administració, i on s'aprovessin canvis o encreuaments de carrers, avingudes, o places. En cas de que es produís un incendi a la ciutat en els trams recorreguts pel tramvia, el moviment dels trens immediatament havia de ser aturat dins dels límits fixats per les autoritats, i això sense cap dret a reclamar danys i perjudicis per pèrdues en operació de la línia; tampoc el concessionari tenia dret a reclamar mals i perjudicis en aquells casos en els quals, a causa d'una alteració de l'ordre públic, els trens no podien operar correctament a causa de obstacles col·locats sobre la línia o sobre la carretera pública.

D'altra banda, el concessionari havia de complir amb totes les provisions i les regulacions de la policia urbana que estava dirigint l'ordre públic per a millorar el servei públic. També havia d'observar totes les regles del govern i les autoritats apropiades en qualsevol tema relacionat a la seguretat pública i la salut. En cas de no complir amb aquestes regulacions de la policia, i per a la seguretat de les ciutats al llarg de la línia, i del camí, i de les regles per a l'operació i el servei del tramvia seria castigat pel govern quan provat, i sense el perjudici al qual que podia pertànyer a la jurisdicció ordinària, amb multes que anaven des dels cinc fins als dos-cents dòlars, segons el cas, a criteri de la imposició del governador civil de la província. La reincidència en les faltes i els actes de desobediència eren sancionades amb multes especials, i eren aplicades pel governador civil.

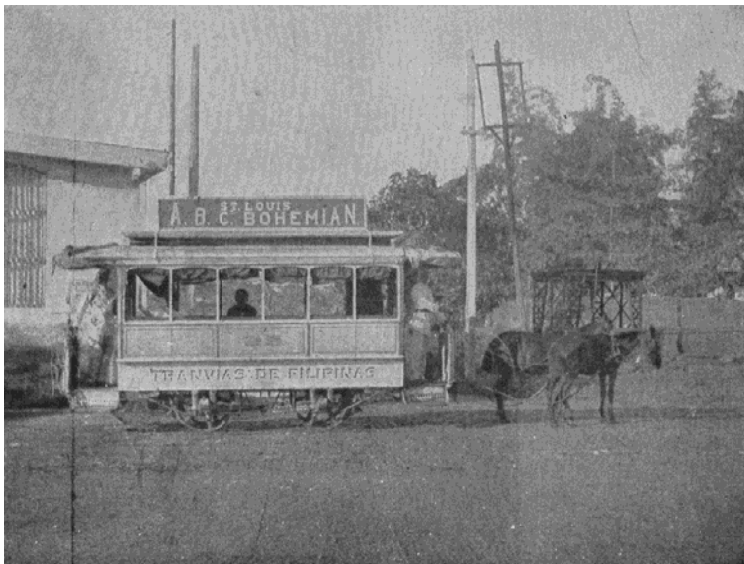
Es preveia que la concessió no podia ser transferida totalment o parcialment sense l'aprovació del governador general. El servei inclòs en aquesta concessió, es declarava com a servei públic.

D'altra banda per a l'operació de la línia s'establien una línia de telègraf, i es podien utilitzar per a aquesta finalitat els pals de l'Estat per a la col·locació sobre aquests d'un cable, segons les instruccions donades per la inspecció general de comunicacions.

6.2. La Compañia de Tranvias de Filipinas

Molt abans que el trànsit del tren lleuger o tramvia, va començar a funcionar pels carrers de Manila, hi havia una xarxa d'altres vehicles de transport urbà que, amb l'arribada del nou sistema van passar a conviure amb ell als carrers de la ciutat. Just abans de l'arribada del ferrocarril a la ciutat, fins a la dècada de 1880, tres tipus de vehicles tirats per cavalls, van servir als individus de la ciutat per traslladar-se:

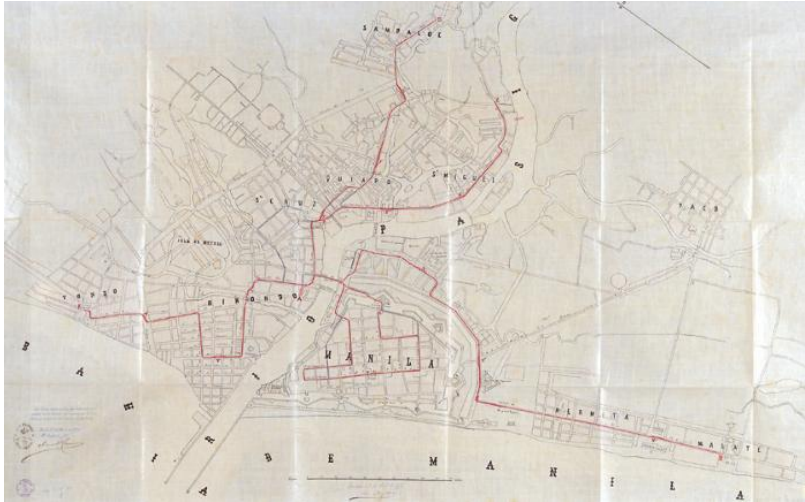
- El *carruatge*, el més car, era de quatre rodes i tirat per dos cavalls.
- La *Quiles* tenia dues rodes i era tirada per un cavall per la qual cosa era més barat per muntar. La seva cosina germana, la *calessa*, encara es pot veure com a atracció turística a l'actualitat en moltes poblacions, especialment, pels carrers de Binondo, una de les parts més antigues de la ciutat.
- El *carro* sovint en mal estat i brut, tirat per animals de càrrega, normalment mules, era el sistema més barat i cobrarà la tarifa més baixa.



*Imatge d'un carruatge dels Tranvies de Filipinas extreta del llibre *The Pearl of the Orient: The Philippine Islands* escrit per George Waldo Browne i publicat l'any 1900.*

El canvi cap al nou sistema de transport es va iniciar l'any 1878 quan Lleó Monssour, un funcionari del Departament d'Obres Públiques, va presentar una proposta a Madrid per un sistema de tramvia per a la ciutat de Manila. El projecte³⁴⁷, estava inspirat en els sistemes de Nova York i París, i Monssour presentava la visió d'una xarxa de cinc línies amb una estació central fora de les muralles, propera a la fortalesa, que era la seu del poder espanyol a les Filipines. Des de la Plaça de Sant Gabriel a Binondo, les línies creuaven a través del Puente de España (avui Jones Bridge), amb destins a l'església de Malat, Malacañang, Sampaloc i Tondo, els grans districtes al nord del riu Pasig.

³⁴⁷ SATRE, G.L., *The Metro Manila LRT System*, Japan Railway & Transport Review No. 16, 1998, pp. 33–37



Projecte de línies de tramvia a Manila de León Monpur 1878

Font : www.aenet.org

La proposta va trobar el favor del govern, però va haver d'esperar a la iniciativa d'un empresari que va capitalitzar la inversió. Aquest empresari era Jacobo Zobel de Zangroniz. Juntament amb l'enginyer espanyol Luciano M. Bremon i el banquer madrileny Adolfo Bayo, l'any 1882 van formar la *Compañía de Tranvías de Filipinas* per operar la concessió atorgada pel govern. La línia de Malacañang no es va construir i va ser reemplaçada per una línia a Malabon. Aquestes cinc rutes es va fer populars entre els viatgers. La línia de Malabon va ser la primera en ser acabada, i va començar a operar el 20 d'octubre de 1888. Les cinc línies van ser construïdes entre els anys 1885 i 1889. Els cotxes que operaven les línies anaven tirats per cavalls i tenien capacitat per a 12 passatgers asseguts i 8 de peu. El sistema total de les línies de tramvies tenia un recorregut de 16,3 km de llarg.

Si bé la majoria de línies estaven tirades per cavalls, la línia de Malabon funcionava a vapor. Uns quatre anys més tard, la Manila

Railroad Company, va començar a operar la primera línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan, recorrent una distància de 196 km de distància. Així que en sentit estricte, el primer ferrocarril de vapor a les illes era un tramvia modest que cobria el trajecte entre Manila i Malabon. Les parades d'aquesta primera línia de tramvia van ser van ser Tondo, Maypajo, un barri de classe obrera al suburbi de Caloocan i Dulu, a l'extrem nord d'aquesta comunitat. Des de la retirada de l'administració espanyola, la *Compañía de Tranvías de Filipinas* va deixar de millorar i expandir la xarxa de tranvies. L'any 1902, una mitjana de només deu tramvies operaven les cinc línies cada dia. Aquesta xifra quedava molt lluny de les previsions inicials i dels horaris oficials del servei que incloïen catorze carreres per direcció a la línia de Malabon.

6.3. La *Manila Electric Railway and Light Company*

La Comissió Filipina de 20 octubre 1902 va aprovar una llei que posava en marxa les franquícies que s'havien de concedir als licitants que es presentessin per a la construcció i explotació de l'energia elèctrica i les xarxes de transport de Manila. Malgrat que es van publicar anuncis a diaris d'Estats Units i Filipines, així com en una revista líder dels EUA de ferrocarril, només es va rebre una oferta per la concessió El 24 de març de 1903, la Junta Municipal de Manila va aprovar l'Ordenança 44, i es va acceptar l'oferta de Charles M. Swift, un inversor de Detroit.

El 27 de Juny de 1903, es va constituir³⁴⁸ la nova companyia Manila Electric Railway and Light Company³⁴⁹, establerta a Connecticut, per un grup d'accionistes de Nova York, encapçalats per Charles W. Gross i per Arthur L. Shipman amb l'aprovació del Secretari d'Estat i amb un capital inicial de \$6.000.000. Sota les lleis de Connecticut, la nova companyia tenia els drets per construir qualsevol tipus de línia de ferrocarril, operar línies de vapors comercials i crear plantes de generació d'electricitat i subministrament de gas. La premsa de l'època va comentar que, de fet, el Sr. Gross i el Sr. Shipman representaven interessos d'empresaris ja establerts a Filipines, fet que no es va a arribar a desmentir³⁵⁰.

El 27 de Setembre de 1903³⁵¹, es tancava un acord d'inversió per crear un sistema de tramvies a Manila³⁵² per part de Burlingame Johnson provinent de Nova York. El projecte constava d'una línia de traçat de més de 40 milles que unia la zona comercial amb els suburbis de la capital mitjançant un tramvia elèctric. El projecte es

³⁴⁸ THE NEW YORK TIMES, *Manila Corporation formed*, New York, 27 June 1903

³⁴⁹ *Manila Electric Railway and Light Company*, més coneguda fins a l'actualitat com Meralco. Encara està present al negoci de l'energia elèctrica a Manila i les províncies veïnes.

³⁵⁰ THE NEW YORK TIMES, *Manila Corporation formed*, New York, 27 June 1903

³⁵¹ THE NEW YORK TIMES, *Improvement at Manila; Complete Modern electric railway system will be installed within a year*, New York, 27 September 1903

³⁵² No confondre amb el tramvia iniciat per l'administració espanyola, les línies fèrries interurbanes que unien la línia Manila-Dagupan amb els molls del riu Pasig, també anomenades tramvia, perquè, justament eren urbanes. En aquesta ocasió, es tractava d'una extensió del tramvia convencional, més ambiciós, i cridat a substituir el transport de vianants dins Manila, que s'operava fins la data amb cotxes de cavalls i carruatges.

finançava amb el suport dels accionistes Westinghouse de Pittsburg i Charles M. Swift de Detroit. Swift havia de complir els terminis, tenia 6 mesos per començar a construir la nova xarxa i 20 mesos per finalitzar les obres, segons la Ordenança 44 que a més, especificava que s'havien de cobrir 12 línies.

Durant el mes d'Octubre de 1903 es va iniciar la col·locació dels trams de via amb una mitjana de construcció de una milla a la setmana. Els contractes de construcció es van atorgar a la companyia de Nova York, White & Co. El sistema de tramvia partia d'un pressupost inicial de \$3.000.000, incloent equipaments de darrera generació i començant a operar amb una flota de setanta tramvies. Les tarifes de les noves línies de tramvia es van establir en 4 i en 6 cèntims. La línia començava mitja milla més enllà de Malate al sud fins a Calocan al nord. Els materials per a la construcció del tramvia es van contractar a les Filipines i a Bèlgica. La Comissió Filipina va permetre a Meralco, l'any 1904, fer-se càrrec de les propietats de la *Compañía de Tranvías de Filipinas*, que va cedir els seus drets i propietats a Meralco que va comprar els seus actius, els tramvies i els drets per operar les línies a la *Compañía*. La nova companyia va absorbir les línies de cotxes de cavalls, que van ser substituïts paulatinament, a mida que es van anar obrint les parades i línies de tramvia. Malgrat tot, degut a les dimensions que tenia la capital aleshores, es mantenien algunes línies de cotxes de cavalls i altres vehicles conduïts per cavalls locals.

El 30 de Juliol de 1905³⁵³ es va realitzar la inauguració oficial del tramvia de Manila, una obra realitzada com a símbol del progrés

³⁵³ THE NEW YORK TIMES, *Building a Street Railway in Manila and its Lessons*, New York, 30 July 1905

que els nord-americans aportaven a l'arxipèlag³⁵⁴, aportant a més treball qualificat³⁵⁵ als operaris filipins³⁵⁶ com a mecànics o fusters. De fet, bona part de la infraestructura era de fusta, tant pel que fa a les estacions com als vagons de passatge. I aquest era un dels problemes més importants per al manteniment a les Filipines ja que un dels pitjors enemics que es va haver de contenir va ser la formiga blanca, responsable de la destrucció de nombroses vivendes i material urbà. Es va haver de cercar fusta el suficientment dura que resistís la plaga de formigues, per fabricar els vagons i les politges³⁵⁷. D'altra banda, degut a la llarga temporada de pluges, es van haver d'instal·lar els rails de la via sobre una base de ciment o asfalt segons el cas, degut a que els carrers de Manila, majoritàriament de terra apisonada, per culpa del fang, es tornaven intransitables per als vagons en l'època de pluges. Les obres es van allargar per un període d'uns dos anys i

³⁵⁴ La inauguració del tramvia de Manila es va celebrar per part de les autoritats com una mostra de civilització i progrés i d'igualtat, en el sentit que s'assimilava Manila a una ciutat nord-americana. En aquest sentit, la premsa escrita mencionava que: *"marks the completion of an important stride in the process of civilizing, or Americanizing, the Philippine Islands, while the construction and equipment of the new system has served to reveal the existence in the Philippines of numerous conditions, climatic and otherwise, with which future promoters and builders there must be prepared to deal. These conditions, however, have not been found such as to discourage, by any means, the prosecution of the task so energetically begun by the American Government."*

³⁵⁵ THE NEW YORK TIMES, *Our Work in the Philippines*, New York, 13 August 1905

³⁵⁶ En aquest sentit, es proclamava que obres com la del tramvia servien per crear tasques qualificades, com es menciona: *"While the builders of the new road found much that was not to their liking, they also found a great deal to admire, particularly as regards the adaptability of the Filipinos for work, not only as laborers, but also as machinists and carpenters."*

³⁵⁷ Pel que fa a la varietat i el cost de la fusta emprada en la construcció de la línia de tramvia, es va iniciar una tasca de recerca de les fustes més adients, i es van seleccionar la fusta de molabe de les Filipines, així com d'altres fustes provinents d'Austràlia i de Califòrnia.

mig des de l'inici de la planificació del traçat, que es va atorgar a un sindicat nord-americà a inicis del 1902, i les obres es van iniciar durant la tardor d'aquell mateix any. Un fet destacable en relació amb les obres es que es van portar a terme, majoritàriament per filipins. Els directius però, van arribar de diferents parts dels Estats Units per dirigir les obres. Es van netejar els carrers, establir, fixar els rails i instal·lar les catenàries que s'havien de connectar als tramvies. Posteriorment, la majoria de les places de tècnics i operaris de l'explotació de la línia es va portar a terme també per personal filipí. Una part van ser contractats com a maquinistes, revisors o mecànics, però una part considerable van ser contractats per construir les plantes generadores d'energia elèctrica i les cotxeres, on es feia el manteniment dels vagons i es posaven a punt. Els salaris dels operaris filipines anaven entre els 50 fins als 70 cèntims de dòlar per dia treballat³⁵⁸, en funció de la tasca a realitzar, l'edat i l'aptitud. Entre 1.500 i 2.000 filipins van ser contractats per dur a terme la construcció del tramvia. Tres anys abans, anterior a l'inici de les obres del tramvia, el tramvia inicial de Manila tenia una extensió de tretze milles de tramvia lleuger, que era operat per mitja dotzena de vagons, que podia transportar entre vuit i dotze passatgers cadascun. La companyia espanyola que operava el tramvia també era la concessionària dels vaixells de vapor que cobrien el trajecte de quatre milles i mitja entre Manila i Malaban, una ciutat de 12.000 habitants situada a les afores de la capital a la badia de Manila, i coneguda per la seves celebracions de lluites de gallins. Quan es va inaugurar el nou tramvia, a la ciutat de Manila hi havia deu mil carruatges de cavalls

³⁵⁸ En comparació als salaris de construcció de la línia de ferrocarril entre Manila i Dagupan, a primera vista, el salari de construcció del tramvia era pràcticament del doble per dia treballat.

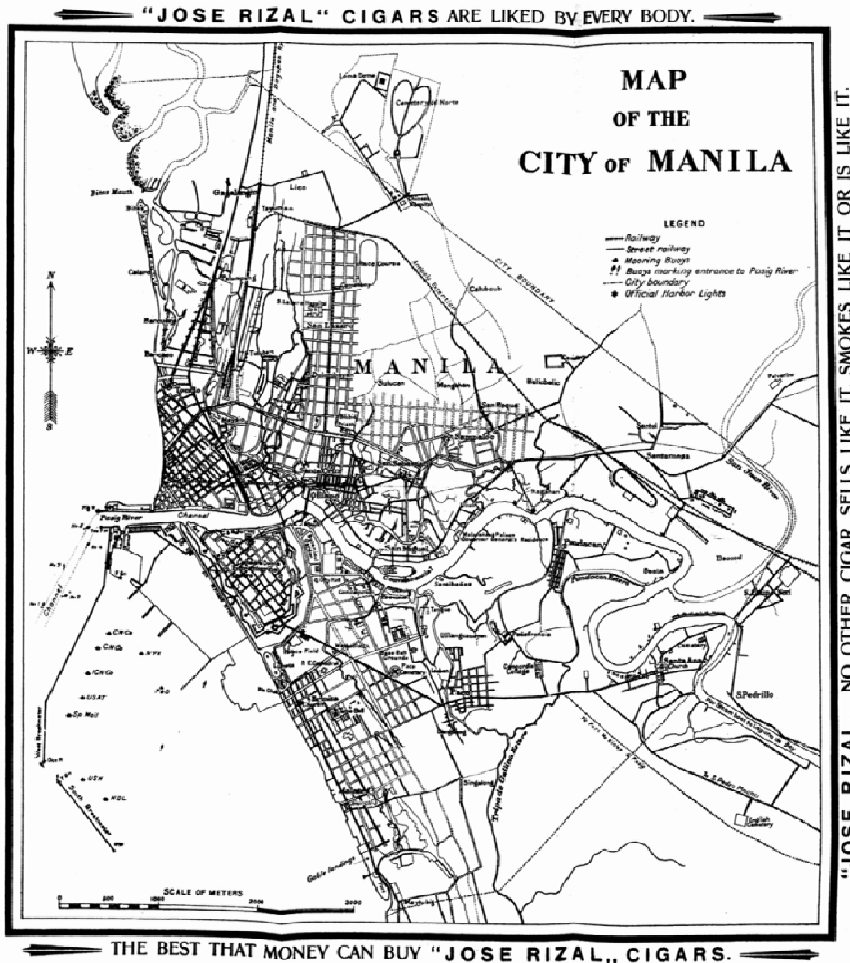
amb llicència per al transport de passatgers i les tarifes que aplicaven eren més elevades que les ofertades pel nou tramvia.

La nova línia de tramvia estava operada per la companyia Manila Electric Railway and Light Company³⁵⁹, formada per accionistes i inversors nordamericans. La ruta del traçat transitava, en la seva major part pels límits de la ciutat de Manila, malgrat hi havia un ramal que s'unia amb Malaban i tres altres línies menors que sortien de la ciutat pels ravals entre una i dues milles. Un grup d'inversors americans va comprar uns terrenys on finalitzava el tramvia en direcció a la badia de Manila per construir-hi un complex d'oci per vacances. La major part de la via era de direcció única, havent els tramvies d'arribar a destí i retornar per la mateixa línia. Hi havia alguns trams de doble via, als carrers centrals de la capital coincidint amb les estacions, per facilitar el transit dels vagons i l'intercanvi de línies. Tota la línia estava equipada amb servei de telègraf per controlar el trànsit. Un dels problemes que va presentar la línia va ser que no es trobaven vagons adequats per equipar les vies. Estava clar que tant les construccions d'estacions, els ponts, els molls i tota mena d'estructures fetes de fusta requerien de fustes especials, ja que les fustes de l'arxipèlag estaven sota la pressió de la formiga blanca. Les proves que es van realitzar van mostrar que l'única fusta que resistia l'atac de les formigues era la teca i fins i tot els vagons es van construir completament d'acer i teca. Aquest fet va encarrir els tramvies entre un quart i la meitat més que un tramvia convencional d'una mida similar. Els primers tramvies que van complir aquestes especificacions, cinquanta cinc en total, van ser construïts a

³⁵⁹ Manila Electric Railway and Light Company (MERALCO) encara opera actualment a Filipines

Bélgica, una segona tanda va ser construïda a Preston, al Regne Unit i una tercera partida va ser fabricada a Filadèlfia, als Estats Units. Sis mesos després de la inauguració de la línia, hi havia uns cent tramvies operatius a la línia de tramvia de Manila. Una característica especial dels tramvies de Manila, apart de les especificacions respecte als materials de construcció que hem vist, era que eren significativament estrets, degut a que la majoria dels carrers que formaven els suburbis eren poc amplis i requerien de vagons de poca amplada. L'altra característica era que eren tancats a banda i banda, degut a la persistència i intensitat de la pluja durant la llarga època de pluges. D'altra banda, pel que fa a la capacitat de transports dels vagons, podien ocupar entre 40 i 50 persones, en funció dels seients que portaven, segons les categories. Cada vagó era dividit en dues classes amb una mampara de vidre de separació, i s'aplicaven les tarifes equivalents a cinc i sis centaus per trajecte. La central elèctrica estava situada a una illa al mig del riu Pasig, i estava equipada amb quatre turbogeneradors Westinghouse. De fet es va estudiar deixar la instal·lació preparada per a una ampliació si la demanda energètica així ho requerís. No tan sols la central elèctrica, sinó també les cotxeres i tots els altres edificis es van construir en formigó i acer. La maquinaria instal·lada a la central elèctrica va ser fabricada als Estats Units i es van necessitar tres mesos per traslladar-la i instal·lar-la a les Filipines. Quan es va iniciar la operació de la línia de tramvia, no hi havia pràcticament tallers mecànics a Manila i es van haver de construir tallers a cada inici de les vies i equipar-los amb les eines necessàries. A banda d'operar el tramvia, i potser més important, la companyia Manila Electric Railway and Light Company, com el seu nom indicava, va

proveir d'electricitat a la ciutat de Manila a partir de la central elèctrica instal·lada. La valoració estimada de la línia de tramvia i de la central elèctrica un cop finalitzades, es va anotar com d'entre \$4.000.000 i \$5.000.000.



Mapa del traçat del tramvia i ferrocarril a Manila, 1908
Font: www.aenet.org

L'any 1913, Meralco havia completat nou de les 12 línies del projecte inicial de tramvia per viatgers. Swift va aconseguir una altra llicència l'any 1906, per operar una línia de 9,8 km d'extensió entre Fort McKinley i Pasig. Aquesta línia d'extensió va ser una de les més rendibles en el sistema de Meralco.

Les línies de Meralco connectaven amb el ferrocarril de la Manila Railroad Company³⁶⁰ en tres punts creuats per les tres línies principals. Les tres línies de tramvies principals, les línies de tramvia Santa Cruz, Santa Paula i Santa Ana, es connectaven amb les rodalies de La Loma, San Juan i San Pedro de Macati respectivament. Com a curiositat, el transit amb la perifèria era freqüent, en part, degut a que allí s'hi celebraven contínuament baralles de galls que eren a l'època la forma més popular dels jocs d'atzar. Es produïa un transit bidireccional, amb el comerç al centre de la ciutat i l'oci a la perifèria.

Més endavant, durant la dècada dels anys 30, amb la millora de la xarxa viària, Meralco va introduir la gasolina i els serveis d'autobús. Aquest fet va frenar l'expansió de les línies de tramvia, malgrat va seguir operatiu posteriorment.

6.4. Conclusions

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

³⁶⁰ En l'actualitat, la Manila Railroad Co, es coneix com els Ferrocarrils Nacionals de Filipines (PNR), degut a que van ser adquirits pel govern de les Filipines.

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. 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. 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. De fet es va estudiar deixar la instal·lació preparada per a una ampliació si la demanda

energètica així ho requerís, i augmentava el consum d'electricitat de la ciutat.

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.

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. Una onada de militància obrera va escombrar Manila a principis de 1909, en resposta a l'entrada en vigor de la reducció aranzelària Payne-Aldrich que va obrir el mercat nord-americà a les importacions de les Filipines, reduint-ne els aranzels. Els nacionalistes filipins ho van veure com un acte d'integració amb els Estats Units que acaparava les importacions filipines i van organitzar una gran mobilització dels treballadors per a un atac renovat el domini colonial³⁶¹. La Unió Obrera Democràtica va llançar atacs contra les empreses nord-americanes que dominaven els sectors clau de l'economia de la ciutat de Manila, en primer lloc una èxitosa vaga de sis dies realitzada per 1400 mariners contra les companyies de transport marítim del port de Manila al gener; després una vaga dels estibadors del port a les cases d'importació i exportació al Febrer i, el fet més important, una vaga d'un mes, durant el març, per part dels conductors i mecànics del tramvia de la ciutat, operat per Meralco.

³⁶¹ McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 189

Es van obrir les negociacions entre la companyia i els treballadors, i quan Meralco va rebutjar les demandes sindicals, els treballadors filipins van augmentar la pressió allargant una vaga contra una empresa que simbolitzava el capital colonial dels Estats Units a Filipines. En un desplegament massiu, la policia patrullava les drassanes i va ocupar el tramvia amb armes anti-avalots, permetent que nous empleats nord-americans mantinguessin els tramvies en funcionament³⁶². Després de cinc dies de conflictes al carrer, el sindicat de sobte va canviar de tàctica i va inspirar una onada de suport de les masses als treballadors filipins en vaga, amb cartells a les parets i anuncis als diaris demanant als filipins patriòtics a boicotejar els tramvies i, taxis de la capital.

La lluita obrera iniciada a Meralco es va estendre durant el mes de Maig al ferrocarril de Manila, la fàbrica de cigars i l'Orient, la major refineria de sucre de Luzón, durant el mes de maig, fins que el sindicat va decidir aixecar el seu boicot dels tramvies de Meralco. Meralco actualment és la principal empresa energètica subministradora d'electricitat de les Filipines.

³⁶² McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 189

CAPÍTOL VII:

LA XARXA DE CARRETERES A FILIPINES

7.1. Construcció de la xarxa principal: 1875-1908

Sovint, en la historiografia nord-americana, es té la impressió que l'administració espanyola pràcticament no va fer inversions en xarxa de carreteres, com si fos un fet de desídia o de no voler fomentar el progrés a favor dels filipins³⁶³.

Si bé és cert que la majoria del transport a finals de segle XIX era a través del cabotatge, també hi havia una xarxa de camins i carreteres interiors, malgrat que molt malmesa i amb un manteniment deficient. Aquesta idea doncs, es déu principalment a que el període de l'administració americana va coincidir amb la introducció a una escala important dels vehicles de motor, i per extensió, es van millorar i augmentar els quilòmetres de carreteres, principalment a Luzón.

Però, durant l'època de l'administració espanyola, la majoria de vehicles eren carros tirats per animals de càrrega que principalment, transportaven mercaderies de l'interior als ports de la costa. En aquella època, el principal inconvenient era el cost de construcció i manteniment de les carreteres, i és un tema que apareix en la majoria d'informes anuals durant les darreres

³⁶³ De la majoria dels informes de la Comissió americana es desprèn un cert paternalisme i una idea que els nordamericans van arribar a Filipines per crear les bases d'un país per als filipins, en ocasions, sembla que d'una manera altruïsta.

dècades de l'administració espanyola. En un document presentat el 1877, l'enginyer Genaro Palacios comenta³⁶⁴:

A l'illa de Luzón no existeixen carreteres amb paviment sinó en un curt nombre de províncies de les més immediates a Manila i part nord de l'illa, ni existeixen en aquestes més que lleugers ponts estacionals en la majoria de les nombroses corrents que la creuen, excepte en algunes de les províncies més importants; la construcció de bones carreteres seria molt costosa, tant per l'escassetat que hi ha en moltes províncies de materials per crear el ferm, com per les nombroses obres de fàbrica que exigirien; tampoc hi ha a l'illa, ni en tot l'arxipèlag, animals de càrrega i velocitat regular per al transport, ja que els cavalls del país són de mida reduïda i poca força, i el búfal, que si té les condicions de força necessàries, només pot treballar en períodes curts de temps, ja que requereix de descans a les hores de calor, malgrat és l'animal de càrrega més emprat a les Filipines.

L'altre problema que es presentava a l'hora de realitzar una planificació de rutes per establir un pla general de carreteres era el fet que la població estava molt dispersa a l'interior i es concentrava en una estreta franja que ja estava comunicada, en referència a les regions al voltant de Manila.

L'administració espanyola va apostar per vertebrar la regió a través de línies de ferrocarril i posteriorment comunicar les estacions amb carreteres locals, de menor cost i manteniment. La línia principal del ferrocarril és la que es va realitzar en primer terme, però posteriorment s'havien de seguir construint ampliacions per cobrir el territori. Segons Palacios, degut a què el trànsit de les mercaderies era en sentit cap a Manila, el ferrocarril era el medi

³⁶⁴ PALACIOS G., *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; 1897

més econòmic per transportar la càrrega i el més fiable. Segons els estudis realitzats³⁶⁵, el cost per quilòmetre del ferrocarril s'estimava en 25.000 pesos, mentre que el cost per quilòmetre de carreteres de primer ordre es situava en 14.000 pesos. La diferència de preu es compensava degut a que en l'època, la despesa en carreteres era a càrrec de l'estat però la despesa en ferrocarrils sovint s'atorgava mitjançant una concessió que el concessionari recuperava amb els bitllets de passatge, ja que encara no s'havia introduït la idea d'autopista de peatge. El mateix Palacios ho argumenta de la següent forma:

La necessitat d'aquestes vies (en referència al ferrocarril) és evident com a línies generals de transport, i el que hem exposat, prova l'importantíssim paper que han de representar. Excloses les carreteres pel seu cost i condicions d'explotació com a línies generals de transport; descartada la navegació marítima pels seus perills o molèsties i serveis incomplets; localitzada la importància dels canals³⁶⁶, que mai serviren, malgrat es construïssin, excepte per

³⁶⁵ PALACIOS G., *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; 1897

³⁶⁶ La navegació fluvial i de cabotatge estava en mans de petites barques per poder realitzar el transport de mercaderies tan propers a la costa com a l'entrada dels rius; s'utilitzava per transportar els productes des de l'interior fins als ports d'exportació, sent el cas més important el del riu Pasig, via natural per extraure els productes de les províncies de la Laguna i Moron. Aquesta navegació era complicada i cara, sobretot per les avingudes dels rius i per les barreres que dificultaven la seva sortida al mar. D'altra banda, la illa només permet aquest transport als rius de la Pampanga, Pasig, Agno i Cayagan, com a vies parcials de transport. La curta extensió del riu Pasig (15 quilòmetres) limita la seva importància com a línia general de comunicació. No existia a la illa cap canal de navegació, a excepció d'un petit trajecte d'uns 3 quilòmetres per comunicar el poble de Tondo, barri de Manila, amb la badia, sense sortir pel riu Pasig. D'altra banda, només seria possible construir dos canals de navegació, el primer comunicant la badia de Manila amb el Golf de Lingayen, i el segon, entrant a la vall del riu Cayagan, però amb un cost elevat que no justificaria la seva construcció.

transportar productes, i només el ferrocarril cobreix completa i satisfactòriament les necessitats de comunicacions ràpides i econòmiques, amb un transport fàcil, segur i barat a la illa de Luzón, com s'està imposant a tot arreu.

Lligat al ferrocarril que havia de vertebrar la xarxa de comunicacions, s'havia d'estendre posteriorment una xarxa secundària de carreteres i camins per cobrir el territori, però aquests amb un menor cost de manteniment. De fet una bona part d'aquesta xarxa de camins ja existia, amb el problema de que es trobaven en mal estat, especialment en l'època de pluges, però l'enginyer comenta:

Les carreteres han de limitar-se a camins veïnals normals o transversals a les vies de ferrocarril, la construcció i manteniment dels quals aniria a càrrec de les províncies i dels municipis. Els camins actuals, poden perfectament fer el servei de vies locals i de connexió amb una via general, per establir una bona xarxa de comunicacions ha de començar pels ferrocarrils i després creixerà sola la xarxa de camins veïnals i carreteres secundàries.

Al final de l'època de l'administració espanyola, segons es desprèn dels informes que podem trobar publicats a finals de l'any 1897³⁶⁷ i a inicis de l'any 1898³⁶⁸, existia una xarxa de carreteres, principalment a la illa de Luzón, formada per carreteres principals i secundàries. Bàsicament trobàvem tres grans carreteres de primera classe, la Carretera del Nord-oest, des de Manila a Laogag (a la província d'Ilocos Norte), amb una extensió de 545

³⁶⁷ DONNET B., *Las obras públicas en Filipinas*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1897

³⁶⁸ OLANO DE LA TORRE, A., *Las obras públicas en Filipinas (conclusión)*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1898

quilòmetres, la Carretera del Nordest, des de Manila a Aparri (a la província de Cagayan), que té un traçat de 565 quilòmetres, i la Carretera del Sud, des de Manila a Albay, amb una extensió de 486 quilòmetres.

Existien d'altres carreteres secundàries, com la Carretera de l'Est de Luzón, que anava de Manila a Morong, de 44 quilòmetres, i un gran nombre de camins locals i veïnals. Pel que fa a aquests camins, segons els informes de 1898, no es poden considerar veritables carreteres, i en general es tracta de pistes de terra piconada regularment explanades, que únicament s'utilitzen en bones condicions durant l'època seca, ja que en l'època de pluges resulten intransitables degut al mal estat de la seva superfície provocat pels bots i els barrals deixats per la pluja. Trobem sovint exemples del mal estat de les carreteres en l'època de pluges, com en el cas de la descripció del Sr. Wilcox, de la pista que anava des de Bayombong fins a Carranglan³⁶⁹:

La pluja ha parat, i el sol torna a cremar amb força, pero el camí és com un mar de fang. A dures penes els cavalls poden avançar amb el nostre pes i el dels equipatges. A vegades, trobem una milla de terreny sec, pero es tracta només d'una il·lusió perquè tot seguit ens retrobem amb el fang. Podeu imaginar el pes de les botes, mullades per l'aigua i amb una capa de fang, obligant a un fatigós caminar, amarat de l'aigua de la pluja, i amb el sol cremant per sobre nostre.

De fet, segons es comenta a aquests informes de finals de l'administració espanyola, el mateix problema ens portava a la solució, ja que si es construïssin vies en millors condicions de

³⁶⁹ WILCOX, W. B.; *Through Luzón on Highways and Byways*, Philadelphia, Frankin Book Co, 1901

paviment, els costos de manteniment es reduïrien, ja que sovint a la finalització de l'estació humida i a l'entrada de l'estació seca s'havien de reparar una bona part dels camins trepitjant el ferm per tornar-los a fer transitables després de ser malmesos durant l'època de pluges. Degut a això, es repeteixen els comentaris als informes oficials sobre que:

(...) és bastant difícil construir i, encara més conservar els camins ordinaris, amb el ferm i les condicions que s'han d'exigir a una bona carretera, perquè en aquells terrenys, d'origen volcànic, no són abundants els materials convenients per a la seva construcció, i els que s'utilitzen es degraden fàcilment degut a les extremes condicions climàtiques.

La majoria del transit rodat que travessava aquests camins era de dues rodes (*el carromato y el carretón de un carabao*), i mentre que les carretes de quatre rodes només podien circular a les carreteres principals i secundàries, i a les vies que es trobaven a l'entorn més immediat de Manila i d'algunes de les capitals de província³⁷⁰.

L'altre problema que presentava la orografia filipina pel que fa a l'establiment d'una bona xarxa de carreteres eren els ponts i viaductes que s'havien de construir per salvar els desnivells i barrancs que s'interposaven al recorregut de les vies de comunicació. Segons els informes de 1898, existien i es construïen anualment un gran nombre de ponts de ferro i de fusta³⁷¹, a les

³⁷⁰ THE NEW YORK TIMES, *Cycling in the Philippines. Strange Scenery and Queer experiences make up for the Badness of the Roads*, New York, 29 November 1903

³⁷¹ THE NEW YORK TIMES *War Makes Business in the Philippines. Chances for enterprise: Roads and Bridges being built*. New York, 10 June 1900

carreteres de la xarxa general, per creuar els rius i desnivells. Una bona part dels ponts, però eren construïts d'una manera molt rudimentària i sovint de fusta, ja que les riudes³⁷² i les crescudes se'ls emportaven cada any, com ens comenta el Sr. Wilcox³⁷³:

Hem trobat molts ponts durant el nostre viatge, però durant l'època de pluges, la major part d'ells s'han malmès degut a les corrents, que s'ha emportat bona part dels ponts fets l'any anterior.

Dels ponts més importants, destacava el Pont d'Espanya, per creuar el riu Pasig, a Manila. L'any 1898³⁷⁴, s'havien comptabilitzat més de 150 ponts a les illes de Luzón i les Visayas i, dins aquestes últimes, destaquen les obres realitzades a la illa de Cebú. També destaquen els ponts que s'han hagut de realitzar per construir el traçat de la línia de ferrocarril que unia Manila amb Dagupán. L'administració espanyola va projectar una extensió de la carretera que arribava fins a Dagupán, per tota la costa fins a l'extrem nord de la illa de Luzón. Des d'aquesta carretera sortien diversos ramals, entre ells una carretera secundària que connectava amb Benguet. Aquestes carreteres, seran posteriorment construïdes per l'administració americana, a partir de la planificació realitzada per l'administració espanyola, com podem comprovar per l'informe³⁷⁵ de la marina que es va encarregar al Sr. Wilcox:

El projecte de la carretera, encara per construir, que a través de la costa va des de Dagupan, fins a l'extrem

³⁷² THE NEW YORK TIMES, *Model Philippine Roads. Territory Formerly Cut Off in Rainy Season Now Accessible*, New York, 28 December 1902

³⁷³ WILCOX, W. B.; *Through Luzón on Highways and Byways*, Philadelphia, Frankin Book Co, 1901

³⁷⁴ OLANO DE LA TORRE, A., *Las obras públicas en Filipinas (conclusión)*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1898

³⁷⁵ WILCOX, W. B.; *Through Luzón on Highways and Byways*, Frankin Book Co, Philadelphia, 1901

nord de la illa, a la província d'Ilocos Norte, portarà el retorn a la tranquil·litat per part dels habitants de la regió.

Amb l'arribada de l'administració americana³⁷⁶, 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'immediat³⁷⁷. Amb l'arribada de la Segona Comissió Filipina dirigida per Taft, que mostrava un interès en millorar les infraestructures de la colònia i en aquest punt la xarxa de carreteres era molt deficient. Com indicava el propi Taft³⁷⁸:

No ens aturarem en la necessitat per a la construcció de carreteres a les Filipines. En cap altre aspecte estàn les illes tan retrassades, com en la manca d'intercomunicació entre els pobles de l'interior.

Immediatament es van realitzar reparacions i millores a les carreteres de Luzón. La primera llei aprovada per la comissió va assignar un milió de dòlars per a la construcció i millora de les carreteres i ponts a l'arxipèlag, i es va portar a terme sota la direcció de les autoritats militars, que van dirigir la reparació i construcció dels camins més necessaris en aquell moment³⁷⁹. Un cop fetes les primeres reparacions, les competències de construcció de carreteres van retornar a l'administració civil i durant els anys posteriors es van fer actuacions d'any en any a

³⁷⁶ THE NEW YORK TIMES, *Better roads in the Philippines*, New York, 1 September 1900

³⁷⁷ THE NEW YORK TIMES, *Improvements in the Philippines*, New York, 10 September 1900

³⁷⁸ TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, New York, The Outlook Company, 1902, pp 37

³⁷⁹ AUSTIN, O.P., *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 Labor, Washington, Government Printing Office, January 1907, pp 11

través de les juntes provincials, que segons el seu criteri, van iniciar i construir trams curts de carretera donant accés a moltes comunitats per transportar els seus productes al mercat.

Però bona part d'aquestes actuacions de l'administració americana en carreteres van ser ruïnoses. Les carreteres de muntanya de Iba a Tarlac, de Pagbilao fins a Atimonan, un camí dissenyat per creuar l'illa de Samar, i una carretera construïda a través de Cebú, pràcticament no van ser utilitzades per la població i en poc temps es van fer intransitables. L'absència d'animals de tir amb freqüència va fer impossible la utilització d'aquestes carreteres de muntanya. No es va proporcionar, com es faria més tard, un servei organitzat de manteniment de carreteres, i els danys per les tempestes i tifons que es sofrien cada any eren molt elevats. Com destacava Barrows al respecte, "*a les Filipines les pluges que acompanyen a un tifó són enormes, i fins i tot les carreteres de la millor construcció pateixen greus danys*"³⁸⁰.

Bona part de la culpa per les males inversions fetes en carreteres per la Segona Comissió es va deure per que les noves administracions provincials no coneixien el terreny i realitzaven les inversions pels interessos locals o traçant els projectes des d'un mapa i no baixant al terreny. Al principi de l'administració nord-americana, les carreteres i millores públiques similars van ser construïdes pels consells provincials, però el 1905, degut a la despesa realitzada en carreteres, pràcticament infructuosa, el càrrec de "supervisor provincial" va ser abolit i els treballs de millora i inversió de carreteres provincials es van encarregar als

³⁸⁰ BARROWS, D. P., *A decade of American government in the Philippines, 1903-1913*, New York, World Book Company, 1914 pp 13

enginyers del Bureau of Public Works, centralitzant les tasques a Manila³⁸¹.

Però a més a més, com hem vist, no hi havia inicialment un sistema de manteniment de carreteres, i no totes les carreteres de la xarxa tenien les mateixes característiques constructives, pel que fa als materials emprats per construir les calçades. No tenim massa dades sobre els paviments de les vies o els sistemes de pavimentació d'aquestes. Les úniques referències que he trobat han estat a partir dels informes anuals de la Comissió Filipina, en especial a l'informe de 1915, on es fa un desglossament de les carreteres pel tipus de paviment emprat:

Tipus de superfície:

Kilòmetres	1914	1916	1919
Pedra	890,40	1.074,30	1.452,90
Grava	2.126,60	2.249,90	3.067,00
Corall	896,50	958,30	747,20
Sense asfaltar	3.560,50	3.919,10	3828,40
TOTAL	7.464,00	8.201,60	9.095,30

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁸²

En general però, en la seva majoria, els camins i carreteres eren vies més o menys amples de terra piconada, i en els millors casos amb grava o d'altres materials esmicolats per permetre un millor drenatge de la via i mantenir el seu estat durant l'època de pluges. Segons les dades del quadre anterior, podríem extreure'n dues

³⁸¹ BARROWS, D. P., *A decade of American government in the Philippines, 1903-1913*, New York, World Book Company, 1914 pp 17

³⁸² U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission*, Washington, Government Printing Office, 1918, 1922

conclusions, d'una banda, l'augment dels quilòmetres pavimentats amb grava, i un descens significatiu dels quilòmetres pavimentats amb corall. Podríem deduir que l'administració americana va fomentar el paviment amb pedra (o potser millor amb formigó, malgrat el terme emprat a la documentació és *stone* i no *concrete*, es podria tractar de formigó, malgrat aquest es va començar a utilitzar per a la construcció de vies posteriorment, i es reservava per les estructures de ponts principalment). Una altra dada a considerar, és que es manté el nombre de kilòmetres de superfície sense asfaltar, potser degut a que part dels camins secundaris, anaven creixent degut a les necessitats de comunicació amb l'arribada dels vehicles de motor durant les primeres dècades del segle XX.

Es consideraven *carreteres de primera classe* aquelles ben pavimentades i de superfície àmplia, ben drenades i amb un manteniment constant. Aquestes carreteres estaven proveïdes de ponts i clavegueres per drenar l'aigua de la pluja. En el cas de falta de ponts es traslladaven els vehicles mitjançant transbordadors d'automòbils capaços de portar un pes de 2 tones o més. Aquests camins eren transitables contínuament en tot moment amb les possibles excepcions de mal temps durant l'època de pluges i tifons.

Les carreteres de segona classe presentaven trams pavimentats i en d'altres tan sols s'hi havia piconat la superfície natural, en general de terra o grava en els millors dels casos. La xarxa de ponts i clavegueram per drenar l'aigua de la pluja és incompleta i en general, en el cas dels ponts, es tracta d'estructures temporals. Aquestes carreteres podien ser transitades sense problemes

durant l'estació seca, però es tornaven pràcticament intransitables durant l'època de pluges.

Les carreteres o camins de tercera classe estaven formats per aquelles vies no incloses en les classificacions anteriors. Aquestes carreteres eren generalment estretes, mal piconades o sense piconar, en cap cas es tractava de carreteres pavimentades i en general intransitables a l'estació de pluges.

Si ens fixem en el següent quadre, que intenta valorar la progressió en la millora de la xarxa viària i la construcció de carreteres a l'arxipèlag, veiem que la millora significativa es va produir durant la segona dècada del segle XX. Hi ha discrepàncies en les fonts sobre els quilòmetres efectivament construïts i pavimentats entre el pas de l'administració espanyola i la nord-americana, especialment sobre la xifra de quilòmetres efectius de primera classe que van construir els espanyols. Les dades del 1898 corresponen als informes de la *Dirección General de Obras Públicas* i la resta corresponen a les dades de la Comissió Filipina. Una de les possibles explicacions és que a partir de la sortida de l'administració espanyola una bona part de les vies quedessin sense manteniment. Sabem que tant durant l'època espanyola com durant l'època nord-americana, el manteniment de les carreteres a l'inici de l'època seca les tornava transitables, després de reparar els nombrosos desperfectes que ocasionaven les pluges torrencials durant l'època humida. D'altra banda, no tenim dades sobre la xarxa total de camins i carreteres durant l'època espanyola, però si ens fixem en els camins de tercera classe no hi ha grans variacions, degut en part a que no hi ha una creació important de noves poblacions fora de les vies principals, potser a

excepció de la vall de Benguet i al voltant de Baguio, que analitzarem posteriorment. Aquest fet ens podria permetre suposar que la xarxa de camins i carreteres durant l'època espanyola seria similar a la que mostren les dades de 1908, 1909 i 1910, on apreciem que no hi ha haver-hi un creixement significatiu.

<u>Kilòmetres Operatius</u>	<u>1898</u>	<u>1908</u>	<u>1910</u>	<u>1912</u>	<u>1914</u>
Primera classe	1.596	397	916	1.780	2.495

<u>Kilòmetres Operatius</u>	<u>1909</u>	<u>1914</u>	<u>1915</u>	<u>1919</u>	<u>1938</u>
Primera classe	553	2.564	3.067	4.500	12.000
Segona classe	-	2.024	2.082	1.986	-
Tercera classe	2.875	3.051	3.109	-	-

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁸³
 Les dades de 1898 corresponen als informes de la Direcció General de Obras Públicas.

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 *camíneros*. Els *camíneros* eren els grups de personal de manteniment sovint itinerants que anaven reparant contínuament el ferm de la carretera. Depenien directament del govern local provincial i la seva tasca estava regulada per l'acord anual específic entre el govern de l'arxipèlag i cada província per separat.

A partir dels informes de la Comissió americana tenim dades sobre els kilòmetres de via efectivament mantinguts pels *camíneros*, per als anys entre 1908 i 1915, així com la construcció anual de

³⁸³ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission*, Washington, Government Printing Office, 1918, 1922, 1939

carreteres de primera classe. Es tracta d'una dada rellevant, degut a que no només hem de considerar la despesa de construcció de les vies de primera classe, esplanades i pavimentades, sinó també hem de tenir en compte que suposaven una càrrega addicional al pressupost d'obres públiques per finançar el manteniment anual de les vies.

Relació de la construcció de carreteres de primera classe i del sistema de manteniment.

	A	B	C
30 Juny 1908	397,00	-	-
30 Juny 1909	553,50	-	-
30 Juny 1910	916,60	249,00	-
30 Juny 1911	1.423,60	357,40	1.441,70
30 Juny 1912	1.780,30	291,40	1.785,30
30 Juny 1913	2.035,40	257,60	1.976,30
31 Des 1913	2.171,60	136,50	2.146,30
31 Des 1914	2.495,50	330,20	2.317,50
31 Des 1915	3.064,00	499,50	2.732,40

- A Carreteres de primera classe a final de l'any
- B Carreteres de primera classe construïdes durant l'any
- C Kilòmetres de carretera mantinguts pels *camineros*

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁸⁴

Si comparem els dos quadres, aquest amb l'anterior sobre les xifres globals de quilòmetres de carretera, veurem que la longitud de la carretera de primera classe construïda anual no és idèntica a la diferència entre els totals anuals successius de la carretera designats (que hem pogut veure en un quadre anterior sobre els quilòmetres de diferents classes de via, per als anys 1914 i 1915, principalment, per la raó que la primera classe de carretera en les províncies especials (eren aquelles províncies on no s'havia

³⁸⁴ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

planificat encara un acord per a la inversió i manteniment de les carreteres entre el govern central i el provincial) encara no estaven coberts per un acord especial a nivell nacional.

Com comentàvem anteriorment, els nous quilòmetres de carreteres de primera classe augmentaven les partides de despesa que es destinaven al manteniment d'aquestes. Per tenir una idea global de la despesa anual que es destinava a noves carreteres i el manteniment d'aquestes podem veure que ascendien a una mitjana de deu milions de pesos anuals (la dada de cinc milions de pesos de 1913 correspon a un semestre ja que es canvia l'exercici econòmic).

Despeses totals supervisades en la partida d'inversions en carreteres i manteniment:

1 Juliol 1910 a 30 de Juny de 1911	9.793.119,59 pesos
1 Juliol 1911 a 30 de Juny de 1912	9.720.441,83 pesos
1 Juliol 1912 a 30 de Juny de 1913	10.285.591,99 pesos
1 Juliol 1913 a 31 de Desembre de 1913	5.407.466,45 pesos
1 Gener 1914 a 31 de Desembre de 1914	9.894.293,00 pesos
1 Gener 1915 a 31 de Desembre de 1915	11.181.282,45 pesos

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁸⁵

Un dels problemes que presentava el manteniment de carreteres del sistema provincial o de *camineros* era que degut a que anaven reparant sobre la marxa, a mida que passaven pel terreny afectat, era que s'encaria molt la reparació en termes de cost per kilòmetre. A mitjans de la segona dècada del segle XX, es van introduir un nou sistema de manteniment, dirigit a realitzar les reparacions de les principals carreteres de Luzón. Aquest sistema,

³⁸⁵ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

depenia directament del pressupost nacional i es dedicava a reparar sistemàticament grans trams de via, reduint per tant el cost per kilòmetre, principalment degut a que la carretera no es degradava amb tanta facilitat. Pensem per un moment que es tractava de reparar vies amb un bon ferm, ja pavimentades i que es revisaven, amb el nou mètode, sistemàticament. De la mateixa manera que en el cas dels materials del paviment de les carreteres, tenim dades sobre aquest sistema per als anys 1914 i 1915, corresponents als informes de la Comissió Filipina.

Sistema de manteniment de carreteres:

<u>Any</u>	<u>Sistema</u>	<u>km Mantinguts</u>	<u>Cost/km</u>	<u>Cost Total</u>
1914	Prov-Caminero	2.317,60	473,80	1.098.082,54
	Nac- General	2.418,80	164,82	398.655,30
	TOTAL	4.736,40		1.496.737,84

<u>Any</u>	<u>Sistema</u>	<u>km Mantinguts</u>	<u>Cost/km</u>	<u>Cost Total</u>
1915	Prov-Caminero	2.732,40	460,43	1.258.114,15
	Nac-General	2.692,20	147,44	396.930,57
	TOTAL	5.424,60		1.655.044,72

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁸⁶

Com es desprèn del quadre anterior, el fet de mantenir les carreteres amb un mètode sistemàtic i en grans trams va reduir substancialment el cost de manteniment de les vies de Luzón. Aquesta és una mostra que exemplifica que l'administració americana, es va mostrar molt eficient amb mètodes més sistemàtics i metòdics.

³⁸⁶ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

Un bon sistema de carreteres no representava una càrrega per al país, en funció de que servia per desenvolupar millor el territori i augmentava, la riquesa de les propietats d'una banda i la recaptació d'una altra, a partir de la millora de les activitats comercials. De fet, la partida de manteniment de carreteres als pressupostos provincials era prioritària i es va potenciar clarament la reforma de carreteres per convertir-los en trams asfaltats de primera classe. Els fons provincials destinats per al manteniment de la xarxa de carreteres de Filipines superava la quantitat requerida pel govern, que estava situat aproximadament en \$ 1.000.000. Aquesta xifra permetia un manteniment anual d'aproximadament \$ 500 per quilòmetre. Amb aquestes xifres, les províncies podien mantenir perfectament la xarxa existent i de fet, podrien suportar fins a 2.000 quilòmetres addicionals de primera classe de carretera, i això sense tenir en compte el creixement natural de la riquesa i de la població i augment del transport de mercaderies i a l'augment de la valoració dels terrenys de les zones més ben comunicades.

7.2. Progrés en la xarxa de carreteres 1908-1915

L'any 1908, el govern de Filipines va ordenar un estudi amb data 21 de maig de 1908³⁸⁷, que determinava l'extensió i condicions de les carreteres existents a les Filipines, i en feia una estimació del cost de la construcció per crear un sistema de camins adequats a les necessitats de les illes en aquell moment, incloent les tasques de manteniment que s'hi haurien de realitzar.

³⁸⁷ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

És interessant comparar la situació del 1908 amb la situació del 1916, on s'elabora un segon informe per comparar la situació de la xarxa de carreteres a les Filipines, i contrastar els avenços realitzats en carreteres, ponts i camins, com a resultat d'una política viària continuada sense interrupcions durant aquests set anys³⁸⁸. Com a resum d'aquest estudi comparatiu, les principals dades que s'extreuen són les següents:

	Km. Existents 1909	Km. Projectats 1909	Km. Existents 1916
Primera classe	553	2.837	3.068
Segona classe	-	3.351	3.082
Tercera classe	-	3.022	3.052
Total	553	9.210	9.202

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁸⁹

De fet, no hi ha pràcticament creació de noves vies o carreteres durant la primera dècada del segle XX, fet que consolida la hipòtesi que l'administració nord-americana en una primera fase, fins que no va ser actiu el govern de Filipines, va millorar i modernitzar la xarxa planificada per l'administració espanyola. En el cas que ens ocupa, veiem que les actuacions principals durant aquests set anys van centrar-se en asfaltar o pavimentar carreteres de segona classe per convertir-les en vies de primera classe, fet que òbviament millorava notablement les comunicacions

³⁸⁸ THE NEW YORK TIMES, *Day's Auto Tour in the Philippines. Roads found as Good as any in France, Newly Built by American Authorities*, New York, 11 May 1913

³⁸⁹ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

de l'arxipèlag. En concret, entre els anys 1909 i 1916, es van pavimentar més de 2.500 kilòmetres de carreteres.

L'any 1909 es va realitzar un projecte per a la construcció d'un sistema viari que cobrís les necessitats viàries de l'arxipèlag, valorant les partides de construcció i de manteniment, estimades en *Construcció* \$ 53.500.000 i en *Manteniment* \$ 21.000.000, donant un *Cost Total* de \$ 74.500.000.

El cost real de la construcció i manteniment de carreteres a l'oficina d'obres públiques, del 1909 fins al 1915, ambdós inclosos, va ascendir a un total de \$ 37.000.000, menys de la meitat del pressupost. De fet, el termini fixat en l'informe inicial per a la realització de la xarxa de carreteres era de 17 anys, mentre que en set anys (període entre 1909 i 1915) s'havia pràcticament finalitzat. El cost estimat de l'obra va ser \$ 74.500.000, i el la despesa real va ser de \$ 37.000.000. Aquesta reducció en temps i cost va ser possible principalment degut a que es va emprar mà d'obra filipina, de reduït cost i degut a que durant aquells anys es va realitzar una acció molt intensa de propaganda sobre el bé comú que representaven les carreteres, que va motivar a les autoritats per complir els terminis, i d'altra banda, a l'estandarització dels projectes elaborats, igualant els materials i els mètodes de treball, fet que es provocar un alt grau d'eficiència en l'organització i la construcció de les carreteres.

No s'ha de suposar que el sistema que els enginyers que dirigien el projecte estimaven que seria suficient per a les necessitats del 1909 va ser suficient per les necessitats en ràpida expansió de 1916. Un dels factors que havia accelerat el progrés del projecte

de carreteres en els últims set anys, era l'augment de la circulació de vehicles, que havien augmentat el trànsit. L'obertura de pedreres de subministrament de pedra i el desenvolupament dels ponts de formigó, van reduir notablement els costos de construcció i manteniment, i d'altra banda, van generar una gran demanda de treballs especialitzats en el territori que cobria la xarxa viària. Mentre que el sistema de carreteres, com hem comentat, s'ajustava a les necessitats de 1909, degut al desenvolupament, la demanda de millors carreteres i més ben pavimentades va créixer proporcionalment. En bona mesura, la reducció en el termini dels treballs ha vingut determinada per la pressió del desenvolupament a tenir una xarxa viària en condicions, que empenyia els terminis de les obres a la baixa, en benefici de les noves explotacions fruit del desenvolupament experimentat entre el 1909 i el 1915.

El plà de 1909 s'articulava en dos grans eixos, d'una banda intentava establir una xarxa que vertebrava l'illa de Luzón amb carreteres de primera classe i d'una altra banda intentava solucionar el problema dels ponts que sovint eren construïts de fusta, fet que els convertia en instal·lacions temporals degut a les destrosses produïdes durant l'època de pluges.

La situació de partida segons l'informe de 1909 era la següent:

Kilòmetres:	Nord Luzón	Sud Luzón	Cebú
Primera classe	401,60	167,29	134,60
Segona classe	126,30	8,36	178,20
Tercera classe	41,00	27,51	28,80
TOTAL	568,90	139,16	341,60

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission

Pel que fa al traçat, a Luzón es marcava la construcció de dues vies al nord i al sud de la capital, que sovint es pavimentaven sobre les ja existents provinents del traçat i construcció fetes sota l'administració espanyola³⁹⁰, a més a més de la construcció del ramal de Benguet a Baguio a la línia nord.

El projecte de la carretera del nord, que s'estenia des de Manila a la part nord de l'illa de Luzón, seguint la costa nord de Pangasinan, i la connexió de les ciutats més importants de les vuit províncies que travessava, era el projecte de carreteres més important.

El segon projecte era una carretera al sud de Manila que arribava fins Nasugbu, a la província de Batangas. Sobre aquest projecte no s'han trobat evidències de que hi hagués un traçat previ de l'època espanyola, però tot fa pensar que hi hauria alguna mena de connexió, degut a que és una zona propera a Manila i ja estava poblada.

El tercer projecte, corresponia a dues carreteres a l'illa de Cebú, a la costa nord i a la costa oest. Respecte a les carreteres de Cebú, tenim poca informació sobre les realitzades durant l'època de l'administració espanyola i aquesta ens ve a través de les Reials

³⁹⁰ Bàsicament trobavem tres grans carreteres de primera classe que es van traçar sota l'administració espanyola, la Carretera del Nordoest, desde Manila a Laogag (a la província d'Ilocos Norte), amb una extensió de 545 quilòmetres, la Carretera del Nordeste, desde Manila a Aparri (a la província de Cagayan), que té un traçat de 565 quilòmetres, i la Carretera del Sud, desde Manila a Albay, amb una extensió de 486 quilòmetres. Existien d'altres carreteres secundàries, com la Carretera de l'Est de Luzón, que anava de Manila a Morong, de 44 quilòmetres, i un gran nombre de camins locals i veïnals.

Ordres publicades a la Gaceta de Madrid³⁹¹. D'aquesta publicació sabem que es van iniciar els treballs i estudis preliminars per a la continuació de la carretera general d'Alpaco, a Cebú el 29 de Juliol de 1867. Alpaco és el nom d'una muntanya o serralada que es troba al centre de l'illa. Els espanyols van començar a extreure carbó de Cebú desde 1827³⁹², data on es va trobar la primera mina a les Filipines i la seva explotació va continuar durant l'administració americana. Cebú és muntanyosa a la part central i degut a això hi ha, encara a l'actualitat dues carreteres principals, a l'est i a l'oest que recorren la costa i fan un anell resseguint la costa. Però el fet més curiós és que prop d'Alpaco, hi ha una carretera transversal, que connecta les dues carreteres perifèriques, permetent el pas d'una banda a l'altra de l'illa. Podem pensar que aquesta carretera és la carretera de Alpaco, a la que es refereixen els documents de la Gaceta de Madrid, i per tant tindríem també una evidència que, almenys part del traçat que van finalitzar els americans a Cebú, també va ser projectat per l'Administració espanyola. La construcció de la carretera d'Alpaco es va finalitzar previsiblement durant el 1868, ja que el 25 de Març de 1868³⁹³ una Reial Ordre³⁹⁴ va instar a la seva finalització.

³⁹¹ MARFORI, *Ampliación y finalización de la carretera general de Alpaco en Cebú*; Negociado de Obras Públicas, Gaceta de Madrid, 2 de Abril de 1868

³⁹² LODGE, *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 harbors on the Philippine islands*, Manila, Comitee on the Philippines, 15th February 1900

³⁹³ De fet, el 25 de Març de 1868 es va instar a la Direcció General de Obras Públicas a la seva finalització, per tant sabem que el projecte estava en construcció però no podem assegurar-ne la data de finalització.

³⁹⁴ MARFORI, *Ampliación y finalización de la carretera general de Alpaco en Cebú*; Negociado de Obras Públicas, Gaceta de Madrid, 2 de Abril de 1868

D'altra banda, com hem comentat anteriorment, la xarxa de ponts era molt fràgil i sovint es tractava d'estructures temporals. L'administració americana va fer un esforç per anar instal·lant ponts de formigó a les vies principals i d'aquesta manera reduir el manteniment i els problemes de comunicacions que deixaven intransitable al país durant l'època de pluges. Durant la segona dècada del segle XX es van augmentar considerablement els metres de ponts de formigó construïts a la xarxa de carreteres filipina:

Ponts de formigó armat

	Nombre total	Metres totals
30 Juny 1911	2.004	7.713
30 Juny 1912	2.350	9.216
30 Juny 1913	2.854	11.224
31 Des. 1913	3.046	11.984
31 Des. 1914	3.247	13.071
31 Des. 1915	3.090	14.416

Font: Dades derivades dels informes de la U.S. Philippine Commission³⁹⁵

Totes les estructures de formigó armat es van construir sota l'administració nord-americana, juntament amb un gran nombre d'estructures d'acer i diverses que es van construir sota l'administració espanyola.

Òbviament, la xarxa de carreteres era deficitària, especialment perquè cobria zones amb poca població però que estaven creixent degut al desenvolupament econòmic, tant de plantacions com d'extracció minera. La construcció de carreteres en aquestes illes

³⁹⁵ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

no es justificava pel trànsit però feia més eficients les comunicacions i en segon terme el desenvolupament del país. Es tractava de considerar l'augment de la població, la quantitat de trànsit, els productes que es transportaven, les tones de mercaderies que travessaven el país, etc.

7.3 El projecte més car de l'administració nord-americana a Filipines: la construcció de la carretera de Benguet.

Una de les obres més notables d'enginyeria executades a les illes Filipines des de l'ocupació de les mateixes pel Govern dels Estats Units, va ser indubtablement la carretera que es dirigeix des de Dagupan, al golf de Lingayen, fins a Baguio, a la província de Benguet, ciutat situada a uns 50 kilòmetres a l'interior.

La capitalitat del Govern Civil de Filipines s'establia a Baguio durant l'època més calurosa de l'any, per no haver d'aguantar les altes temperatures i la humitat de la costa. Baguio està aproximadament a uns 240 quilòmetres al nord de Manila, i a uns 1.500 metres sobre el nivell del mar, gaudint d'un clima prou temperat. Com s'ha comentat anteriorment, Dagupan estava comunicada per ferrocarril amb Manila, però abans de la construcció d'aquesta carretera de Benguet, el viatge de Manila a Baguio es feia per mar fins a San Fernando de la Unión, situat a una distància de 380 quilòmetres de Manila. Des d'allà es seguia per la vall del riu Naguilián i de petits afluent d'aquest cobrint una distància de 70 quilòmetres fins a Baguio. L'alternativa del viatge per terra es podia fer sortint des de Dagupan (on arribava el ferrocarril) i seguint un dolentíssim camí que corria al llarg de la costa passant per Baoang i Naguilián, amb una pesada i molesta

travessia a cavall de 180 quilòmetres, d'una durada d'un mínim de tres dies. El viatge complet es podia realitzar, des de l'acabament de la carretera, en quinze hores i mitja, incloses les vuit hores i mitja que es triguen a recórrer els 196 quilòmetres del ferrocarril de Manila a Dagupan.

El cos d'enginyers d'Obres Públiques, a través de la *Junta Consultiva de Caminos*³⁹⁶, ja va iniciar 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. Segons hem comentat anteriorment, 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.

Els estudis sobre el terreny es van iniciar a l'estiu de 1898, sota la direcció dels enginyers D. Jose Cabestany y D. Jose Herbelia. El projecte va quedar paralitzat i es va abandonar per l'administració espanyola a partir dels fets del 3 de setembre de 1898, dia en que el grup d'enginyers espanyols va ser objecte d'un atac per part d'un grup armat de tagàlogs i van ser fets presoners.

A l'arribada dels americans a Luzón, es van realitzar nombrosos informes de diferents tipus. A l'informe que va escriure el destaca

³⁹⁶ DONNET B., *Las obras públicas en Filipinas*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1897

un paràgraf³⁹⁷ on deixa constància de la planificació de l'administració espanyola per comunicar Benguet amb la costa i la intenció de les autoritats americanes de continuar i finalitzar el projecte:

Es va proposar pel govern espanyol la construcció d'un sanatori a Benguet per la recuperació dels soldats invàlids, i la comunicació amb carreteres fins a la costa, i amb tota seguretat, els Estats Units completaran el pla.

La carretera construïda pels americans³⁹⁸ mesurava una longitud total de 72 quilòmetres, pujant en aquesta distància una alçada de 1.480 metres. El terreny que travessava el camí en els 20 primers quilòmetres no tenia una pendent molt pronunciada i no exigia sortir dels sistemes corrents de construcció, el desnivell total en aquesta obra era de 280 metres.

La resta del traçat es desenvolupava sobre un terreny amb molta pendent i les obres de la carretera van ensopegar no només amb les dificultats que oferien les condicions físiques i topogràfiques del país, sinó també amb la manca de mitjans de transport de materials i de queviures, la impossibilitat de trobar operaris formats i pràctics i la rigorositat del clima, almenys durant la temporada de pluges, que van fer molt difícil la construcció d'aquesta part de la carretera.

³⁹⁷ WILCOX, W. B., *Through Luzón on Highways and Byways*, Philadelphia, Frankin Book Co, 1901

³⁹⁸ H, *Construcción del camino de Benguet en Luzón (Islas Filipinas)*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1906



The Benguet Road;

Font: American Historical Collection; Ateneo de Manila

Les vessants sobre les quals es recolzava la carretera són molt escarpades, formades de pissarres compactes, cobertes d'espessos boscos de grans arbres. En algunes parts del traçat estaven bloquejades per roques inaccessibles. Els camins naturals pujaven per aquestes valls, creuant els rius per sobre de troncs, que sovint eren arrossegats per les crescudes. Els materials i provisions per als primers treballs es van transportar per aquests senders en fardells portats a espatlles pels treballadors que van

executar els treballs. Durant l'època de pluges, l'alçada de les valls i la pendent d'aquestes provocaven sovint avingudes d'aigua i en més d'una ocasió es van haver de parar les obres per inundacions que van malmetre les pistes que s'estaven construint. El sistema de desguàs de les pluges consistia en obrir una canal per la part exterior de la carretera i assentar la carretera amb murs laterals.

Els americans van construir la carretera tenint en compte la possibilitat de poder establir més endavant una línia de tramvia elèctric. Encara que el camí havia de salvar un desnivell de 1.200 metres en menys de 32 quilòmetres, la major pendent no excedia del 9 per 100, arribant-se a aquest límit únicament en llocs excepcionals i en curtes distàncies.

Un cop tallats, els arbres s'arrossegaven fins a situar-los en un lloc on no representessin un perill si relliscaven per la vessant. En algunes ocasions, les formacions de pissarra es trobaven tan descompostes que en alguns llocs va ser necessari donar molta inclinació als talussos per evitar desprendiments durant les fortes pluges. També va ser necessari treure algunes roques soltes per evitar el perill que desprendiments i que caiguessin sobre la carretera.

Els operaris es sostenien sobre els talussos per mitjà de cordes, i començaven per obrir forats a la roca on introduïen clavilles de ferro, sobre les que es posaven uns taulers, formant bastides, des dels quals treballaven. Per fer els forats es van emprar diversos tipus de perforadores americanes. Part del material per a petits terraplens es va transportar en carretons. Es va fer també una via estreta amb carrils de fusta per la qual circulaven bolquets fets a mà, amb rodes de fusta, que es feien servir per al transport de

terres. No obstant això, la major part de l'obra es realitzava en trinxera, i s'executava amb explosions, caient els materials al fons de la vall.

Les vessants estaven en molts llocs solcades per profunds i estrets barrancs. La carretera creuava generalment aquests barrancs sobres terrasses que es recolzaven en murs de sosteniment. Per a la construcció d'aquests murs es va començar per allisar la seva base, sobre la qual es va construir una sòlida plataforma de formigó armat a mode de fonaments. Els murs es construïen llavors sobre aquestes plataformes.

A la major part de les obres es va emprar el ciment Creuen Island Portland, fabricat a Hong-Kong, i en la resta es va usar ciment Atlas Portland. El ciment americà costava, ja a Manila, 2,30 pesos el barril, però tenint en compte les dificultats per al transport des de l'extrem del ferrocarril a les obres, el cost mitjà d'un barril no baixaria de 5,50 pesos. La sorra per fer la barreja es trobava a la zona de les obres i la calç es fabricava en un forn construït a l'inici de les obres.

Davant la necessitat de construir gran nombre de ponts per al pas dels barrancs profunds, on no era possible fer terraplens degut a les avingudes que es produïen durant l'època de pluges, i per abaratir el cost i donar més velocitat al termini de les obres, es van construir molts ponts de fusta amb el propòsit d'anar-los substituint amb altres d'acer en el futur.

Els petits barrancs es creuaven amb ponts de fusta construïts amb pi d'Oregon. Resultava més barat comprar la fusta plantada en aquest país i transportar-la a Filipines que adquirir-la a localment,

on, tot i que abundaven fustes excel·lents, els primitius mètodes de llaurat, amb serres de mà, augmentaven excessivament el seu cost.

La construcció de tots aquests ponts es va fer amb la major rapidesa possible, i amb la resistència suficient per a les necessitats del trànsit, fins que es poguessin fer obres permanents. La falta d'operaris amb formació tècnica, va obligar a l'ús dels mètodes més senzills, però tots els ponts van resistir satisfactòriament al trànsit.

Durant la major part del temps que van durar les obres, hi havia empleats 4.000 a 5.000 homes de varies nacionalitats diferents. Més de la meitat dels treballadors eren filipins. La majoria dels ponts van ser construïts per japonesos, que resultaven bons treballadors i tenien experiència en construcció de carreteres. Com es comenta a un dels informes: *Era gent molt intrèpida i no hi va haver cap dificultat a portar-la a treballar als llocs més perillosos.*

Els operaris estaven distribuïts en diversos campaments on es seguia una estricta disciplina per tal d'evitar epidèmies. Cada campament estava sota la direcció d'un capatàs americà, el qual tenia completa jurisdicció sobre aquests assumptes i sobre la forma en què treballaven els obrers a les seves ordres, i era responsable davant l'Enginyer encarregat de l'obra.

Els operaris americans i europeus, tenien casernes a part per a ells i els japonesos i els filipins estaven en casernes separades. Tot i que es van presentar algunes malalties, no van ser suficients per interrompre les obres, servint aquests petits contratemps d'avís per mantenir la disciplina entre els operaris.



"Building the Benguet Road"
Font: E.C.McCullough & Co., Manila, 1901

El camí va ser traçat i construït sota la direcció del Coronel Kennon, del 34 th. Voluntary Infantry, U.S.A., en representació del Govern civil de les Illes Filipines. El Coronel Kennon no només va inspeccionar les obres, sinó que també va projectar i va dirigir personalment la construcció dels ponts.

La carretera de Benguet es va inaugurar el 27 de març de 1905³⁹⁹. El cost de la carretera l'1 de novembre de 1905, havia estat de 1.966.847,05 \$, el que representava un cost d'aproximadament⁴⁰⁰ 46.612 \$ per quilòmetre. A més del paviment en si, el coronel Kennon va construir al traçat 40 ponts, dos dels quals eren d'acer, i els altres de la fusta. Afegint aquestes construccions i les obres d'accés a Baguio, el cost del projecte va ascendir per sobre dels quatre milions de pesos. Excepte per l'ús de dinamita per volar les grans roques, cal assenyalar que no hi havia disponibilitat de

³⁹⁹ RUTH ALCANTARA, E.; *Building the Benguet Road*; MS October 1998

⁴⁰⁰ La font original parla de 75.000 \$ per milla, degut a això la conversió (1 ml = 1,609 km) dona una xifra no rodona, com en l'exemple original.

maquinaria pesada i es va treballar normalment amb pic i pala. L'obra es va considerar una veritable gesta per l'administració i la propaganda americanes al 1905. No obstant això, segons els experts en enginyeria, va ser l'obra d'enginyeria més cara en aquell moment, provocant una gran càrrega al pressupost colonial.

7.4. Introducció dels vehicles a motor a Filipines

La carretera de Benguet va començar a ser construïda l'any 1901, amb un gran nombre de treballadors i amb la participació d'especialistes de molts països, incloent França, Itàlia, Espanya, Japó, Xina, etc, sota la supervisió del capità Charles Mead del Cos d'Enginyers dels EUA. El projecte va ser continuat el 1903 pel major Lyman WV Kennon que van acabar les obres el 1905. La carretera va ser posteriorment rebatejada com la Kennon Road i va ser el projecte més car realitzat pel govern colonial americà. La carretera, que tenia un traçat d'uns 50 quilòmetres de llarg, és una sèrie dramàtica de serpentes que creua pels turons i el canó del riu Buedo amb algunes pendents molt pronunciades, i encara avui en dia alguns vehicles tenen seriosos problemes per travessar-la. Per arribar a la ciutat de Baguio s'havia d'agafar aquesta carretera que connectava la via de ferrocarril provinent de Manila amb la base de les muntanyes, utilitzant autobusos de transport i camions de mercaderies. Degut a aquestes grans pendents es van requerir vehicles especials per cobrir el trajecte de la carretera d'un mode regular. L'empresa De Dion-Bouton⁴⁰¹ va subministrar uns vehicles

⁴⁰¹ L'empresa De Dion-Bouton es va produir principalment com a resultat de la curiositat que el comte francès Philippe Albert de Dion de malfiança tingut en un locomotora de vapor model que va veure a la botiga de joguines a París. Aquest interès li va comprar en contacte el 1882 amb el fabricant de Georges Bouton que es va especialitzar en models i joguines

que havien estat dissenyats especialment per ser utilitzats a la carretera de nova construcció que es va construir per comunicar la nova ciutat de Baguio.

L'any 1910 l'empresa De Dion Bouton va presentar el primer motor V8 del món per entrar en producció en sèrie. El V8 inicial estava disponible en forma d'un 6/1 litres, i va ser seguit més tard per 3,5 litres, 4.6 litres i 7/8 litres, i posteriorment pel motor de 14,7 litres, principalment destinats al mercat nord-americà. De Dion-Bouton

científics, i més tard amb el germà de Bouton en la llei de Charles-Armand Trépardoux especialitzat en calderes i motors de vapor. Les seves reunions finalment desembocaren en la formació de "Etablissements De Dion-Bouton et Trépardoux" creat a París per a la fabricació de velocípedes. Els primers experiments produïren un període de tres rodes capaç d'una velocitat considerable i va donar lloc a una sèrie de patents que s'estan adoptant per a calderes de vapor a terme una ràpida evaporació. El primer model de producció de la companyia era un quatricicle a vapor amb el centre del vaixell de la caldera. Alguns dels motors de vapor van ser posteriorment Marinis i es va oferir a l'armada francesa per l'avaluació. El 1895 van completar definitivament el primer motor de gasolina i les proves d'un tricicle amb motor posterior havien tingut èxit. Les vendes es van disparar i el primer model va ser seguit ràpidament per una sèrie de models més potents. Tot aquest treball va atreure a altres fabricants i De Dion no va trigar a detectar l'existència d'un mercat molt gran per als motors de propietat. Una decisió per això es va fer que la seva motors estarien disponibles per a altres constructors amb el suport tècnic complet de l'empresa. En aquest moment, el 1898 els 21 anys d'edat, Lous Renault estava experimentant amb el seu primer vehicle i utilitzar un De Dion-Bouton 1,5 HP motor per impulsar el seu primer cotxe. Altres constructores també van utilitzar el motor, incloent Delage, Chenard & Walck, Terrot, etc i, finalment, un total de prop de 130 constructors ja sigui utilitzat o havien experimentat amb motors De Dion-Bouton. A finals de segle, es van fabricar més de 45.000 motors. El 1902 el motor va ser traslladat a la part davantera. Tot un seguit de motors i vehicles després va seguir el que va fer De Dion Bouton, un dels fabricants d'automòbils més importants del món. Les exportacions van començar a tenir un paper important en les activitats de l'empresa amb els agents en la majoria dels països. Les exportacions el 1901 dels enviaments individuals i múltiples dels vehicles anaven a països tan diversos com Austràlia i Amèrica.

havia tingut una presència a Nova York des el canvi de segle a Brooklyn, inicialment a través de la Dion-Bouton Motorette Co.

De Dion-Bouton va aconseguir donar un impuls significatiu al mercat americà amb la conquesta d'una comanda per al subministrament de 100 vehicles al municipi de Nova York que incloïen vehicles de policia, bombers, taxis i autobusos. El cotxe estava equipat amb l'últim De Dion-Bouton motor V8. Amb l'impuls de la comanda de Nova York, De Dion-Bouton renovar el seu interès en el sistema de transport de París i, finalment, va rebre una comanda de 263 autobusos tipus DA que es van lliurar entre 1911 i 1913.

Al voltant de 1.910 De Dion-Bouton va ser un dels grans fabricants de vehicles en el món. Els seus productes inclouen automòbils, camions, autobusos, trens i fins i tot avions. Bona part dels vehicles estaven sent utilitzats en moltes capitals i en moltes rutes de muntanya dels Alps. Per això no és sorprenent que els requisits que demanaven les carreteres de Benguet fossin un cas d'estudi per als enginyers de De Dion-Bouton.

El requisit de Filipines es va convertir en una sòlida aposta per els vehicles pesants i per una marca amb una reputació coneguda. D'altra banda hi havia el precedent de les comandes amb èxit de Nova York i els Estats Units havien establert una Cambra de Comerç a Manila. La influència positiva de Nova York s'havia tingut molt en compte de cara a presentar la comanda pels vehicles per la carretera de Benguet.

Els vehicles es van lliurar a Filipines en algun moment durant el període comprès entre 1910 i 1913. Se sap que la realització de la carretera de Benguet va presentar problemes constructius a causa de la pendent del tram final. Per tant, és probable que les autoritats haguessin d'esperar a veure com s'acabava la carretera abans de comprometre's al que hauria estat una inversió financera molt important en una flota de vehicles de motor. Pel tipus de vehicle subministrat, equipats amb radiadors Solex, que es van començar a instal·lar després del 1909 i els motors V8 que van aparèixer al mercat l'any 1910, podríen marcar una data de lliurament de 1910 d'un mode bastant probable.

Però llavors, com es desplaçava la gent des de l'inici de la carretera fins a la ciutat de Baguio, durant aquests anys? Uns dels vehicles més utilitzats a l'època per circular per vies de muntanya i pistes forestals eren els vehicles a vapor de la marca Stanley.

Probablement van ser elegits per la seva bona fama com a vehicles de muntanya. Els vehicles Stanley van ser dissenyats per al transport de passatgers i càrrega i s'utilitzaven sovint a les White Mountains de Nova Anglaterra i en les Rocky Mountains a l'oest dels Estats Units. Els dos primers vehicles Stanley van arribar a Filipines l'any 1908.

Aquests dos Stanley van ser utilitzats per l'Oficina de Correus i tenien dos propòsits: d'una banda la prestació de serveis de repartiment del correu i d'altra banda, van servir com a prova per al transport de passatgers a la carretera de Benguet. L'experiment va tenir èxit. L'estalvi derivat de transport de correu augmentat pels ingressos addicionals de servei de passatgers va convertir la

operació en rendible i es van demanar quaranta vehicles per iniciar un transport regular fins a Baguio. El març de 1909 la Línia d'Autobus de Benguet va començar a transportar fins a Baguio als passatgers.

La ruta s'iniciava a l'estació de tren de Dagupan i ascendia per la sinuosa carretera de Benguet fins a Baguio com podem veure al següent exemple d'horari d'un viatge de Manila a Baguio al voltant de 1912⁴⁰²:

Pugem al ferrocarril a Manila a bord d'un tren de via estreta d'estil europeu de la Manila Railroad Company a les 8 am, es serveix l'esmorzar i el dinar a bord del vagó restaurant. Després d'un viatge calorós i polsegós, varem arribar al davant de l'estació de Dagupan a les 1:30 pm i ens desplaçem per un ramal a Sant Fabián per arribar al campament U. Des de l'estació de Campament U, pugem a un autobús de passatgers de la línia Auto Benguet i iniciem un lent ascens de tres hores en l'estreta carretera de Benguet, parant de tant en tant a esperar a rebre els missatges de trànsit de la carretera.

Aquesta darrera frase podria indicar-nos que hi havia en funcionament una línia de telègraf per poder avisar als conductors dels autobusos sobre l'estat de la via i preveure accidents.

A partir del 1908, la flota d'autobusos de vapor Stanley va transportar més de 2.000 passatgers per temporada. Tot seguit trobem diferents exemples sobre el transport i el funcionament de la línia d'autobusos Stanley a partir dels informes de William Cameron Forbes:

⁴⁰² RUTH ALCANTARA, E., *Building the Benguet Road*; MS October 1998

(28 d'abril de 1908⁴⁰³) Al campament ú ens trobem amb [Director d'Obres Públiques] Greene. El viatge des de Twin Peaks a Baguio es fa normalment en una hora i deu minuts, excepte els diumenges, ja que la multitud és ferotge. Hi ha una lluita per entrar als autobusos i la gent crida i es violenta quan veu que els que queden per pujar són molts i les places als autobusos només permetran entrar a uns pocs. Estem pensant ara en la compra d'alguns autobusos de grans dimensions i l'any vinent tindrem un millor servei i més regular. ...

Durant l'any següent, W. C. Forbes es fa ressò al seu diari de l'arribada de la comanda amb la partida dels autobusos Stanley, fent diverses precisions sobre la dificultat de conducció dels autobusos per la carretera de Benguet. Destacar la preocupació que representava en una via com aquesta, d'alta muntanya el disposar d'uns bons sistemes de frenada i fàcils de canviar:

(11 de març de 1909⁴⁰⁴) Greene ha rebut la comanda d'autobusos [Stanley] per a l'esplèndida carretera de Benguet, equipats amb tres seients de tres places i que ha augmentat [a Baguio] per obrir el nou servei al voltant d'una setmana d'antelació. Es necessita més habilitat per conduir un autobús tan gran a la carretera, i els conductors filipins han de ser entrenats com a conductors per al nou servei. Es necessiten dues hores per a un viatge, encara que Greene l'ha portat en una hora i deu minuts. Un nou dispositiu dels frens ha fet meravelles en aquest sentit - una sèrie de blocs de fusta que pot ser reemplaçat ràpidament a mida que es desgasta. Es triga quatre minuts per a posar en conjunt completament nou. S'han construït grans garatges en ambdós extrems de la línia i la primera impressió dels usuaris és que la gent està molt contenta.

⁴⁰³ FORBES, W.C., *Writings, reports, and travel accounts*, 28 d'Abril de 1908

⁴⁰⁴ FORBES, W.C., *Writings, reports, and travel accounts*, 11 de Març de 1909



The Stanley

Font: The Stanley Museum; Kingfield; Maine (EUA)

Uns anys més tard, amb les línies d'autobusos ja operatives i funcionant amb el servei complet, trobem una dada sobre el transit de la línia, que ascendia a 19.000 passatgers a l'any, i a la seguretat del servei, ja que es comenta que no es van produir ferits de consideració en els trajectes, gràcies, principalment a que es seguia un rígid sistema de control, com en el cas dels ferrocarrils.

Sobre aquest punt, comentar que les vies de ferrocarril eren d'una única direcció i dos sentits (anada i tornada). No seria estrany pensar que la carretera de Benguet només permetés el pas a un vehicle en un sentit i s'haguessin d'esperar a determinats punts marcats al voral⁴⁰⁵ per poder passar en el sentit contrari.

D'altra banda es referma la idea que els vehicles De Dion Boutton van donar un bon rendiment al transport del trajecte de muntanya:

⁴⁰⁵ Actualment, moltes vies rurals pavimentades arreu del món utilitzen aquest sistema, amb petits espais laterals per poder avançar. D'aquesta manera s'abarateix considerablement la construcció del ferm de la via.

(15 de desembre de 1912⁴⁰⁶) Durant aquest any, aquesta línia va transportar més de 19.000 passatgers sense accidents o ferits greus. Tenint en compte les condicions en què aquest servei de l'automòbil es realitza, aquest resultat es considera notable, i pot ser atribuït a l'estricta disciplina mantinguda, i seguint la pràctica del ferrocarril en el funcionament dels automòbils amb el mateix sistema de control que en el cas dels trens en quan a la regulació del transit. La línia és operada per 18 camions, dels quals 17 van ser construïts especialment per la Dion De-Bouton per fer el servei a la carretera de Benguet, i un per la mateixa empresa per al seu ús a Baguio, com un autobús. Aquests cotxes han prestat un servei esplèndid, i no deixen res a desitjar en el referent al transport de passatgers.



Autobusos De Dion;
Font: American Historical Collection; Ateneo de Manila.

⁴⁰⁶ HALL M. A.; *Quarterly Bulletin of the Bureau of Public Works, Manila*, 15th December 1912

A partir d'un altre registre, coneixem que el trajecte d'autobusos era diari i es connectava Baguio amb l'estació de ferrocarrils fent viatges d'anada i tornada diàriament. Degut a que Baguio era la capital d'estiu, no seria estrany pensar que aquesta cadència diària de transport només es realitzés durant l'època seca, quan la ciutat tenia una major activitat.

(1 de gener 1913⁴⁰⁷.) "Amb l'excepció d'uns pocs senders de muntanya la carretera de Benguet proporciona l'únic instrument de comunicació amb Baguio, i tot dels passatgers de primera classe per a material de construcció que entra o surt de la capital d'estiu es fa pel servei d'automòbils més notables de la del món. Els vehicles Dion fan viatges d'anada i tornada diàriament de Baguio fins a l'estació de ferrocarril que connecta amb els trens de Manila ... "

A mitjans de la dècada de 1920, la utilització dels autobusos Stanley va finalitzar i es van retirar de l'ús general a Baguio. Això pot haver estat degut a que eren vehicles que requerien molta aigua, especialment en terrenys difícils, i el subministrament d'aigua sempre ha estat i segueix sent un problema a la ciutat. La primera flota de vuit De Dion-Bouton autobusos per la Línia d'Auto Benguet va ser comprada l'any 1910 per William Cameron Forbes i aquests vehicles van conviure durant deu anys amb els autobusos Stanley.

La construcció i desenvolupament de la xarxa de carreteres va incentivar la importació de vehicles de motor, i una clara mostra la trobem en el registre de llicències de circulació emeses a les

⁴⁰⁷ HALL M. A.; *Quarterly Bulletin of the Bureau of Public Works*, Manila, 17th January 1913

Filipines. A partir de la documentació de la Comissió Filipina⁴⁰⁸, sabem que fins l'any 1915 s'havien donat d'alta 3.420 llicències de circulació, i el mateix 1915, es van sol·licitar 1020 llicències. La mateixa font estima que de les llicències anteriors a 1915, és probable que uns 500 vehicles estiguessin fora de servei, per tant, a finals de 1915, podríem estimar que hi havia en servei uns 4.000 vehicles, dels quals una quarta part eren motocicletes, i la resta vehicles de més de dues rodes⁴⁰⁹.

7.5 Conclusions

Les condicions geogràfiques i climàtiques de les Filipines, amb una època 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.

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 Luzón. Malgrat aquesta idea de fons, hi havia una xarxa de camins i carreteres a

⁴⁰⁸ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918, pp 142-149

⁴⁰⁹ THE NEW YORK TIMES, *Autos in Philippines*, New York, 6 January 1918

Luzón que es dividia en carreteres principals i secundaries i que cobrien tota la illa.

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. 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.

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. Depenien directament del govern local provincial i la seva tasca estava regulada per l'acord anual específic entre el govern de l'arxipèlag i cada província per separat. 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 piconat 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*⁴¹⁰, 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.

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

⁴¹⁰ DONNET B., *Las obras públicas en Filipinas*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1897

a Taft amb articles comprometedors la premsa, principalment a *La Vanguardia* i *El Renacimiento*, i els seus aliats filipins amb prou feines podien sortir airoso de les crítiques. Un d'aquests periodistes nord-americans, treballant en secret per al Philippine Constabulary com a *Agent 30*, es va reunir regularment amb William H. Clarke, auditor en cap de la colònia, enviat per Washington, i que va començar a treure proves i càrrecs de corrupció sobre l'administració de Taft i especialment en la figura de Forbes, per acusacions sobre un cas de corrupció en la construcció de la ciutat d'estiu de Baguio. Com comenta McCoy⁴¹¹, aquesta ruptura entre el governador i el seu auditor, va ser la crisi més greu de la seva carrera en els deu anys que va passar a la colònia.

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. La carretera, dissenyada pel famós arquitecte Daniel K. Burnham, arribava a Baguio, que es va construir com una ciutat d'estiu colonial per proporcionar als nord-americans un clima relaxat amb l'alleujament 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 pesos⁴¹², els americans van malbaratar bona part del pressupost filipí amb grans despeses i salaris generosos.

⁴¹¹ McCoy, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 253-254

⁴¹² McCoy, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 253-254

El Juliol de 1911, en la major de les moltes tempestes que van malmetre el traçat de la mal dissenyada carretera, un poderós tifó, dels més grans registrats a les Filipines, va arrasar carreteres, ponts, i amb aquests, part del pressupost de les illes. Mirant la corrupció sense fi i els sobre costos, els polítics filipins van carregar contra la passivitat de l'administració americana que destinava els diners que havien d'anar a millores d'infraestructures, a gastar-los en la nova ciutat residencial de Baguio. En el seu testimoni davant el Congrés dels EUA, Quezon va citar⁴¹³ "oposició unànime a la carretera de Benguet (Kennon Road) entre els filipins", dient que "era una gran injustícia per gastar tan profusament en una carretera a una ciutat colonial en lloc de en obres públiques amb un immediat benefici per al poble".

Després d'anys de pressió als medis, i d'una forta crítica per part de l'oposició, la ira filipina sobre els costos de Baguio va esclatar el 1910, catalitzada per un gran escàndol per corrupció de menor importància que afectava als empleats nord-americans de l'administració. Després de revisar les proves presentades per l'auditor en cap, el fiscal del govern, Southworth⁴¹⁴, 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.

⁴¹³ McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 253-254

⁴¹⁴ McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp 253-254

CAPITOL VIII:

CREIXEMENT I PROGRÉS A FILIPINES?

8.1 L'economia filipina a la segona meitat del segle XIX

La segona meitat del segle XIX va ser especialment decisiva per a l'economia filipina degut als canvis que van succeir al país⁴¹⁵. El comerç exterior va canviar significativament. El que havia estat un comerç de llarga distància desconnectat de les necessitats econòmiques del país, va passar a ser un intercanvi dels productes locals per béns que venien a cobrir les creixents necessitats de l'economia filipina. El valor i la quantitat del comerç exterior va créixer des dels anys 1820 fins a la fi de segle després d'haver sofert una caiguda inicial degut a la desaparició del comerç regular amb Mèxic.

El sector comercial va començar a donar mostres de canvi econòmic, degut a què el creixement del comerç exterior va facilitar l'entrada de diner a l'economia, fet que va incrementar la inversió, estabilitzant el creixement del comerç interior, i contribuint al creixement de les exportacions. Pel que fa a les importacions, van ser bàsicament de productes tèxtils, col·locant en una difícil situació a la producció tèxtil filipina, que en va veure afectat el seu comerç. Un exemple d'aquest canvi el trobem al cas de l'arròs que al voltant del 1870, va passar de ser un producte d'exportació a un producte d'importació. La caiguda de la indústria tèxtil local va malmetre la precària economia domèstica, que vivia entorn de

⁴¹⁵ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999, pp.146-180

l'agricultura i dels petits tallers, majoritàriament tèxtils, que es van veure afectats negativament per l'entrada de les importacions. Això va provocar un moviment de població i un canvi en el patró econòmic de l'arxipèlag.

L'agricultura de plantació estava guanyant terreny a les illes i va assumir el desplaçament de mà d'obra, que es va destinar a la creixent indústria sucrera⁴¹⁶, finançada per capital estranger i a la tabaquera, que gaudia del monopoli estatal. 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. Però a l'últim quart de segle, va començar a créixer una economia que podríem anomenar "d'exportació agrícola". L'agricultura de la regió es va especialitzar en un reduït nombre d'articles d'exportació, generalment matèries primeres que es processen al país importador, a canvi de les quals s'importaven béns manufacturats. Un fet destacable va ser l'obertura del Canal de Suez, que unit a una reducció dels aranzels, van propiciar el creixement del comerç exterior a les illes.

El comerç exterior no va ser rellevant fins ben entrada la segona meitat del segle. L'any 1832, a les llistes de la duana de Manila, només hi havia una categoria per a les exportacions de les

⁴¹⁶ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999, pp.146-180

Filipines: "Exportacions agrícoles". Aquesta categoria incloïa una quinzena de productes, tots ells matèries primeres, exceptuant els cigars. Aquesta dada contrastava amb els més de mil productes que importava l'arxipèlag. El comerç exterior total⁴¹⁷, que era de 6.750.000 pesos al 1850 va passar a ser de 18.000.000 pesos al 1860 fins a arribar als 51.500.000 pesos al 1870. L'exportació de sucre va agafar nivells elevats. L'any 1858, es van exportar unes 34.821 tones des de Manila, uns anys més tard, l'any 1885 es van exportar 204.000 tones. La majoria d'aquest sucre anava destinat al mercat dels Estats Units, que compraven sucre sense refinar i el processaven posteriorment a les refineries americanes. Una petita part de les exportacions de sucre anaven destinades a la península. En aquest cas, el sucre es refinava a l'arxipèlag i s'exportava directament per al consum, però això no va ser així fins que es va establir la primera refinaria de sucre a prop de Manila l'any 1880 creada per un consorci dirigit per Smith, Bell and Co.

L'únic producte que podríem anomenar manufactura, entenent com a manufactura la transformació de la matèria primera a partir d'un procés d'elaboració a uns nivells considerables, eren els cigars. A les fàbriques de cigars hi treballaven unes 30.000 persones, la majoria dones. Part del procés de fabricació de les cigarretes es va mecanitzar, a les fàbriques de la *Compañía General de Tabacos de Filipinas*, creada a Espanya l'any 1883, just després de l'abolició del monopoli sobre el tabac⁴¹⁸. La major part de la

⁴¹⁷ CORPUZ, O.D. *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997, pp. 164-169

⁴¹⁸ L'any 1882 es va abolir l'estanc sobre el tabac, canviant el sistema de finançament del pressupost per passar a un model de recaptació centrat més en els drets de despatxos d'aduana i als impostos sobre activitats

producció de cigarretes es consumia a l'arxipèlag, mentre que bona part dels cigars s'exportaven.

La resta de manufactures⁴¹⁹ anaven destinades al mercat local. El principal problema era que la introducció de maquinaria o noves tecnologies que substituïssin els mètodes tradicionals era molt lenta. En la majoria dels casos es mecanitzaven els molins de farina o de sucre, però també es creen instal·lacions per netejar i filar el cotó o alguna fusió de ferro. En general, l'únic que es fa és que es mecanitza un procés que ja es feia de la mateixa manera artesanalment. Un cas excepcional, en el sentit que es passa de no existir producció a crear una instal·lació mecanitzada per fabricar és el de la cervesa. L'any 1890, Enrique Barreto funda una cerveseria a San Miguel, a prop de Manila, destinada al mercat local, que encara trobem a la Península. Com indicàvem, la mecanització de la indústria local és molt lenta. Potser el cas que va viure una mecanització més general i més continuada va ser el cas dels molins d'arròs. L'empresa Smith, Bell and Co, que havia creat refineries de sucre, va instal·lar els primers molins d'arròs l'any 1880 a Gerona, Tarlac. Les indústries d'arròs mecanitzades van proliferar per tot Luzón i la majoria de províncies comptaven amb fàbriques mecanitzades a finals del segle XIX. No cal dir que el producte es destinava majoritàriament al consum domèstic.

Una indústria a destacar pel que fa a les manufactures era la dedicada a la construcció de barques i carros. La fabricació de barques i vaixells ja existia des d'antic a Filipines i els espanyols la

econòmiques. Un estudi més detallat el dona FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona, Bellaterra, 2005 pp. 517

⁴¹⁹ CORPUZ, O.D. *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997, pp. 170-172

van potenciar. A Manila es construïen des de barques fins a fragates, i amb la inclusió del vapor a la navegació, es van començar a fabricar motors a Manila. També van ser de construcció pròpia la majoria dels carros i carruatges que transitaven per l'illa. La indústria localitzada a Manila va reduir les importacions de carros que provenien en la major part de Hong Kong, Singapur i Europa. El mercat era molt local i la demanda molt feble, però el carruatge era un símbol d'estatus que es va anar estenent per la petita classe burgesa que començava a sorgir a la colònia. Altres productes es fabricaven per al mercat local en petits tallers, com en el cas del cotó o dels teixits de pinya o abacà. Els licors⁴²⁰ també estaven molt estesos, principalment petites destil·leries d'aiguardents de nipa, ron i ginebra. La construcció i els tallers de fabricació de béns d'ús domèstic (fusteries, ferreries...) també es trobaven per tot el territori.

Pel que fa al consum interior, a partir del cens que es va fer sobre les Filipines amb l'arribada dels americans, podem veure la següent taula⁴²¹, on s'hi relacionen per partides els diferents tipus d'establiments que existien a Filipines i l'ingrés anual de la seva venda per a l'any 1902. D'aquests, totes les categories de productes ja existien les Filipines a finals de segle XIX, i ens pot servir per veure la cobertura del comerç interior a les illes, segons el nombre d'establiments que hi trobem. Si ens fixem en la venda anual, només vuit tipus d'establiments passen del milió en

⁴²⁰ Fins l'any 1863 estarà vigent l'estanc sobre licors i aiguardents, a FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona. Bellaterra, 2005 pp. 517

⁴²¹ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under direction of the Philippine commission in 1903*, Vol. IV, Manila, 1903, pp. 206-207-208

concepte de venda anual. Com a principal font d'ingrés trobem a molta distància de la resta, els establiments de "Cigars i cigarretes", amb una venda de més de vuit milions, segurament fruit de l'exportació i de l'estanc del tabac, la construcció naval, degut al caràcter insular de les illes i a la importància del cabotatge, i els establiments de venda de cerveses i licors, amb un ingrés per venda anual per sobre dels quatre milions. Com apunta Fradera⁴²², el monopoli del tabac va ser sense cap mena de dubte el factor de canvi en l'estructura tributaria de la colònia, i juntament amb la venda de licors, i posteriorment amb la venda d'opi a la comunitat xinesa, conformaria un sector de rendes estancades sobre el que es va articular la hisenda filipina fins l'any 1882, any que va ser abolit finalment pels governs de la Restauració.

A més distància trobem les indústries destinades a serraries, forns i farines, molins d'arròs, impremtes i les companyies de gas i electricitat, que estaven estenent la seva xarxa per l'arxipèlag.

1903		
Tipus d'establiment	Botigues	Venda anual (Pesos de plata)
<i>Arts gràfiques</i>		
Litografies	4	79.600
Fotografia	14	57.083
Impremtes	28	1.024.338
<i>Indústria tèxtil</i>		
Roba de viatge	24	116.000
Barrets/capes/ bastons	23	507.015
Selles de montar	16	70.657

⁴²² FRADERA, J.M. *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, 1999 pp 117, 192

Filadores d'abacà	38	77.123
Tallers de confecció	32	214.605
Sastreries	119	559.788
Reparació de Calçat	93	394.213
Sabateries	80	446.943

Construcció

Mobiliari	31	167.030
Construcció naval	26	4.499.170
Fusteries	11	197.470
Serraries	78	2.736.754
Bòbiles	27	457.790
Carruatges i carros	77	477.957

Alimentació i consum personal

Forns i farines	358	2.298.711
Cerveses i licors	287	4.888.319
Espelmes	38	230.905
Gasoses - Aigües minerals	44	399.399
Molins d'arròs	73	1.010.965
Sal	49	91.284
Gel	5	862.742
Xocolates	22	100.767
Sabó	90	551.585
Olis de coco	22	68.328
Perfumeries (Ilang-Ilang)	9	193.640
Copra	37	151.024
Cigars i cigarretes	118	8.740.516

Energia i metall

Gas i electricitat	3	1.461.143
Ferreries	44	109.141
Fundicions	43	119.470
Terrissaire	20	66.499
Esmoladors	37	73.645
Maquinaria domèstica	29	968.225
Taller de llautó	35	85.180

Font: Dades elaborades a partir del Cens de 1903 i de Corpuz.

Les dades confirmen el baix nivell de desenvolupament existent a les illes, sobretot en el cas industrial, amb un escàs ús de la maquinaria. D'altra banda, la petita demanda de combustibles

minerals i el petit abast que tenien els que s'importaven (només trobem tres centres de distribució de gas i electricitat) ens mostra que el desenvolupament era molt desigual i es centrava només al voltant de les grans ciutats.

La *Inspección de Minas*⁴²³, establerta a Manila l'any 1837, va ser la primera oficina creada a la colònia per supervisar un sector industrial. Una de les seves activitats principals era la recerca de mines susceptibles d'explotació. Segons això, els alcaldes de les diferents províncies havien de promoure la descoberta i explotació de les mines del seu territori. Les Lleis de Mines promulgades l'any 1846 van ser les primeres en regular l'explotació minera. Segons aquestes s'atorgaren llicències d'explotació d'una manera bastant flexible i sense discriminació sobre si s'entregaven a espanyols, xinesos, nadius o mestissos, fins i tot hi podien optar estrangers que hi haguessin fixat la residència. Les llicències permetien l'explotació d'una mina a perpetuïtat, però la llicència sobre la mina retornava a la corona si s'abandonava l'explotació o es cessava l'activitat. Els alcaldes i el clergat no podien optar a les llicències per evitar la corrupció. La llicència d'explotació atorgava a més la llibertat d'utilitzar fusta i aigua lliurement, així com els terrenys adjacents a la mina sense cost addicional.

A partir de la llei de mines, van sorgir alguns projectes d'explotació, com el de les mines de Calocot, sota llicència d'una companyia anomenada *El Ancla de Oro*. El principal problema es trobava en extraure l'aigua de les galeries que s'anaven creant. Els costos de la inversió es van elevar a mida que s'avançava en l'explotació i es

⁴²³ CORPUZ, O.D. *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997, pp. 164

van emetre accions a borsa per finançar el projecte. Malgrat que les accions es van subscriure, la companyia no va poder fer front a les despeses derivades de l'explotació del coure, molt més elevades que el preu que es podria demanar al mercat.

Però també es van crear petites explotacions que extreien metall quasi a superfície, sobretot de coure, ferro i carbó, malgrat no van ser importants i la colònia va haver de seguir important de l'exterior la majoria del consum d'aquests tres productes. Excepte en el cas de petites explotacions de mineria de ferro, que produïen el suficient metall per cobrir la demanda d'artesans que fabricaven olles i arades, i que per tant tenien un negoci rendible perquè explotaven les mines a superfície, no van prosperar grans explotacions mineres, i no ho farien fins passat l'any 1930, quan les exportacions d'or comencen a ser significatives.

Com hem dit abans, la majoria de les exportacions eren agrícoles. Aquest fet no va canviar fins que no es va començar a produir per a l'exportació. La demanda de productes manufacturats va incentivar-ne la seva producció. La majoria d'explotacions estaven basades en el conreu agrícola i venien el producte com a matèria primera. Els guanys d'aquesta activitat van crear una naixent burgesia, que aconseguia ampliar les zones de conreu podent conrear grans extensions. La major producció va anar destinada al comerç exterior. 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.

La cooperació amb els importadors va ser molt estreta, fins i tot es van produir vendes a futur, on l'importador avançava els diners de

la collita següent, segons un acord del preu que tindria i del valor que aconseguiria aquella collita al mercat. Aquesta pràctica beneficiava a les dues parts, perquè el preu que es marcava era inferior al que s'esperava obtenir al mercat. El productor assegurava la venda de tota la collita, sabia de cert quin benefici obtindria i aconseguia els diners per avançat, fet que el permetia invertir en millores de l'explotació i comprar el necessari, a canvi de vendre a un preu inferior. L'importador sabia que comprava a un preu inferior al de mercat i, per tant, assegurava un benefici a l'operació, a canvi havia d'avançar els diners al productor. Amb aquest sistema els productors havien recuperat la seva inversió inicial i els importadors havien assegurat les mercaderies a exportar, i els dos havien aconseguit un benefici. El procés va permetre la mecanització de les explotacions agràries. A més a més, els grans productors feien el mateix amb els petits, i els hi compraven la producció. Els importadors eren bàsicament cases de comerç establertes a Manila que es dedicaven al comerç exterior. Aquestes no només guanyaven pel fet que asseguraven el producte a exportar, en aquest cas les collites, sinó també perquè eren les subministradores de la maquinària i les eines que s'importaven. El desenvolupament del sector exportador va ser el resultat de la col·laboració entre aquestes cases i els productors. Com apunta Fradera⁴²⁴, ja no era possible controlar el comerç exterior un cop va quebrar el sistema mercantilista peculiar de l'arxipèlag a finals de segle, i l'Estat liberal va haver d'acceptar la competència creixent dels grups exportadors locals i la seva amplia xarxa d'aliances amb el comerç internacional.

⁴²⁴ FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona. Bellaterra, 2005 pp 554

El govern no va contribuir a finançar les exportacions. L'any 1828, el govern de Madrid va demanar al governador general organitzar un banc. Les instruccions enviades a Manila marcaven que el capital inicial del banc havia de crear-se amb els fons provinents dels diferents pobles que voltaven Manila al cens de 1768. Les accions van ser adquirides bàsicament a partir dels fons del clergat de Manila i per altres inversors. Però el procés de col·locació va ser lent i no es va fer res fins l'any 1851, amb la creació dels estatuts que havien de regir el banc per part del mestís José Maria Tuanson. El *Banco Español Filipino*⁴²⁵ va començar a operar l'any 1852 amb un capital inicial de 400.000 pesos, amb la tasca d'estimular el creixement de Filipines a partir del desenvolupament de l'agricultura. Però el banc es va allunyar d'aquesta tasca i va esdevenir un banc comercial.

Per tant, com hem dit abans, les exportacions agrícoles es van finançar bàsicament a partir dels fons aportats per les cases de comerç estrangeres, principalment europees i dels Estats Units, que es van establir a Manila a partir de la pressió anglesa sobre Espanya al 1814. L'objectiu principal d'aquestes cases de comerç no es limitava a fer d'intermediaris, sinó que havien de cercar mercat per col·locar les importacions i les exportacions. Estaven dirigides per les centrals a Liverpool o Glasgow, Salem o Boston o Canton, majoritàriament. La seva activitat era molt àmplia. Les cases de comerç van arribar a ser bancs comercials, que cobrien operacions de comerç exterior finançant-les i assegurant-les. Fins i tot, compraven participacions a indústries locals o explotacions agrícoles per assegurar-ne les operacions comercials posteriors.

⁴²⁵ CORPUZ, O.D. *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997, pp. 176-178

Així com els bancs, tenien dipòsits d'estalvi per atraure el diner dels petits estalviadors, que rebien un interès a canvi, sovint més elevat que el que podrien obtenir en un banc convencional. De la mateixa manera atorgaven crèdits a canvi d'un interès. Però aquesta activitat està molt lligada al comerç. En una època on es produeix un creixement important, la majoria d'explotacions obtenen beneficis i aconseguen dur a terme noves inversions, finançant l'activitat amb les vendes i tornant els crèdits obtinguts amb els beneficis de l'explotació. Però en un context de desacceleració econòmica, on les explotacions amb prou feines poden mantenir l'activitat, comencen a donar-se fallides i no es retorna tot el deute. Llavors es produeixen suspensions de pagaments momentànies que provoquen que la gent tregui els diners dels dipòsits per la por a perdre'ls, fet que a la vegada agreuja la crisi. La moneda nacional es veu afectada negativament perquè la gent que ha tret els diners dels dipòsits canvia els estalvis en moneda nacional per una divisa més estable, per intentar assegurar-ne el valor. En un sistema econòmic precari, sense un banc central que assegurés les fallides bancàries en un percentatge elevat, aquesta caiguda provoca una crisi econòmica d'importants repercussions per a l'economia, afectant a tots els sectors. Però aquest no era únicament el cas de les Filipines, ja que la majoria d'economies no tenien la figura del banc central i si el tenien el seu poder regulador era molt limitat. No serà fins les crisis financeres del segle XX que es plantejarà el paper regulador de l'economia dels bancs centrals, podent intervenir en l'economia, obligant-los a assumir un paper de creadors de mercat i reguladors, deixant-los fora de la banca comercial.

Dins d'aquest context, pel que fa al comerç exterior, i especialment a la política fiscal, d'on l'Estat aconseguia una part considerable de ingrés dels drets de duana, l'any 1828 s'aprova un Reial Decret per regular novament les tarifes de duana. Amb la seva entrada en vigor, es va crear una taula de tarifes de duana que gravaven als productes subjectes al comerç exterior segons segueix:

Taxes sobre la importació de béns:

- 15% aplicable a béns importats d'Espanya o Mèxic fins a Filipines, del qual, un 5% es paga a la càrrega al port d'origen i el 10% restant a l'arribada a Manila, amb l'excepció dels vins, on el 5% d'origen es paga amb posterioritat a la data de sortida.
- 3% aplicable als béns procedents d'altres països, excepte en el cas de la Xina, que està subjecte a un 6% fix.

Taxes sobre l'exportació de béns:

- 10% als béns exportats asiàtics
- 3% sobre tots els béns exportats excepte els asiàtics.

El sistema era més complex però a grans trets funcionava segons aquests criteris. La seva aplicació no va ser immediata i fins l'any 1832 no es va portar a terme. Amb el pas dels anys, el sistema no va ajudar a incrementar els ingressos i l'any 1855 es va retornar a un sistema de gravamen sobre el valor de la mercaderia i els tipus preferents per als vaixells espanyols es van eliminar l'any 1871.

Podem realitzar una anàlisi més acurada del comerç exterior de les Illes Filipines, reduint el comerç d'aquestes a les transaccions realitzades al seu port principal, a partir de les dades de la duana de Manila⁴²⁶, malgrat que sabem que una part important del comerç que es realitzava amb la Xina, però que mai es va arribar a controlar per les autoritats colonials es produïa a partir del port de Lingayen. A partir de les dades provinents del port de Manila, podem valorar el volum d'importacions i d'exportacions, per tant del comerç exterior que es realitzava a la colònia. Les dades originals estan denominades en Pesos de plata.

Any	Exportacions Peso	Importacions Peso	Tipus de canvi Peso / Dòlar or
1831	1.185.009	1.249.148	\$ 0,9676
1840	2.475.942	1.844.424	\$ 1.0396
1850	3.573.067	3.178.249	\$ 1.0340
1860	9.509.481	8.739.474	\$ 1.0626
1870	28.000.000	23.500.000	\$ 1.0435
1880	23.450.285	25.493.319	\$ 0.8998
1890	26.213.554	19.797.257	\$ 0.8222
1899	29.693.104	38.385.972	\$ 0.4637

Font: Dades elaborades a partir del Cens de 1903.

El fet que les dades estiguin denominades en pesos, pot distorsionar l'anàlisi del comerç exterior, ja que és una moneda poc estable. Per fer més homogènia la comparació i atès que una part important del comerç exterior de les Filipines es realitzava amb els Estats Units, podem convertir les dades a USD. Si traslladem aquestes dades i les convertim a dòlars americans aconseguim la taula següent, on també calculem el valor de la balança comercial:

⁴²⁶ CORPUZ, O.D. *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997, pp. 183

Any	Exportacions USD	importacions USD	Balança comercial USD
1831	1.146.615	1.208.676	-62.061
1840	2.573.989	1.917.463	+656.526
1850	3.694.551	3.286.309	+408.242
1860	10.104.775	9.286.565	+818.210
1870	29.218.000	24.522.250	+4.695.750
1880	21.100.000	22.938.888	-1.838.888
1890	21.552.784	16.277.305	+5.275.479
1899	14.846.582	19.192.986	-4.346.404

Font: Dades elaborades a partir del Cens de 1903.

L'any 1869 s'obre al comerç el Canal de Suez⁴²⁷, fet que sembla decisiu per al comerç de les Filipines, i com es desprèn de les magnituds del comerç exterior, s'aprecia un creixement molt important en aquestes dates. De fet, l'obertura del Canal va canviar els paràmetres del transport entre Europa i Àsia i va permetre realitzar viatges des de Madrid a Manila en poc més de dos mesos. Si calculem els valors mitjans per a les diferents dècades per a les quals tenim dades podem extraure una idea més clara de la situació del comerç exterior a la colònia.

Dècada	Exportacions USD	Importacions USD	Balança comercial USD
1831-40	2.294.488	2.050.851	+243.637
1841-50	3.283.512	3.013.913	+269.599
1851-60	8.084.149	6.019.165	+2.064.984
1861-70	17.188.631	14.398.632	+2.789.999
1871-80	17.720.546	16.238.541	+1.482.005
1881-90	20.982.236	16.998.368	+3.983.868
1891-99	16.809.980	14.411.344	+2.398.636

Font: Dades elaborades a partir del Cens de 1903.

⁴²⁷ FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona. Bellaterra, 2005 pp 57, 685

L'apreciació del peso amb relació al dòlar entre 1831-1859 va seguir un camí paral·lel al creixement del comerç exterior en conjunt (importacions i exportacions). Lluny de caure, les exportacions van augmentar considerablement durant aquest període. Aquesta tendència de creixement de les exportacions va continuar després de la caiguda del peso.

Les importacions per la seva banda, van anar a remolc de les exportacions, ja que l'activitat exportadora feia créixer la demanda de productes que no produïa l'illa. L'expansió de l'agricultura d'exportació, la creixent demanda internacional i l'obertura dels ports de l'illa, van ser els factors principals del creixement del comerç exterior a les Filipines. Com comenta Fradera⁴²⁸, l'obertura del Canal de Suez l'any 1869 va fomentar la "connexió cada cop més intensa de les burgesies exportadores amb un mercat internacional creixentment integrat a partir de la revolució del transport".

Els anys posteriors es dona un important creixement del comerç exterior, que només es veurà trencat per les revoltes dels Filipinos dels anys 1870-72. Els nivells del comerç es recuperaran ràpid, per trencar-se novament a partir del 1896, amb l'inici de la insurrecció filipina.

⁴²⁸ Fradera apunta com a fets clau d'aquesta internacionalització de la burgesia filipina les obertures dels canals de Suez primer i de Panamà posteriorment, com a potenciadors clars del comerç exterior filipí, a FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona. Bellaterra, 2005 pp. 57, 685

Les principals zones que comerciaren amb les Filipines durant aquesta època van ser el Regne Unit, la Índia Britànica, Xina i Espanya, sobretot a les primeres dècades, ja que posteriorment, guanyarà força el comerç realitzat amb els Estats Units, Alemanya, les Índies Holandeses, la Indoxina Francesa i Austràlia.

La transformació de l'economia filipina a una economia d'agricultura d'exportació, completada sobre els setanta, va marcar el seu desenvolupament durant quasi un segle⁴²⁹. Bàsicament es produïa un intercanvi que consistia a importar béns d'equip i manufactures contra l'exportació de matèries primeres. El comerç va créixer considerablement, arribant a marcar creixements anuals del 10%. Aquesta estela de creixement es va veure greument afectada per la crisi que es va viure, sobretot al Regne Unit i als EUA, entre els 1870 i 1890. Els diferents cicles de creixement i depressió que va viure l'economia mundial van incidir cada cop més a l'economia filipina. De fet, l'economia filipina era cada cop més dependent del comerç exterior. D'aquesta manera, en etapes de creixement de les exportacions, aquestes provocaven una major renda i un increment del consum interior que repercutia en un creixement de les importacions.

El creixement discontinu de la renda va marcar diferències cada cop majors entre les diferents regions. A partir de la caiguda de la indústria tèxtil local, greument afectada per l'increment de les importacions tèxtils, va deixar desocupada una part important de la població rural femenina i va trencar un equilibri econòmic que va

⁴²⁹ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999, pp. 290- 340

provocar l'inici d'una emigració a les ciutats i la transformació de l'agricultura des d'una agricultura domèstica a una agricultura de plantació destinada a l'exportació. No és casual que la dècada de 1880 s'anomenés "dècada de la mort"⁴³⁰ a Filipines. Els ràtios de mortaldat van elevar-se considerablement a causa de les epidèmies que van afectar les capes baixes de la població. Amb la crisi econòmica dels mercats exteriors i amb la caiguda de l'agricultura domèstica a canvi del creixement de l'agricultura d'exportació, el fet que caigués l'ingrés exterior va provocar que no es pogués importar l'arròs necessari (en un context de preus creixents), provocant la mala alimentació de la població i l'exposició a malalties.

Un altre punt negatiu per a l'economia filipina va ser la depreciació del Peso mexicà, que s'havia utilitzat per al comerç de les Filipines durant dècades. La depreciació va afectar l'economia sobretot a l'inici dels 1880. En general, una depreciació monetària estimula les exportacions i encareix les importacions, però a causa de la crisi mundial, el creixement de les exportacions a la dècada dels vuitanta va ser el més baix del segle. Els països competidors també es van veure afectats. El fet clau va ser la greu crisi viscuda per la indústria dels països més desenvolupats, que van patir caigudes de preus al voltant del 30%. A partir d'aquestes influències negatives es van prendre mesures per estimular l'economia filipina, com va ser l'abolició del monopoli sobre el tabac l'any 1882, permetent la privatització de la indústria tabaquera. El monopoli sobre el tabac havia estat la principal font

⁴³⁰ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999, pp. 290- 340

d'ingrés del pressupost de la colònia i abans d'eliminar-lo van entrar en vigor un tribut sobre la indústria i un altre sobre la propietat. L'any 1881 es va establir la *Compañía General de Tabacos de Filipinas* per explotar l'obertura del mercat del tabac.

Durant la segona meitat del segle⁴³¹, Filipines va viure un gran creixement de la inversió en comunicacions i infraestructures. La navegació a vapor es va introduir al 1848 i, uns anys més tard es va establir correu regular mensual entre Hong Kong i Manila. La posterior extensió del cable entre Manila i Hong Kong l'any 1871, que va entrar en servei al 1880, va obrir pas a les comunicacions entre les Filipines i l'exterior. Posteriorment, l'any 1872 es va crear la primera línia telegràfica entre Manila i Cavite i més tard es va estendre al nord per Ilocos i al sud per Bicol.

Amb l'obertura del canal de Suez es van establir vapors directes entre Espanya i Manila, i es va posar en marxa un servei regular a partir del 1873. L'any 1882 Manila va incorporar l'aigua corrent municipal i a l'any següent es van veure els primers tramvies tirats per cavalls. L'any 1888 es va instal·lar el primer tramvia a Manila a vapor i l'any 1892 es va inaugurar la línia de tren entre Manila i Dagupan. L'any 1894 a Manila i Iloilo va arribar el corrent elèctric. Tots aquests canvis van posar la base per al creixement a partir d'una classe mitja que anirà estenent el seu poder econòmic i polític.

⁴³¹ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999, 1999, pp. 290- 340

8.2 L'economia filipina a principis de segle XX

Per apropar-nos a la situació econòmica de les Filipines a principis de segle XX hem d'analitzar principalment el cens que va elaborar l'administració nord-americana l'any 1903. A part de quantitat d'informació qualitativa i descripcions sobre la situació econòmica de l'època, es van realitzar classificacions sobre l'activitat econòmica que ens serveixen per valorar l'estructura productiva de l'economia interior filipina, així com dades del comerç exterior, principalment importacions i exportacions.

L'oficina encarregada de realitzar el cens, el *US Census Office*, entre 1870 i 1910 va organitzar les dades seguint una classificació d'artesans⁴³². Aquest fet reflexa l'interès en entendre el potencial de creixement econòmic de la regió deixant de banda altres aspectes socials o culturals que afectaven a la societat. Les ocupacions es van designar pertanyent a quatre sectors econòmics a 1890 i posteriorment a cinc a 1900, com eren agricultura, manufactures i indústries mecàniques, transport i comerç, servei domèstic i personal i servei professional. Hem de tenir en compte que la concepció de la tasca del treballador era molt diferent a l'època, i es donava prioritat en la classificació la relació del treballador amb el sistema productiu, no amb el seu nivell de coneixement com es fa en l'actualitat. De fet, en el propi cens s'especifica els requisits seguits per a la seva elaboració, com "Ocupació, tasca comercial o professió de cada persona

⁴³² SLOANE, F.M., *The philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002, pg 73

major de deu o més anys⁴³³. Sovint el problema radicava en establir les característiques de cada grup professional. En el cas de les Filipines, inicialment es van enquadrar les professions en una classificació d'entre 1200 i 1500 registres que es van agrupar posteriorment a 224 professions en una primera revisió, per acabar en una relació final de 135 professions. Els mateixos autors dels censos comenten que no era possible definir cada una de les tasques realitzades, en molts casos amb petites variants sobre un treball artesà determinat. A més, el Cens era una eina econòmica, i no social, sobre les professions, i sovint la quantitat de variants en les tasques feia inviable la seva relació separada, com es comenta: “...los números expresados eran evidentemente demasiado pequeños para que pudiesen representar debidamente la industria⁴³⁴. Per exemple, per a l'activitat de *Tabac i cigars*, s'inclouïa clarament als recol·lectors de fulla, talladors, classificadors, fabricants de cigars, embaladors, supervisors, i segurament venedors.

Per recollir les dades s'utilitzaven unes targetes de cartró que es marcaven amb un punxó: “ *para cada ocupación se hacían tres agujeros según el número asignado a la ocupación determinado en la clasificación correspondiente de ocupaciones*”⁴³⁵, i que recollien un sector d'ocupació en base a la classificació dels artesans que

⁴³³ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Vol. 2, Manila, 1903, p. 121

⁴³⁴ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Vol. 2, Manila, 1903, p. 121

⁴³⁵ U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, Vol. 2, Manila, 1903, pp. 15

hem comentat anteriorment. L'altre problema que presentaven els registres eren d'una banda la no classificació de professionals liberals, com notaris, banquers, funcionaris, etc, i d'altra banda, l'economia submergida i les ocupacions domèstiques. Sovint hi havia activitats que no es declaraven i que proporcionaven ingressos a la unitat familiar, el cas més típic és el de les treballadores que filaven i confeccionaven roba a casa, o moltes explotacions agrícoles familiars que s'utilitzaven com a segona font d'ingressos.

L'economia filipina durant el primer quart de segle XX va seguir la tendència iniciada al darrer quart de segle XIX, amb una forta vocació exportadora i amb un mercat interior, que en aquest inici de segle mostrarà un dinamisme destacable i un creixement del sector industrial i del consum.

Per avaluar l'economia interior de l'arxipèlag, si comparem l'evolució en les principals indústries, pel que fa a establiments i a facturació anual, podem tenir una idea més o menys acurada sobre el creixement i la importància de l'economia interior en aquell període. Si ens fixem en la taula, creada a partir de les informacions dels censos de 1903 i 1918, veiem que hi ha dues partides que sobresurten especialment de la resta, com són d'una banda els "cigars i cigarretes" i d'altra banda "l'oli de coco". El cas del tabac és clar com a element d'exportació clàssic en l'economia filipina amb mercats a Europa i als Estats Units. Pel que fa a l'oli de coco, les seves exportacions van augmentar considerablement durant la Primera Guerra Mundial, ja que és una de les substàncies naturals que conté una glicerina més pura, element indispensable a l'època per a la fabricació d'explosius.

Tipus d'establiment	1903		1918	
	Botigues	Venda	Botigues	Venda
<i><u>Arts gràfiques</u></i>				
Fotografia	14	57.083	66	508.910
Impremtes/Litografies	35	1.110.428	74	3.989.662
<i><u>Indústria tèxtil</u></i>				
Barrets/capes/ bastons	23	507.015	61	798.069
Montures - selles muntar	16	70.657	30	436.578
Filadores d'abaca	38	77.123	67	153.200
Tallers de confecció	34	53.896	96	680.246
Pells i curtits	30	220.745	59	1.002.527
Sastreries	119	559.788	583	3.466.478
Reparació de Calçat	93	394.213	188	2.350.326
Sabateries	80	446.943	198	2.147.958
<i><u>Construcció</u></i>				
Mobiliari	31	167.030	79	2.060.872
Fusteries	11	197.470	59	1.324.321
Construcció naval	26	4.499.170	35	2.656.507
Serraries	78	2.736.754	98	12.717.616
Totxos i bigues	27	457.790	16	243.705
Carruatges i carros	77	477.957	159	639.942
<i><u>Alimentació i consum personal</u></i>				
Forns i farines	358	2.298.711	633	8.653.329
Cerveses i licors	287	4.888.319	101	12.645.201
Espelmes	38	230.905	19	486.153
Gasoses - Aigües minerals	44	399.399	50	1.262.150
Molins d'arròs	73	1.010.965	452	3.203.740
Sal	49	91.284	254	957.800
Gel	5	862.742	18	1.123.787
Xocolates	22	100.767	52	918.451
Sabó	90	551.585	78	2.706.800
Olis de coco/Perfumeries	39	302.032	181	59.722.482
Restaurants	3	6.700	244	1.240.757
Copra	37	151.024	349	1.331.160
Cigars i cigarretes	118	8.740.516	70	26.623.274
<i><u>Energia i metall</u></i>				
Gas i electricitat	3	1.461.143	14	5.673.576

Fusta (troncs de llenya)	24	116.500	7	162.543
Carbó	-	-	35	292.141
Joieries	47	112.241	180	1.040.693
Ferrerries/Fundicions	43	119.470	141	676.656
Terrissaire	20	66.499	32	180.936
Esmoladors	37	73.645	23	129.133
Maquinaria domèstica	29	968.225	23	8.180.420
Taller de llautó	35	85.180	41	538.493

Font: Dades elaborades a partir del Cens de 1903.

Nota: Dades en Pesos.

Respecte a la resta d'elements de la taula, destaca l'augment tant dels establiments com de les facturacions de la gran majoria de les partides, en molts casos multiplicant varies vegades al 1918 les xifres de 1903. Sens dubte l'economia interior es va veure beneficiada per la bonança econòmica, l'augment de les exportacions i la millora dels sistemes de transport.

Es comença a veure amb claredat l'aparició d'una inicial classe mitjana, com mostren l'augment d'establiments d'elements bàsics de consum, com són les *sastreries*, *sabateries*, que es multipliquen per cinc en el primer cas i es tripliquen en el segon, o el *mobiliari* que duplica el nombre d'establiments i multiplica per deu la xifra de vendes. Si ens fixem en l'augment del nombre de *forns i farines*, o de *molins d'arròs* o *cerveses i licors*⁴³⁶, veiem que la població tenia un millor accés a l'alimentació i aquesta en general de millor

⁴³⁶ Com comenta Fradera, una de les fonts d'ingrés rellevants a mitjans del segle XIX va ser l'estanc dels licors, i l'augment de la competència de rons i aiguardents europeus. Fradera cita per l'any 1850 un total de 84 establiments subministradors d'alcohol al major i de 863 al menor, sense comptar els establiments regentats per xinesos a la zona metropolitana de Manila. FRADERA, J.M. *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, 1999 pp. 115-116

qualitat en la dieta, com mostra l'augment de la producció de *copra*, utilitzada bàsicament per a l'alimentació de la ramaderia bovina. Una mostra de l'accés de la població a elements de millora en la qualitat de vida, com el *sabó* i d'oci, com les *xocolates*, la *fotografia* o la *joieria*, ens ratifica en la idea que, sobretot a les àrees urbanes, s'estava instal·lant una inicial classe mitjana.

Veiem un canvi en el patró de l'energia amb l'arribada del *carbó* a ús domèstic que reemplaça lentament la utilització de la *llenya* per cuinar i escalfar la casa i a nivell industrial per produir, i per l'augment destacable del *gas* i *l'electricitat*, sobretot a la zona metropolitana de Manila i les grans ciutats. D'altra banda, l'augment de *l'electricitat* i *el gas* fa caure el consum i la venda d'*espelmes*, fet que veiem especialment en una reducció dels establiments que les distribueixen.

En la majoria de les economies en vies de desenvolupament, el cas de les *joeries* mostra el pas d'una economia de subsistència a la creació d'estalvi. Malgrat l'existència d'un sistema bancari, era usual que l'estalvi familiar, en molts casos, es dipositava en joies que quedaven a la família. El destacable augment de les *joeries*, tant en l'import de venda anual com en el nombre d'establiments, pot ser un indicador que s'estava produint un estalvi d'un mode regular i consistent.

Cal destacar també un canvi, com hem vist en els capítols anteriors, en els hàbits de transport. Si ens fixem, cau considerablement la *construcció naval*, en un entorn econòmic de creixement i en una zona geogràfica propícia, ja que és un arxipèlag, fet que ens porta a la idea que hi ha un traspàs en els

medis de transport, apuntat per l'augment de la venda de *selles de muntar, carruatges i carros*, i d'altra banda per l'augment de *ferrerries*, moltes de les quals es reconvertiran primer en auxiliars del transport de cavalls i carruatges i posteriorment en tallers mecànics.

Un altre indicador d'augment de l'activitat industrial és la venda de *maquinaria domèstica*, com a mostra dels subministraments a tallers i a la petita indústria artesana que treballava com a auxiliar i de manteniment de les grans activitats, com la construcció, els equipaments, el ferrocarril, o el transport com hem comentat anteriorment amb l'augment de les *ferrerries*.

Es dupliquen les *impreptes*, fet que pot ser una mostra de la importància en l'extensió de l'educació marcada per l'administració nord-americana, així com de publicacions com diaris o gasetes informatives.

L'anàlisi de les activitats industrials i comercials ens ha donat una visió de l'evolució de l'economia interior filipina, però el desenvolupament econòmic no només es pot valorar sota el punt de vista de nombre d'establiments i facturació, sinó en generació de riquesa. La generació de riquesa, que els individus i les empreses generin beneficis a partir d'uns recursos inicials és la base del creixement econòmic. Malauradament, els censos elaborats per l'Administració nord-americana no eren tant ambiciosos com ens agradaria actualment i sovint ens manquen dades que ens obliguen en molts casos a extreure conclusions que no estan contrastades per una visió més àmplia. Haurem, llavors, de prendre les conclusions següents com una aproximació, però

que ens pot donar una idea sobre l'explotació de les indústries a Filipines.

A partir de les dades dels censos de 1903 i 1918, hem elaborat una taula que pretén establir un compte d'explotació per als anys 1903 i 1918. Per que les dades siguin significatives hem treballat amb dades agrupades a nivell provincial, de manera que els indicadors analitzats suavitzen les dades, eliminant les interferències de possibles xifres individuals no representatives de la mostra.

Província	Estab.	Capital	Salaris	Mat. Primera	Vendes
Abra	4	8.785	2.064	1.516	5.433
	28	15.630	16.008	57.879	79.114
Albay	67	88.293	55.884	210.786	253.396
	62	236.020	84.420	290.197	485.236
A.Camarines	71	397.876	109.536	286.024	702.006
	82	408.786	201.564	392.186	1.897.643
Bataan	10	23.675	20.352	71.035	125.509
	58	2.940.306	378.588	637.185	2.021.809
Batangas	49	40.695	33.576	101.697	158.788
	119	704.295	123.780	430.722	872.247
Bulacán	98	452.930	154.284	623.016	1.110.482
	207	1.601.489	563.040	1.703.405	2.748.412
Cagayán	13	105.828	31.008	27.942	49.045
	63	287.101	97.140	192.421	438.481
Cápiz	17	213.610	22.764	48.455	121.288
	51	104.150	39.936	135.068	237.414
Cavite	53	11.220.305	2.129.004	9.112.673	3.719.756
	209	886.634	415.656	248.928	811.081
Cebú	85	361.349	131.928	289.286	549.014
	264	17.475.692	1.123.596	10.165.155	14.099.885
Ilocos norte	3	1.724	960	2.528	7.992
	27	295.179	98.448	145.134	248.055
Ilocos sur	23	154.921	47.388	193.671	334.883
	128	323.278	130.884	243.441	464.480
Iloilo	97	581.917	144.084	330.038	790.833
	150	2.030.509	521.868	2.117.339	3.021.578
Laguna	105	248.835	155.772	319.176	426.612

	459	1.179.897	561.660	2.166.384	2.940.848
Leyte	24	88.697	46.056	76.087	132.408
	84	700.335	221.244	29.851.213	81.670.213
Manila	876	20.005.306	4.933.776	11.931.044	23.591.807
	1.586	117.268.012	16.514.016	87.297.315	147.564.454
Misamis	6	10.616	5.352	13.549	21.333
	26	79.345	41.880	64.844	142.015
Nueva Ecija	26	95.525	24.804	22.472	55.958
	39	49.603	48.540	87.567	161.610
Occi. Negros	44	141.486	60.792	97.390	170.018
	78	4.359.517	572.220	448.975	2.034.697
Ori. Negros	43	124.004	124.140	29.355	94.684
	12	44.075	23.820	108.229	143.545
Pampanga	86	279.235	95.472	248.453	356.022
	136	464.235	315.732	574.461	1.178.018
Pangasinan	128	646.512	131.292	423.888	1.063.528
	119	564.443	204.168	691.372	1.386.914
Rizal	88	320.388	319.044	237.697	522.710
	343	4.494.303	1.144.380	2.605.302	3.886.914
Romblon	11	28.983	20.112	16.928	26.173
	12	36.930	14.568	18.783	45.147
Samar	3	5.000	5.472	11.940	20.500
	149	208.080	132.708	335.123	584.656
Sorsogon	35	117.266	59.844	92.910	119.886
	68	2.270.419	322.824	1.899.834	4.848.223
Jolo	3	4.500	2.040	6.081	11.040
	18	139.486	66.108	69.268	204.562
Surigao	10	14.100	23.136	7.835	28.414
	8	52.950	7.920	60.499	60.200
Tarlac	17	72.243	25.416	50.394	112.903
	32	39.266	49.500	61.394	119.114
Tayabas	90	233.346	122.400	118.697	251.895
	413	658.022	792.180	733.542	1.695.726
Zambales	3	6.910	1.452	1.981	7.886
	9	57.527	24.216	18.106	48.846
Zamboanga	35	52.263	28.560	31.121	118.897
	6	989.919	337.440	106.992	588.562
Total 1903	2.223	36.147.123	9.067.764	25.035.665	35.061.099
Total 1918	5.045	160.965.433	25.190.052	143.958.263	276.729.699
Mitjana 1903	69	1.129.598	283.368	782.365	1.095.659
Mitjana 1918	158	5.030.170	787.189	4.498.696	8.647.803

Font: Dades elaborades a partir dels censos de 1903 i 1918.

Nota: Per a cada província, la primera fila correspon a l'any 1903 i la segona a l'any 1918. Les mitjanes s'han calculat sense considerar els valors 0 per fer les dades comparables i s'han desestimat els dos valors més alts i més baixos com a dades no representatives i que distorsionen la mostra.

Si analitzem les vendes més significatives a nivell provincial comparant l'import de 1903 i el de 1918, per analitzar el creixement d'aquestes, com a indicador del desenvolupament, podem extreure conclusions sobre l'evolució de l'economia de les Filipines durant aquell període.

Les províncies que han mostrat un creixement més important en les vendes entre ambdós períodes són, a part de Manila, Ambos Camarines, Bataan, Bulacan, Iloilo, Negros, Laguna, Leyte, Pampanga, Rizal, Sorsogon i Tayabas. En el cas de Cagayán, com apunta Fradera⁴³⁷, un dels centres vertebradors del monopoli del tabac, degut a la crisi pels fraus descoberts a la col·lecció el 1843, i a la caiguda del consum de fulla de tabac filipí als mercats internacionals, la seva posició relativa en l'economia filipina es va reduir. Tot seguit passem a descriure la seva principal activitat econòmica a aquestes províncies per intentar establir alguna pauta que ens expliqui aquestes diferències en el creixement:

L'agricultura va ser l'activitat econòmica principal d'**Ambos Camarines**, que produïa cultius com el coco, l'arròs, el sucre i

⁴³⁷ FRADERA, J.M. *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, 1999 pp 227-231

l'abacà⁴³⁸. Aquestes explotacions sovint necessitaven d'una sèrie de tallers auxiliars que realitzaven petites tasques sobre la manufactura d'aquests productes. La transformació de l'abacà⁴³⁹ en productes com el cànem de Manila, i les seves manufactures en forma de barrets, bosses, tapetes, sabatilles eren una de les principals fonts d'ingressos a les zones rurals.

La província de **Bulacan** es va desenvolupar durant el període americà degut a la seva proximitat amb Manila. Alguns dels principals cultius eren l'arròs, el blat de moro, les hortalisses i fruites com els mangos, i diverses classes de peixos i mariscs.

El 30 juliol 1886 sota el domini colonial espanyol, el port de **Cebú** va ser declarat obert al comerç internacional amb exportacions significatives com l'abacà, el sucre, la copra, el tabac⁴⁴⁰, la fusta o les perles, passant pel seu port. L'era colonial americana va veure Cebú continuar amb la seva importància com a port principal de les Filipines per a les exportacions d'abacà, l'oli de coco, la copra, el

⁴³⁸ FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona, Bellaterra, 2005 pp 57

⁴³⁹ L'abacà, també conegut comercialment com a cànem de Manila, és l'espècie més important de diversos centenars de tipus de fibres que creixen a les illes. Es fa la millor corda del món per la seva resistència a la tracció, flexibilitat, durabilitat i resistència a l'aigua salada. Les seves principals zones productores eren la península de Bicol, Samar, Leyte, Panay, i Davao.

⁴⁴⁰ El tabac va ser introduït pels espanyols, i els cigars de Filipines es van fer mundialment famosos abans del canvi del mercat durant els anys 1930 i 40 dels purs a les cigarretes. El cultiu de la fulla de tabac es concentrava a la vall de Cagayan, Ilocos, i la part septentrional de la plana central, encara que el seu cultiu es troba molt estès en moltes petites explotacions agrícoles, a moltes zones de les Visayas o Mindanao.

sucre, la fusta i el tabac⁴⁴¹ a través del port. Destaca també l'extracció minera de coure i carbó, que majoritàriament s'utilitzava per la creixent demanda d'energia industrial i pels ferrocarrils, per a consum intern a les pròpies Filipines.

Iloilo ha estat històricament un dels principals centres agrícoles de Filipines, destacant l'exportació de sucre, copra, plàtans, mangos i altres recursos naturals durant els períodes colonial espanyol i nord-americà. Aquestes produccions van créixer considerablement a partir de l'obertura d'un dels ports oberts al comerç internacional pels espanyols l'any 1855 a Iloilo⁴⁴². A causa d'això, la indústria i l'agricultura d'Iloilo van accedir directament als mercats estrangers. Però el que va desencadenar l'auge econòmic d'Iloilo va ser el desenvolupament de la indústria sucrera a Iloilo i la seva veïna illa de Negros, degut a la gran demanda que hi havia a nivell internacional. Nicholas Loney, el vicecònsol britànic a Iloilo va ajudar a desenvolupar la indústria en donar préstecs per a la construcció de magatzems al nou port i per mecanitzar les explotacions amb les noves tecnologies introduïdes en el cultiu de sucre a finals de segle XIX. Les famílies riques d'Iloilo posteriorment van desenvolupar grans àrees de plantació sucrera a **Negros**⁴⁴³. A causa de l'augment de l'activitat comercial provinent del sucre, es van desenvolupar les infraestructures, les

⁴⁴¹ Sobre l'administració i organització del monopoli del tabac a Filipines veure el complet estudi de FRADERA, J.M. *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, 1999, pp. 203-219

⁴⁴² AGUILAR F., *Beyond Inevitability: the opening of Philippine Provincial Ports in 1885*, *Journal of Southeast Asian Studies*, 25, 1, 1994, pp 70-90, a partir de la cita a FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*, Barcelona, Bellaterra, 2005 pp. 522

⁴⁴³ FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*, Barcelona, Bellaterra, 2005 pp 57

institucions educatives, els bancs, els consolats estrangers i les empreses comercials a Iloilo.

La província de **Laguna** va progressar ràpidament sota l'administració nord-americana. Es van construir carreteres i escoles i l'any 1917, la Manila Railway Company va ampliar la seva línia sud a través de Laguna. La producció més important de Laguna i són les plantacions de cocos i el sucre. El seu desenvolupament va ser relativament ràpid degut a la seva proximitat a l'àrea metropolitana de Manila fomentant l'agricultura de plantació i les indústries i tallers tradicionals.

Leyte és una de les illes Visayas, situada a l'est de Cebú. L'economia de Leyte depèn principalment de l'agricultura. El principal producte de la zona és l'abacà. L'arròs es conrea a les planes inferiors mentre que el cultiu de coco, del que s'extrau l'oli de coco és el principal cultiu comercial de les zones més muntanyoses.

Pampanga és una província situada al nord de Manila. L'agricultura i la pesca són les dues principals indústries de la província. Els seus principals productes són l'arròs, el blat de moro, i la canya de sucre⁴⁴⁴. A més de l'agricultura i la pesca, la província també tenia indústries i tallers artesanals especialitzats en la tala de fusta i fabricació de mobles.

⁴⁴⁴ A Pampanga, el sucre era la segona producció de la zona, per darrera de l'arròs *palay* (arròs integral), a FRADERA, J.M. *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, 1999 pp. 115

Rizal és una província de Filipines situada a la regió Calabarzón a Luzón, a 20 quilòmetres a l'est de Manila, l'antiga província de Tondo a l'època espanyola. La principal font d'economia a la província de Rizal són els grans vivers de bestiar porcí finques propietat de les famílies amb seu a Manila. La seva proximitat a la capital explica el seu desenvolupament.

Sorsogon és una província de Filipines situada a la regió de Bicol, és la província més meridional de Luzón. L'agricultura és el major component de l'economia provincial, principalment produint cocos, arròs i abacà com a cultius principals. A nivell industrial destaca la mineria d'or i la fabricació de joieria com una de les activitats més importants de principis de segle XX a la província.

Tayabas, actual província de Quezón, al sud de Manila, era el principal productor del país dels productes de coco, com l'oli de coco i la copra. Una gran part de la província està coberta de plantacions de coco. Altres cultius importants són l'arròs, blat de moro, plàtan i cafè.

Per tant, en relació a l'augment de vendes, a partir de la descripció anterior, podem veure que hi ha dos factors de creixement, d'una banda el desenvolupament de les transaccions per a proximitat a Manila estimulants les seves regions perifèriques (Laguna, Pampanga, Rizal...) i com a segon factor les províncies que van augmentar les zones de plantació i mineria, estimulades per la demanda del comerç internacional.

Una altra dada interessant és el fet que, a les províncies de Luzón, aquelles que han mostrat un creixement més elevat han estat

beneficiades per l'extensió del ferrocarril, especialment en el cas del sud de Luzón amb l'extensió de les línies fins al Bicol passant per Laguna. L'altra província al nord de Luzón amb un creixement destacable és la Pampanga, regió que també es va veure beneficiada per l'extensió de la línia ferroviària al nord de Luzón.

Respecte a les Visayas, destaca el cas d'Iloilo que es va veure beneficiada per la construcció d'un port adaptat per rebre mercaderies i vaixells de gran tonatge adient per al trànsit internacional a mitjans del segle XIX, fet que va permetre el seu desenvolupament i el de Leyte i Negros, illes veïnes que l'utilitzaven com a plataforma logística.

Per tant, al menys a nivell de facturacions i producció podríem dir que la millora en les comunicacions va afectar positivament al desenvolupament de les regions afectades, mentre que les províncies que van quedar al marge de les inversions van mantenir un creixement més moderat.

A partir de les dades provincials, podem constatar el que veiem en les dades provinents dels tipus d'indústries, que s'estava produint un desenvolupament econòmic en el període 1903-1918. Però com es va produir aquest creixement i quins factors econòmics el van dinamitzar?

Si analitzem les dades agregades i les mitjanes provinents de la taula per als anys 1903 i 1918 podem extraure altres conclusions sobre com s'ha produït aquest creixement:

Província	Estab.	Capital	Salaris	Mat. Primera	Vendes
Total 1903	2.223	36.147.123	9.067.764	25.035.665	35.061.099
Total 1918	5.045	160.965.433	25.190.052	143.958.263	276.729.699
Mitjana 1903	69	1.129.598	283.368	782.365	1.095.659
Mitjana 1918	158	5.030.170	787.189	4.498.696	8.647.803

Font: Dades elaborades a partir dels censos de 1903 i 1918.

Un dels punts que afecta a l'expansió d'una indústria són les fonts de finançament. Si ens fixem en el capital invertit i el comparem amb les vendes obtingudes, per l'any 1903 pràcticament el capital invertit equivalia a les vendes del període, mentre que l'any 1918, el capital invertit proporcionava una xifra de vendes de pràcticament un 70% més.

Aquest fet ens explica que durant aquell període bona part de les indústries podien finançar millor l'activitat any rere any i eren menys dependents del deute extern i per tant podien créixer més fàcilment.

De fet, es va necessitar menys capital per augmentar les vendes. El capital invertit va augmentar a un ritme de sis vegades en el període que va de 1903 a 1918 mentre que les vendes ho van fer a un ritme de nou vegades.

En base a les dades del quadre anterior podem calcular els marges sobre vendes i sobre el benefici, la rotació del capital invertit i el rendibilitat dels negocis per arribar a una informació sobre com evolucionaven les inversions realitzades:

Provincia	Estab.	M B	M Ben	Rot	Roi
Abra	4	72%	34%	0,6	21%
	28	27%	7%	5,1	33%
Albay	67	17%	-5%	2,9	-15%
	62	40%	23%	2,1	47%
A.Camarines	71	59%	44%	1,8	77%
	82	79%	69%	4,6	319%
Bataan	10	43%	27%	5,3	144%
	58	68%	50%	0,7	34%
Batangas	49	36%	15%	3,9	58%
	119	51%	36%	1,2	45%
Bulacán	98	44%	30%	2,5	74%
	207	38%	18%	1,7	30%
Cagayán	13	43%	-20%	0,5	-9%
	63	56%	34%	1,5	52%
Cápiz	17	60%	41%	0,6	23%
	51	43%	26%	2,3	60%
Cavite	-	-	-	-	-
	53	145%	-202%	0,3	-67%
Cebú	209	69%	18%	0,9	17%
	85	47%	23%	1,5	35%
Ilocos norte	264	28%	20%	0,8	16%
	3	68%	56%	5,0	261%
Ilocos sur	27	41%	2%	0,8	2%
	23	42%	28%	2,2	61%
Iloilo	128	48%	19%	1,4	28%
	97	58%	40%	1,4	54%
Laguna	150	30%	13%	1,5	19%
	105	25%	-11%	1,7	-19%
Leyte	459	26%	7%	2,5	18%
	24	43%	8%	1,5	12%
Manila	84	63%	63%	117	7368%
	876	49%	29%	1,2	34%
Misamis	1586	41%	30%	1,3	37%
	6	36%	11%	2,0	23%
Nueva Ecija	26	54%	25%	1,8	44%
	26	60%	16%	0,6	9%
Occi. Negros	39	46%	16%	3,3	51%
	44	43%	7%	1,2	8%
Ori. Negros	78	78%	50%	0,5	23%
	43	69%	-62%	0,8	-47%
Pampanga	12	25%	8%	3,3	26%
	86	30%	3%	1,3	4%

	136	51%	24%	2,5	62%
Pangasinan	128	60%	48%	1,6	79%
	119	50%	35%	2,5	87%
Rizal	88	55%	-7%	1,6	-11%
	343	33%	4%	0,9	3%
Romblon	11	35%	-42%	0,9	-37%
	12	58%	26%	1,2	32%
Samar	3	42%	15%	4,1	62%
	149	43%	20%	2,8	56%
Sorsogon	35	23%	-27%	1,0	-28%
	68	61%	54%	2,1	116%
Jolo	3	45%	26%	2,5	65%
	18	66%	34%	1,5	50%
Surigao	10	72%	-9%	2,0	-18%
	8	0%	-14%	1,1	-16%
Tarlac	17	55%	33%	1,6	51%
	32	48%	7%	3,0	21%
Tayabas	90	53%	4%	1,1	5%
	413	57%	10%	2,6	26%
Zambales	3	75%	56%	1,1	64%
	9	63%	13%	0,8	11%
Zamboanga	35	74%	50%	2,3	113%
	6	82%	24%	0,6	15%
Mitjana 1903	69	42%	14%	1,5	25%
Mitjana 1918	158	43%	20%	1,6	33%

Font: Dades elaborades a partir dels censos de 1903 i 1918.

Llegenda: **MB:** Marge Brut = (Vendes – Mat. Primera) / Vendes; expressat en percentatge
MBen: Marge Benefici = (Vendes-Mat.Primera-Salaris) / Vendes; expressat en percentatge.
Rot: Rotació d'actius = Vendes / Capital; expressat en vegades que es reinverteix el capital per produir les vendes en un any.
Roi: Return on Investment = Marge Benefici x Rotació = (Vendes-Mat.Primera- Salaris) / Capital = Benefici / capital; expressat en percentatge.

Si ens fixem en els marges, veiem que la relació entre vendes i matèries primeres es manté estable, al voltant del 42% (Marge Brut) i la rotació més o menys també es manté estable, al voltant

de 1,5 vegades la inversió. El punt desequilibrant, que permet augmentar la rendibilitat en un 8% al 1918 en comparació al 1903 és el marge de benefici, que augmenta en una proporció similar, en un 6%.

Com s'explica aquest augment del benefici? Les matèries primeres augmenten a un ritme de pràcticament sis vegades, i les vendes més o menys sobre vuit vegades d'augment en el període entre 1903 i 1918. L'altre variable que afecta al benefici són els costos salarials, i si analitzem el seu creixement veurem que en el període que va de 1903 a 1918 van augmentar pràcticament en tres vegades. Durant els quinze anys analitzats, les matèries primeres i les vendes van augmentar entre sis i vuit vegades mentre que els salaris ho van fer en tres vegades com hem vist.

Podríem extreure la conclusió que el cost de la vida es va multiplicar per sis, a partir de la dada d'augment de preu de les matèries primeres, mentre que el poder adquisitiu ho va fer en la meitat, unes tres vegades. Amb aquesta afirmació estaríem dient que no s'havia generat riquesa sinó que l'augment es deuria a la inflació. No sembla que sigui així degut a que durant aquest període el ràtio de capital invertit/vendes es manté amb un augment de quatre vegades i mitja, i no de vuit com l'augment de les vendes o de sis com en el cas de les matèries primeres.

Però el que si sembla cert és que bona part dels resultats de les empreses i del creixement s'explica per una moderació dels costos salarials. Per revisar més a fons la política salarial que es va portar a terme durant el període entre 1903 i 1918 podem analitzar les

dades de creixement del nombre d'establiments, treballadors i salaris per a les províncies que hem vist anteriorment:

Província	Establ.	N.Treb.	Homes	Dones	SMH	SMD	Treb/Estab
Abra	4	18	12	6	11	7	5
	28	49	38	11	28	24	2
Albay	67	248	236	12	19	8	4
	62	265	244	21	27	20	4
A.							
Camarines	71	481	449	32	19	18	7
	82	816	579	237	22	18	10
Bataan	10	117	108	9	15	3	12
	58	1.172	1.069	103	28	11	20
Batangas	49	220	174	46	15	6	4
	119	520	437	83	22	10	4
Bulacán	98	886	552	334	18	8	9
	207	2.032	1.378	654	29	11	10
Cagayán	13	100	100	0	26	0	8
	63	435	410	25	19	14	7
Cápiz	17	161	161	0	12	0	9
	51	253	176	77	17	4	5
Cavite	53	3.420	3.357	63	52	19	65
	209	959	873	86	39	3	5
Cebú	85	673	537	136	18	8	8
	264	4.850	3.853	997	21	11	18
Ilocos norte	3	11	11	0	7	0	4
	27	530	493	37	16	12	20
Ilocos sur	23	261	239	22	15	18	11
	128	663	291	372	22	12	5
Iloilo	97	962	797	165	14	3	10
	150	1.953	1.715	238	24	8	13
Laguna	105	536	421	115	28	12	5
	459	2.026	1.630	396	25	15	4
Leyte	24	147	144	3	26	10	6
	84	706	620	86	28	14	8
Manila	876	19.640	14.442	5.198	24	14	22
	1.586	34.952	25.368	9.584	45	25	22
Misamis	6	29	23	6	16	12	5
	26	107	101	6	34	14	4
Nueva Ecija	26	138	90	48	18	10	5
	39	186	170	16	22	21	5

Oc. Negros	44	409	384	25	13	4	9
	78	2.667	2.632	35	18	9	34
Ori. Negros	43	977	804	173	12	6	23
	12	80	78	2	25	30	7
Pampanga	86	408	388	20	20	9	5
	136	1.571	922	649	21	11	12
Pangasinan	128	1.118	1.114	4	10	7	9
	119	683	595	88	27	11	6
Rizal	88	1.585	1.002	583	23	7	18
	343	3.443	2.444	999	30	21	10
Romblon	11	422	256	166	6	2	38
	12	58	47	11	22	16	5
Samar	3	28	28	0	16	0	9
	149	717	667	50	16	13	5
Sorsogon	35	258	165	93	24	11	7
	68	1.036	978	58	27	9	15
Jolo	3	9	9	0	19	0	3
	18	452	452	0	12	0	25
Surigao	10	367	42	325	8	5	37
	8	27	27	0	24	0	3
Tarlac	17	119	119	0	18	0	7
	32	140	135	5	30	15	4
Tayabas	90	627	615	12	16	13	7
	413	2.291	2.018	273	30	17	6
Zambales	3	10	10	0	12	0	3
	9	78	78	0	26	0	9
Zamboanga	35	168	168	0	14	0	5
	6	857	855	2	33	1	143
Total 1903	2.223	34.553	26.957	7.596			
Total 1918	5.045	66.574	51.373	15.201			
Mitjana 03	69	1.080	842	317	18	9	12
Mitjana 18	158	2.080	1.605	524	25	14	14

Font: Dades elaborades a partir dels censos de 1903 i 1918.

Nota: Per a cada província, la primera fila correspon a l'any 1903 i la segona a l'any 1918. Les mitjanes s'han calculat sense considerar els valors 0 per fer les dades comparables.

Llegenda: SMM: Sou mitjà homes; SMD: Sou mitjà dones

El cens de 1903 ens mostra que la proporció de dones treballadores varia bastant de província a província⁴⁴⁵. La proporció de dones treballadores era molt elevada a zones com Surigao, on treballaven en la recol·lecció del tabac i en canvi era molt baixa a les valls del Bicol, que mostrava activitat militar encara al 1903. Aquestes variacions provincials potser reflectien les diferents activitats agrícoles (algunes estacionals) i els costums socials de l'activitat femenina a les diferents regions. És molt possible que més dones s'anessin incorporant a feines remunerades a mida que ens apropem a les dades de 1918.

Si tornem a la manera de recopilar les dades dels censos, aquestes s'aplicaven a totes aquelles persones majors de deu anys que treballaven, o tenien alguna ocupació, durant algun període de l'any que es realitzava el cens⁴⁴⁶. Aquest fet explica, sobretot en el cas de les dones, els baixos sous mitjos i potser mostra en aquest cas, que dedicaven poc temps a l'any al treball remunerat i en canvi, mantenien altres ocupacions domèstiques o dins l'economia submergida, al marge del sistema. Òbviament no es tenia en compte el treball a les explotacions familiars.

Un dels altres problemes que sorgeix de les dades dels censos de Filipines és que només tenien en compte el treball remunerat amb un salari (*for a stated wage, in money or its equivalent*). Però en molts casos, especialment en els treballs agrícoles, les dones

⁴⁴⁵ SLOANE, F.M., *The philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002, pg 106

⁴⁴⁶ SLOANE, F.M., *The philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002, pg 107

rebien una part de la collita com a pagament⁴⁴⁷. En el cas del cens realitzat a Filipines, un dels punts clau, que pot variar molt les dades, és discriminar entre salaris en diner dels pagaments en espècie, així com discriminar entre el treball realitzat per un salari o un ingrés i el treball realitzat per a la unitat familiar, per exemple treballs a l'horta no destinats al mercat local i a part d'ingressos. D'altra banda la moneda no era el principal sistema d'intercanvi⁴⁴⁸ a les Filipines a 1903 i la producció es produïa més en àmbits domèstics que no pas en edificis destinats a aquell ús. Aquest fet explica en part la gran quantitat d'establiment i especialment, la reduïda quantitat d'empleats per establiment. Sembla que les dones que realitzaven tasques domèstiques estaven excloses del cens⁴⁴⁹ i fins i tot aquelles que cobraven una part en espècie. D'altra banda, Eviota proposa que la major part de les dones solteres treballaven regularment per un salari fora de casa però quan es casaven passaven a treballar a la unitat familiar, fins i tot en els casos on treballaven per tercers, rebent un pagament en espècie o treballant al marge del sistema, en petites explotacions agrícoles, tallers cigarrers o tallers de confecció⁴⁵⁰. És possible que durant els censos, les dones filipines casades descrivien les seves pròpies ocupacions com a "feines de la llar", considerant-les un

⁴⁴⁷ SLOANE, F.M., *The philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002, pg 109

⁴⁴⁸ CLARK, V.S., *Labor conditions in the Philippines. Bulletin of the Bureau of Labor*, No 58, May. Washington DC, Government Printing Office, 1905, pp 721-905

⁴⁴⁹ EVIOTA, E.U. *The Political Economy of Gender, Women, and the Several Division of Labour in the Philippines*. London, Zed Books, 1992

⁴⁵⁰ SLOANE, F.M., *The philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002, pg 112

ingrés familiar extraordinari o fins i tot complementari a les seves tasques.

Per a l'economia filipina, basada àmpliament en petites escales, tecnologia bàsica i producció domèstica i limitacions en l'intercanvi monetari, el concepte de treball remunerat potser és ineficaç com a mesura del mercat laboral. Els treballadors filipins tenien poca especialització i no podien accedir a formació continua ni que fos al lloc de treball. Normalment es dedicaven a diferents ocupacions durant les diferents estacions de l'any i sovint part d'aquests treballs es pagaven en espècie, en especial en el cas de les dones⁴⁵¹.

La pauta normal ens mostra que els salaris són més elevats a Manila i a les regions properes a la capital. Aquest fet és comprensible degut a la major activitat econòmica de la zona. En general aquesta extensió la podem fer a Luzón, amb uns salaris més elevats en funció de la proximitat a la capital. Per contra, els salaris més baixos els trobem a les Visayas, a zones com Iloilo, Leyte o Negros per exemple.

Mentre que a Manila al 1918 un home cobrava una mitjana de 45 pesos, a Iloilo en cobrava 24 i a Leyte en cobrava 28, és a dir, el treballador de Manila cobrava un 75% més. Larkin⁴⁵² apunta que l'evidència de la prosperitat i la modernitat a les ciutats contrastava fortament amb la pobresa i la vida immutable dels barris i les

⁴⁵¹ SLOANE, F.M., *The philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002, pg 121

⁴⁵² LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 187

hisendes de plantació amb salaris escassos i contractes de jornades de sol a sol.

Aquesta proporció de baixos salaris a les plantacions és manté en molts casos, però destaca el cas de Leyte, una de les principals províncies a nivell de producció, on els salaris es mantenen pràcticament invariables durant tot el període entre 1903 i 1918, passat un home a cobrar 28 pesos al 1918 mentre que al 1903 cobrava 26 pesos. Leyte és un dels casos on veiem la moderació salarial que comentàvem en el quadre anterior i que va produir un augment dels beneficis de les explotacions i indústries. Leyte era una regió sucrera, i Larkin⁴⁵³ analitza bastant acuradament els casos de Leyte, Panay i Negros. Com comenta Larkin al seu estudi, el cultiu de sucre tendia a realitzar-se a les regions on no hi havia alternatives reals d'ocupació, a excepció del treball al camp, sota unes condicions laborals que eren pràcticament inexistentes, sovint sota coacció, i que obligaven els individus a treballar a canvi de baixos salaris.

Larkin va assenyalar que encara que els salaris es van mantenir baixos, també ho van fer els preus dels productes bàsics. Per a molts, l'equilibri econòmic familiar es basava en la seva capacitat per complementar els baixos salaris percebuts amb alguna altra font d'ingrés familiar, com eren els petits cultius al camp o alguna tasca artesanal realitzada pels altres membres de la família. Com mostra el següent testimoni⁴⁵⁴:

⁴⁵³ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 3

⁴⁵⁴ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 70

La vida era dura, però no podia queixar-me dels meus problemes financers per por de perdre la meva feina. Vaig haver de treballar a la plantació cada dia, fins i tot quan no em trobava bé, ja que bona part dels meus ingressos es perdien en pagar el consum diari (ració alimentària), que es rebia tres vegades. El consum es deduia del nostre salari. Vaig donar suport a la meua família amb els meus escassos ingressos. Tot era barat durant aquell temps, pel que no preocupa en absolut, encara que aquests ingressos no va ser suficients per satisfer les necessitats diàries.

A partir d'aquests termes, la producció de sucre va arribar a ser associada amb els extrems de l'estructura social: els més pobres que conreaven i tallaven la canya, i els propietaris industrials i moliners controlaven el processat de la canya de sucre.

L'altre punt que crida l'atenció és la relació dels salaris home/dona. En nombre de treballadors, tant els homes com les dones dupliquen els llocs de treball entre 1903 i 1918. Sembla llavors que el fet que els treballadors siguin homes o dones és neutre. De fet, si comparem el salari mitjà dels homes i de les dones entre aquests dos anys (s'ha de considerar que les mitjanes s'han corregit per fer les dades representatives i comparables com s'indica a la taula), podem veure que un home cobrava de mitjana un 79% més que una dona, mentre que al 1903, un home cobrava de mitjana el doble que una dona, per tant el salari mig de les dones va augmentar en relació al salari mig dels homes. Per tant, podem descartar que sigui la incorporació de la dona al mercat laboral el fet que tiri els salaris a la baixa i produeixi un efecte de moderació salarial.

El que si que sembla que ho pot explicar és l'augment de l'activitat econòmica a zones llunyanes a Manila, com el Bicol o les Visayas, que mantenien salaris més baixos i amb l'arribada de les comunicacions, en especial del ferrocarril i la millora dels ports, van fer possible explotar terrenys que anteriorment no s'havien posat a produït. Iloilo va obrir al comerç internacional el 1855, fet que va permetre als exportadors evitar Manila com un punt de transbordament i reduir així els costos d'enviament⁴⁵⁵. A mitjans de la dècada de 1860 Iloilo es va convertir en el principal port per a la producció de la zona, especialment de Negros. D'altra banda, en general, el nombre de treballadors per establiment es manté més baix a aquestes àrees fet que incentiva la competència i per tant va a favor d'una moderació salarial, fet que hem vist era un indicador clau per explicar el major creixement del benefici industrial.

Fins ara hem estat analitzant com ha evolucionat l'economia interior a les Filipines com a mostra del creixement que es va produir a principis de segle XX fent-lo extensiu al període de govern sota l'administració nord-americana. Òbviament, les dades de l'economia domèstica no es poden extrapolar a la riquesa del país o a una aproximació del Producte Nacional Brut produït a les Filipines. Hi ha pocs estudis econòmics realitzats sobre el període de l'administració nord-americana a les Filipines, la majoria són aproximacions a la realitat econòmica no quantitatives⁴⁵⁶ i sovint amb una continuïtat de dades inconsistent, degut la majoria de les vegades a que no trobem un conjunt d'indicadors que es

⁴⁵⁵ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 60

⁴⁵⁶ Com cita Hooley, les aproximacions de dades més apropiades serien les realitzades per Hartendorp i Jenkins.

mantinguin en el temps. Les sèries són fiables a partir de la independència al 1946.

Les darreres aproximacions i que recullen les dades anteriors, les trobem a Maddison⁴⁵⁷ i a Hooley⁴⁵⁸. En el primer cas, les dades es realitzen a partir dels censos dels anys 1903, 1918 i 1938. Per tant, les dades intermitjtes són pures interpolacions matemàtiques de les dades censals. El principal problema que presenten els censos és que una part del sector serveis no hi és present, que en canvi si que trobem als informes de l'administració americana⁴⁵⁹. El segon problema és que no hi trobem dades de producció de part dels sectors econòmics presents i per tant, es fa difícil estimar un Producte Nacional per a les Filipines durant aquella època. Hooley fa una aproximació i una estimació del PIB de les Filipines entre 1902 i 1940. Per realitzar-lo, com Madison⁴⁶⁰ parteix de les dades dels censos de 1903, 1918 i 1939. Per solucionar els problemes indicats anteriorment, va accedir als informes de diferents departaments: el d'Agricultura, el de Mines, el d'Aduanes i el de Serveis Civils. Finalment, va corregir les xifres a partir del tipus de canvi per deflactar les dades. A partir de les dades compilades i extrapolades per Hooley⁴⁶¹, podem arribar a resumir l'evolució que

⁴⁵⁷ MADDISON A. *Monitoring the World Economy 1820-1992.*, Paris OECD, 1995

⁴⁵⁸ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

⁴⁵⁹ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

⁴⁶⁰ MADDISON A. *Monitoring the World Economy 1820-1992.*, Paris OECD, 1995

⁴⁶¹ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

van seguir els diferents sectors que composaven el PNB (agricultura, indústria i serveis):

PNB (%)	1902	1910	1920	1930	1940
<i>Agricultura</i>	39,8	38	36,6	39,3	37,3
Collites	22	21,6	21,4	22,4	20,4
Plantacions ⁴⁶²	10,9	10,6	10,9	11,7	10,6
Pesca i forestal	6,9	5,8	4,3	5,2	6,3
<i>Indústria</i>	12,2	14,8	20,6	19,2	19,6
Mineria	0,1	0,2	0,2	0,5	1,3
Indústria	10,5	12,8	13,8	15,1	15
Construcció	1,4	0,9	5,7	2,4	1,9
Subministres (El-Aig-Gs)	0,2	0,9	0,9	1,2	1,4
<i>Serveis</i>	48	47,2	42,8	41,5	43,1
Transports	0,6	1,2	2,4	2,5	4,1
Comerç	31	30,5	25,5	23,9	23,6
Finances	0,9	0,7	0,7	0,8	1,1
Immobiliari	3,6	3,6	4,1	3,4	3,2
Serveis públics	11,9	11,2	10,1	10,9	11,1
<i>TOTAL</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Font: Dades derivades a partir de Hooley⁴⁶³

Com podem veure, a grans trets, si analitzem la composició del PNB durant aquests anys, veiem que el sector primari manté més o menys un pes al voltant del 40%, i els seus components (collites, productes de plantació, pesca i forestal) també mantenen unes proporcions molt estables durant aquest període. Els canvis en l'evolució els trobem en un augment del pes de l'activitat industrial en detriment del pes del sector serveis. Si revisem els components, veiem que principalment els canvis es deuen per un

⁴⁶² Les collites de plantació inclouen l'abacà, el sucre, els cocos i l'oli de coco, el tabac i les fustes tintòries.

⁴⁶³ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

augment de l'activitat minera, especialment a la darrera dècada i a un creixement sostingut de l'activitat industrial, fet que considerem rellevant perquè mostra un assentament de l'economia domèstica filipina. Per contra, el sector serveis es retrau, principalment degut a la caiguda del pes de l'activitat comercial. Cal destacar, el fort increment del pes de la partida de *Transports* que parteix inicialment d'un 0,6% del PNB per arribar, amb creixements sostinguts, fins al 4,1% del PNB, amb taxes més que considerables. Si ens fixem en l'evolució del creixement per a cada un d'aquestes partides, que veiem al quadre següent, trobem dades interessants, i podem constatar un creixement especialment robust durant les dues primeres dècades del segle XX.

Creixement PNB (%)	1902-10	1910-20	1920-30	1930-40	1902-40
<i>Agricultura</i>	4,59	5,42	3,48	2,63	4
Collites i Plantacions	4,9	5,83	3,28	2,2	4,01
Pesca i forestal	2,97	2,74	4,82	5,06	3,95
<i>Indústria</i>	7,56	9,07	5,15	2,71	5,32
Mineria	28,1	7,17	11,66	13,66	14,44
Indústria	7,54	6,58	3,72	3,04	5,1
Construcció	0,2	23,73	7,68	0,77	5
Suministres (El-Aig-Gs)	22,78	5,46	5,59	4,6	8,91
<i>Serveis</i>	4,98	4,83	2,44	3,54	3,89
Transports	14,3	12,98	2,94	8,37	9,4
Comerç	4,99	4,03	2,11	3,01	3,46
Finances	1,27	6,55	3,25	6,37	4,52
Immobiliari	5,06	3,52	6,26	4,07	4,71
Serveis públics	5,49	6,96	1,13	2,42	3,92
PNB	5,18	5,79	3,43	3,01	4,21
Població	1,95	2,4	2,26	2,36	2,05
PNB/càpita	3,23	3,39	1,17	1,17	0,65

Font: Dades derivades a partir de Hooley⁴⁶⁴

⁴⁶⁴ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

D'entre els sectors que mostren un creixement més destacats, trobem la *Mineria*, els *Subministres* i els *Transports*, com hem indicat durant el present treball, amb una forta inversió en infraestructures i comunicacions durant els primers vint anys del segle XX. Durant aquest període s'electrifiquen part de les àrees urbanes entre d'altres projectes, per dotar de subministres als nuclis poblacionals. També cal destacar que un cop baixa la inversió en infraestructures i transport, el PNB també nota la davallada i aquest punt ens fa pensar que una part del creixement ve induït directament per la despesa pública i més parcialment pel creixement econòmic de la pròpia activitat, com ens mostren les caigudes moderades dels components com la *Indústria*, el *Comerç* o les *Collites i Plantacions*.

Les dades presentades per Hooley⁴⁶⁵ mostren un creixement del 4,20% del PIB estimat per al període entre 1902 i 1940 per a les Filipines, mentre que si el convertim a PIB per càpita, l'indicador descendeix fins al 2,15% degut al creixement de la població durant el mateix període. Si entrem en la composició del PIB durant aquell període, veurem que el pes predominat correspon al sector primari, principalment agrícola, i amb un creixement uniforme de la indústria domèstica i el comerç.

L'agricultura va créixer durant el període de l'administració americana a un ritme mig del 4%. Les èpoques de major expansió i creixement es van focalitzar a les dues primeres dècades (1902-

⁴⁶⁵ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

1910 al 4,5% i del 1911 al 1920 al 5,4%). Durant l'època espanyola, la producció d'arròs a les Filipines permetia que es cobrés el consum i la colònia fos autosuficient. A mida que van anar creixent altres productes de plantació, estimulades per les exportacions, es va produir un traspàs de la mà d'obra que es dedicava a la producció d'arròs als nous productes, que presentaven rendiments i salaris més elevats.

La guerra hispanoamericana va provocar una minva dels camps de conreu, i sobre el 1903, els preus de l'arròs s'havien triplicat en comparació als anys previs a la guerra i les importacions d'arròs representaven el 40% del total.

Òbviament es tractava d'una situació excepcional degut al conflicte bèl·lic que s'acabava de produir, però en qualsevol cas, afectava a la població civil i l'administració nord-americana va engegar un programa d'irrigació⁴⁶⁶ de terrenys per fer-los hàbils de cara al conreu de l'arròs. El projecte va incloure la construcció de tres embassaments, als rius Angat, San Miguel i Talavera, per fomentar el conreu dels camps de les províncies de Bulacan, Pampanga i Tarlac. L'impacte a la productivitat agrícola va ser immediat, entre els anys 1910 i 1920 el rendiment dels camps (producció per hectàrea) va augmentar a més del 50% i la dècada entre 1920 i 1930 va augmentar un altre 20%. L'any 1925, l'arròs representava tan sols el 5% de les importacions filipines. Pel que fa al creixement de la producció, l'any 1930 la producció d'arròs era el triple del produït l'any 1910.

⁴⁶⁶ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Annual Report of the Philippine Commission*, Washington, Government Printing Office, 1908

	Conreu (Ha)	Producció (Tm)	Rendiment (Tm/Ha)	Població	Producció/càpita (Tm)
1902	739,3	493	0,67	7393	0,0067
1910	1192,1	810,8	0,68	8723	0,0092
1920	1484,9	1562,8	1,05	10613	0,147
1930	1812,8	2269,8	1,25	13255	0,17
1940	2080,4	2362,7	1,14	16577	0,142

Font: Dades derivades a partir de Hooley⁴⁶⁷

L'expansió del sector industrial durant l'administració nord-americana va mantenir un creixement mig del 4,5% degut a un ràpid creixement de la mineria, la indústria i les infraestructures. El creixement de la mineria es va produir a partir de la inversió privada. Filipines va ser un creixent exportador de ferro, crom, coure, plata i zinc i el cinquè major extractor d'or a nivell mundial.

El creixement industrial va ser important durant les dues primeres dècades i va ser superior al creixement experimentat per les exportacions, degut a un creixement de la demanda interna. De fet, entre el període analitzat per Hooley, entre 1902 i 1920, les indústries dirigides al consum intern van créixer més que aquelles destinades a l'exportació. Com a mostra, en base als censos, hi havia 73 molins d'arròs i 45 fusters al 1903 mentre que al 1920 hi havia més de 500 molins d'arròs i 140 fusters. Durant la segona dècada del segle XX es va produir una substitució d'importacions, especialment destacable en els casos del tèxtil, begudes i ciment.

⁴⁶⁷ HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005, pp 464-488

El sector serveis va créixer d'un mode destacat durant aquest període, amb un augment important dels serveis administratius, judicial, així com l'educació i la sanitat pública i privada. El comerç a l'engròs i al detall també va créixer, però d'una manera més moderada que en el cas anterior.

Pel que fa al transport, com hem vist, es va ampliar la xarxa ferroviària i de carreteres, així com les millores en ports, van permetre el creixement comercial impulsat per una reducció dels costos de transport, en un sistema on convivia el ferrocarril, els camions i els vaixells de càrrega, en un sistema de transport raonablement modern.

Les dades sobre el comerç exterior mostren que les exportacions van créixer entre 1902 i 1940 a un ritme mig del 4,6%, incloent la darrera dècada marcada als EUA per la gran depressió. Aquest fort ritme de creixement es va poder mantenir degut a que els productes que s'exportaven i els mercats de destí es trobaven molt diversificats.

Com podem veure al següent quadre, els destins de les exportacions filipines es trobaven concentrats durant l'època de l'administració espanyola als mercats nord-americans, anglès i espanyol. A finals de segle s'introdueixen els intercanvis amb la Xina i al canvi de segle, l'estructura d'exportació es trobava molt més diversificada, havent reduït el pes dels clients principals i ampliant el ventall de mercats d'exportació, afegint nous compradors, com en el cas de França, Alemanya, el Japó o Oceania (Austràlia). Durant l'època d'administració nord-americana, es mantenen els nous mercats i la quota corresponent

a cadascun d'ells, especialment durant els primers quinze anys, però el creixement en la xifra d'exportacions anirà destinada al mercat nord-americà.

	Exportacions	EUA	GB	Fr	Alem.	Esp	Xina	HK	Japó	Aus	Altres
1875	18.920.000	31%	44%	0%	0%	10%	0%	0%	0%	3%	12%
1880	23.450.000	44%	26%	0%	0%	5%	0%	0%	0%	1%	24%
1885	24.554.000	41%	14%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	0%	30%
1890	26.214.000	15%	28%	0%	0%	11%	35%	0%	0%	0%	11%
1900	45.981.000	13%	35%	11%	1%	7%	18%	0%	3%	3%	9%
1905	66.910.000	44%	25%	7%	1%	5%	3%	8%	2%	1%	4%
1910	81.257.000	42%	17%	19%	2%	5%	2%	3%	1%	1%	8%
1915	107.626.000	44%	17%	10%	0%	5%	3%	6%	7%	1%	7%
1920	302.248.000	70%	8%	1%	1%	4%	1%	5%	5%	1%	4%
1925	297.754.000	73%	8%	1%	2%	3%	2%	1%	4%	1%	5%
1930	266.335.000	79%	4%	1%	1%	4%	2%	0%	3%	0%	6%
1935	188.492.000	80%	3%	1%	1%	3%	1%	1%	6%	0%	4%

Nota: Exportacions en pesos. Aus – Austràlia

Font: Dades derivades a partir de Nagano⁴⁶⁸

Com es pot veure, destaca el creixement de les exportacions destinades al mercat nord-americà fins al punt de ser pràcticament l'únic destí de les exportacions als anys trenta. L'any 1909 el Congrés dels EUA va promoure lleis per establir el lliure comerç entre els EUA i Filipines, tot i que es van mantenir algunes restriccions quantitatives a les exportacions de Filipines⁴⁶⁹. Aquestes van ser retirades en gran mesura per Llei Arantzelaria de 1913 (*Underwood Tariff Act*), que permetia a tots els productes filipins que no contenien més del 20% del seu valor provinent de

⁴⁶⁸ NAGANO, Y. *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, 1997, pp. 1-20

⁴⁶⁹ BOOTH, A. *Four Colonies and a Kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930's*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, 37, University of London, 2003, pp. 429-460

producció no filipina, d'entrar al mercat dels EUA lliures de pagar aranzels. Essencialment la Llei Underwood va estar en vigor fins a mitjans dels anys 30 quan Filipines va accedir a l'autonomia. La llei permetia de fet, una unió duanera entre Filipines i els EUA i a banda i banda van crear-se grups de pressió per mantenir-la i beneficiar-se'n d'ella. Al final de la Primera Guerra Mundial gairebé dos terços de les importacions de Filipines provenien dels EUA i una proporció encara més gran de les exportacions de Filipines tenien com a destí el mercat nord-americà. Aquesta dependència va portar a alguns filipins a argumentar a favor de la independència política sobre la base que s'havia de recuperar l'autonomia aranzelària per tal de fomentar les seves pròpies indústries. Però aquests grups de poder es veien frenats pels forts interessos de la indústria sucraera, que eren uns dels principals beneficiats de l'accés lliure al mercat nord-americà.

Les dades⁴⁷⁰ relatives a Hong Kong (HK), enclavament comercial asiàtic d'entrada a la Xina, fan difícil comprendre la quantitat exacta del comerç exterior per país de finals del segle XIX fins a mitjans de segle XX, ja que part del comerç d'altres països es vehiculava a través d'aquest port. Com Legarda⁴⁷¹ va discutir sobre el comerç de finals de segle XIX, Hong Kong era un port important no només per a la Xina sinó també als Estats Units i països europeus. Pel que fa a Filipines, no podem conèixer la proporció del comerç amb tercers països que anava a través de Hong Kong.

⁴⁷⁰ NAGANO, Y. *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, 1997, pp. 1-20

⁴⁷¹ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999,

Hong Kong va ser un terminal per a l'enviament d'Europa i els Estats Units, mentre que Manila era un port secundari i va ser de poca importància per a aquests països. Per tant, una gran proporció del comerç de Filipines amb Europa i els Estats Units es va dur a terme a través de Hong Kong per vaixells espanyols. El més probable és que la majoria de les mercaderies exportades des de les Filipines a Hong Kong van ser re-exportades a la Xina, Europa i els Estats Units, mentre que la majoria de les mercaderies importades de Hong Kong s'han importat originàriament de la Xina, Europa i els Estats Units. Aquesta sembla ser la raó per la qual Hong Kong, va mantenir percentatges relativament elevats pel que fa al comerç exterior amb Filipines des de finals del segle XIX a principis de segle XX.

En síntesi, els principals clients per a les exportacions de Filipines al segle XIX van ser els Estats Units, el Regne Unit, Hong Kong i Espanya. Cal assenyalar que la majoria d'exportacions de productes com el cànem de Manila o el sucre van ser re-exportats des de Hong Kong als Estats Units, el Regne Unit o la Xina. Al segle XX, les exportacions als Estats Units va augmentar ràpidament.

El Regne Unit, el principal país per a les exportacions de Filipines a final de segle XIX, només representaven un petit percentatge a la dècada de 1930. Els percentatges dels països asiàtics també es va reduir, reflex d'això és la disminució de Hong Kong en els anys 20 i principis dels anys 30. Tanmateix, la seva participació es va mantenir al voltant del 10% a finals de 1930 a causa de l'augment en el percentatge del Japó.

Del que s'ha esmentat anteriorment, es conclou que l'estructura de les exportacions de Filipines va passar de quatre clients principals, el Regne Unit, els Estats Units, Hong Kong i Espanya a una estructura on els Estats Units van tenir el paper del soci comercial predominant.

Pel que respecta a les importacions, la pauta és similar, malgrat hi ha dos proveïdors que guanyen pes, com són els Estats Units i el Japó. Aquests tenien una presència pràcticament inexistent durant l'administració espanyola i amb el canvi de segle passen a ser socis comercials rellevants. Al cas contrari trobem els casos d'Espanya i de la Gran Bretanya, que veuen reduït el seu pes pràcticament a zero a la fi del període estudiat. Destaca l'aparició d' Austràlia (Oceania), per les importacions de carbó, com hem vist, de les quals les Filipines era dependent.

Les principals fonts d'importacions al segle XIX van ser el Regne Unit, Hong Kong i Espanya. Els productes importats principalment en aquest període van ser el cotó i les manufactures d'aquests tres països. Especialment després de la revisió tarifària del 1891 i per evitar grans aranzels d'importació, les mercaderies britàniques de cotó van ser transportades pels vaixells espanyols a les Filipines a través de Barcelona o d'altres ports d'Espanya. Aquest fet, pot provocar canvis en la distribució dels percentatges entre el Regne Unit, Hong Kong i Espanya, per a la importació dels mateixos productes en diferents canals. Al segle XX, especialment des de la dècada de 1910, les importacions procedents dels Estats Units van augmentar ràpidament en virtut de la promulgació de lleis aranzelàries del 1909 i 1913, que regulaven el règim de lliure comerç entre els Estats Units i Filipines.

	Importacions	EUA	GB	Fr	Esp	C.GB	C.Fr	Xina	Japó	Aust	Altres
1875	12.215.000	1%	25%		5%	61%	0%	4%	0%	0%	4%
1880	25.460.000	2%	25%		3%	64%	1%	3%	0%	0%	2%
1885	19.160.000	1%	43%	2%	9%	30%	3%	3%	0%	0%	9%
1890	19.790.000	3%	35%	0%	7%	16%	10%	24%	0%	0%	5%
1900	49.728.000	9%	22%	4%	8%	7%	3%	31%	4%	1%	11%
1905	60.101.000	19%	17%	3%	7%	6%	18%	10%	3%	5%	12%
1910	99.439.000	40%	13%	2%	3%	2%	13%	5%	6%	5%	11%
1915	98.624.000	53%	7%	2%	2%	2%	14%	5%	10%	3%	2%
1920	298.877.000	62%	3%	1%	0%	2%	3%	7%	9%	3%	10%
1925	239.466.000	58%	6%	1%	1%	2%	5%	6%	10%	2%	9%
1930	246.186.000	64%	4%	1%	1%	3%	1%	5%	11%	1%	9%
1935	171.048.000	64%	2%	1%	0%	2%	0%	3%	13%	2%	13%

Nota: Importacions en pesos. (C.GB – Colònies Asiàtiques G. Bretanya; C.Fr – Colònies Asiàtiques França). Aus - Austràlia
Font: Dades derivades a partir de Nagano⁴⁷²

El percentatge de les importacions procedents dels Estats Units, aproximadament del 10% el 1900, va pujar fins al 40-60% en la dècada de 1910 i fins al 60-70% en la dècada de 1920 i la dècada de 1930 mentre que les importacions procedents d'Europa, al voltant de 30-40% en la dècada de 1900, es va reduir a menys del 10% des de mitjans de la dècada de 1910 fins al final de la dècada de 1930. Pel que fa als països asiàtics, tenien una quota del 35-50% del total de les importacions en el 1900, però el percentatge va disminuir al 20-30% durant el període comprès entre els anys 1910 i mitjans de la dècada de 1930 i al 10% a finals de la dècada de 1930. Aquesta ràpida disminució de les importacions procedents d'Àsia països a finals de la dècada de 1930 es va deure a la reducció dràstica de les importacions procedents del

⁴⁷² NAGANO, Y. *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, 1997, pp. 1-20

Japó (principalment d'articles de cotó), que havia estat en un 10-15%. Així, els principals exportadors a Filipines van ser el Regne Unit, Hong Kong i Espanya a finals del segle XIX, mentre que les Filipines importava la major part dels Estats Units i els països asiàtics (Xina i Japó) en la primera meitat del segle XX.

Com acabem de comentar, un dels aspectes que criden l'atenció és el creixement de les importacions japoneses⁴⁷³. Després de 1920, el Japó, una nació en vies d'industrialització va iniciar una estratègia d'exportació. Ja que el treball industrial era molt més barat al Japó que en les economies industrials més madures d'Europa Occidental i Amèrica del Nord, els productes japonesos podien tenir un preu molt competitiu i que hagin trobat un mercat de milions de consumidors que van ser més els preocupen el preu que la qualitat. A 1920, més de la meitat del total de les exportacions japoneses anaven destinades als mercats asiàtics, i aquest percentatge no va canviar molt fins a finals de la dècada de 1930. Això convenia als interessos d'industrials i comerciants de Filipines per tenir productes barats japonesos i vendre'ls a bon preu al mercat i l'entrada d'aquests productes es va fer evident des de l'arribada de l'administració nord-americana i va anar creixent. Però aquesta entrada era contrària als interessos comercials dels fabricants nord-americans que van pressionar a l'administració per posar aranzels o restriccions quantitatives a les importacions japoneses, especialment de teixits de cotó. La pressió del Congrés dels EUA va créixer, i sota l'amenaça de gravar les exportacions agrícoles de les Filipines als EUA, es va pactar un sistema de

⁴⁷³ BOOTH, A. *Four Colonies and a Kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930's*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, 37, University of London, 2003, pp. 429-460

restriccions voluntàries a les exportacions japoneses al mercat del Filipines per als productes tèxtils.

Cal destacar que la *Balança Comercial* és favorable a partir de 1910⁴⁷⁴, ja que fins aleshores, en determinades ocasions havia estat deficitària, malgrat el *peso* estava reavaluant-se enfront les altres monedes dels països asiàtics veïns, mentre mantenia un canvi fix amb el dòlar americà.

	Exportacions	Importacions	Balança Comercial
1875	18.920.000	12.215.000	6.705
1880	23.450.000	25.460.000	-2.010
1885	24.554.000	19.160.000	5.394
1890	26.214.000	19.790.000	6.424
1900	45.981.000	49.728.000	-3.747
1905	66.910.000	60.101.000	6.809
1910	81.257.000	99.439.000	-18.182
1915	107.626.000	98.624.000	9.002
1920	302.248.000	298.877.000	3.371
1925	297.754.000	239.466.000	58.288
1930	266.335.000	246.186.000	20.149
1935	188.492.000	171.048.000	17.444

Nota: Dades en pesos.

Font: Dades derivades a partir de Nagano⁴⁷⁵

El peso filipí havia estat vinculat al dòlar dels EUA des de la *Philippine Gold Standard Act* de 1903⁴⁷⁶ i es va fixar el pes del

⁴⁷⁴ Degut en bona part a l'aixecament de restriccions d'entrada per als productes filipins al mercat americà del 1909, a DOEPPERS, D.F., *Metropolitan Manila in the Great Depression: Crisis for Whom?*, The Journal of Asian Studies, Vol 50, No 3, 1991, pp 512

⁴⁷⁵ NAGANO, Y. *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, 1997, pp. 1-20

peso filipí igual a la meitat del contingut en or del dòlar americà (segons la *US Coinage Act de 1849*). El peso de plata filipí passava a tenir un valor canvi de 50 centaus d'or en comparació a 1 dòlar americà.

Per donar més estabilitat al sistema i per mantenir la paritat peso-dòlar, el 1922 es van crear dos fons de garantia, el *Gold Standard Fund* (mantenint les reserves amb el patró or) i el *Treasury Certificate Fund* (mantenint la paritat amb el dòlar). A partir de llavors, la prioritat absoluta de les successives administracions de Filipines era mantenir la paritat amb el dòlar dels EUA, en lloc de mantenir una paritat fixa amb l'or, i el peso va abandonar el patró or amb el dòlar el 1933. La paritat amb el dòlar dels EUA es va mantenir fins 1941, encara que amb un cost excessiu ja que obligava a mantenir un elevat nivell de reserves als bancs dels EUA. La sobre-valorització del peso enfront d'altres divises no era rellevant per al comerç amb els Estats Units i l'exempció d'aranzels va estimular el creixement de les exportacions cap a Nord Amèrica. Aquest fet va suposar que les exportacions i les importacions van créixer ràpidament i es va generar una petita balança comercial positiva.

Si revisem la taula corresponent a la balança comercial i la convertim a dòlars americans aplicant el tipus de canvi podem veure el comportament de la Balança Comercial valorada a preus de mercat internacional:

⁴⁷⁶ BOOTH, A. *Four Colonies and a Kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930's*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, 37, University of London, 2003, pp. 429-460

	USD/PHP	Exportacions	Importacions	Balança Comercial
1875	0,98	18.470	11.924	6.545
1880	0,90	21.100	22.909	-1.809
1885	0,83	20.498	15.995	4.503
1890	0,82	21.553	16.271	5.282
1900	0,49	22.402	24.227	-1.826
1905	0,50	33.455	30.051	3.405
1910	0,50	40.629	49.720	-9.091
1915	0,50	53.813	49.312	4.501
1920	0,50	151.124	149.439	1.686
1925	0,50	148.877	119.733	29.144
1930	0,50	133.168	123.093	10.075
1935	0,50	94.246	85.524	8.722

Nota: Dades en USD, segons el tipus de canvi USD/PHP.
Font: Dades derivades a partir de Nagano⁴⁷⁷

Malgrat la depreciació del peso a principis finals de segle XIX, la producció per a exportació havia continuat augmentat any rere any, i és quan s'estabilitza el tipus de canvi a partir de l'administració nord-americana quan notem creixements significatius en les valoracions en dòlars americans. Les importacions per la seva banda, van anar a remolc de les exportacions, ja que l'activitat exportadora feia créixer la demanda de productes que no produïa l'illa. L'expansió de l'agricultura d'exportació, la creixent demanda internacional i la creixent vinculació amb el mercat nord-americà, van ser els factors principals del creixement del comerç exterior a les Filipines a principis de segle XX. Un altre fet que va ser molt important va ser l'obertura del Canal de Panamà l'any 1914, donant accés als mercats de la costa est dels Estats Units.

⁴⁷⁷ NAGANO, Y. *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, 1997, pp. 1-20

La transformació de l'economia filipina a una economia d'agricultura d'exportació, va marcar el seu desenvolupament durant els inicis del segle XX. Bàsicament es produïa un intercanvi que consistia a importar béns d'equip i manufactures contra l'exportació de matèries primeres. El comerç va créixer considerablement, arribant a marcar creixements anuals del 10%, amb un gran període de creixement estimulat pel consum del mercat americà en expansió dels anys 20. Aquesta estela de creixement es va veure greument afectada per la crisi que es va viure, sobretot als EUA, a partir de la crisi de 1929 i l'entrada a la *Gran Depressió*, entre els anys 1929 i 1935. Els diferents cicles de creixement i depressió que va viure l'economia mundial van incidir cada cop més a l'economia filipina. De fet, l'economia filipina era cada cop més dependent del comerç exterior i especialment dependent de l'economia nord-americana, principal consumidor dels seus productes. D'aquesta manera, en etapes de creixement de les exportacions, aquestes provocaven una major renda i un increment del consum interior que repercutia en un creixement de les importacions.

8.3 Conclusions

La inauguració del Canal de Suez l'any 1869, unida amb la reducció aranzelària, va ser decisiva per al comerç exterior de les Filipines, amb un augment destacat de les exportacions a partir d'aquestes dates. L'obertura del Canal va canviar els paràmetres del transport entre Europa i Àsia i va permetre realitzar viatges des de Madrid a Manila en poc més de dos mesos.

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. Però a l'últim quart de segle, va començar a créixer una economia que podríem anomenar "d'exportació agrícola". L'agricultura de la regió es va especialitzar en un reduït nombre d'articles d'exportació, generalment matèries primeres que es processen al país importador, a canvi de les quals s'importaven béns manufacturats. La demanda de productes manufacturats va incentivar-ne la seva producció. La majoria d'explotacions estaven basades en el conreu agrícola i venien el producte com a matèria primera. Els guanys d'aquesta activitat van crear una naixent burgesia, que aconseguia ampliar les zones de conreu podent conrear grans extensions. La major producció va anar destinada al comerç exterior. 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.

La transformació de l'economia filipina a una economia d'agricultura d'exportació, completada sobre els setanta, va marcar el seu desenvolupament durant quasi un segle⁴⁷⁸. Bàsicament es produïa un intercanvi que consistia a importar béns d'equip i manufactures contra l'exportació de matèries primeres. El comerç

⁴⁷⁸ LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999, pp. 290- 340

va créixer considerablement, arribant a marcar creixements anuals del 10%. Aquesta estela de creixement es va veure greument afectada per la crisi que es va viure, sobretot al Regne Unit i als EUA, entre els 1870 i 1890. Els diferents cicles de creixement i depressió que va viure l'economia mundial van incidir cada cop més a l'economia filipina. En cicles d'expansió, l'augment de les exportacions provocaven una major renda i un increment del consum interior que repercutia en un creixement de les importacions.

A principis del segle XX es va produir una millora en la productivitat de les collites i un augment de la renda disponible a la població rural. La indústria va créixer d'un mode important durant les dues primeres dècades del segle XX, a partir de l'expansió del mercat domèstic, provocat per l'augment de renda derivat de l'augment de la productivitat en les collites i degut també a l'expansió de les exportacions.

Les inversions en infraestructures van contribuir d'un mode important al creixement econòmic, en especial, la creació d'una xarxa ferroviària, la millora de les carreteres, l'ampliació dels ports, i la xarxa d'energia i subministres (aigua, electricitat i gas). Aquestes inversions van millorar la competitivitat i van beneficiar 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.

Larkin⁴⁷⁹ ja apuntava que l'evidència de la prosperitat i la modernitat a les ciutats contrastava fortament amb la pobresa que trobàvem als pobles i les hisendes de plantació amb salaris escassos i contractes de jornades de sol a sol. Però malgrat que els salaris es van mantenir baixos, també ho van fer els preus dels productes bàsics i en molts casos, les famílies tenien alguna altra font d'ingrés familiar, com eren els petits cultius al camp o alguna tasca artesanal realitzada pels altres membres de la família. Segons Delgado⁴⁸⁰, la 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.

Analitzant la composició del PNB de Filipines, durant el període d'administració nord-americana, veiem que el sector primari manté més o menys un pes al voltant del 40%, i els seus components (collites, productes de plantació, pesca i forestal) també mantenen unes proporcions molt estables durant aquest període. Els canvis en l'evolució els trobem en un augment del pes de l'activitat industrial en detriment del pes del sector serveis. Si revisem els components, veiem que principalment els canvis es deuen per un augment de l'activitat minera, especialment a la darrera dècada i a un creixement sostingut de l'activitat industrial, fet que considerem rellevant perquè mostra un assentament de l'economia domèstica

⁴⁷⁹ LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993, pp. 187

⁴⁸⁰ DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in Memoriam, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 509

filipina. Per contra, el sector serveis es retrau, principalment degut a la caiguda del pes de l'activitat comercial. Cal destacar, el fort increment del pes de la partida de *Transports* que parteix inicialment d'un 0,6% del PNB per arribar, amb creixements sostinguts, fins al 4,1% del PNB, amb taxes més que considerables.

Durant l'època de l'administració espanyola, els destins de les exportacions filipines es trobaven concentrats als mercats nord-americans, anglès i espanyol. A finals de segle s'introdueixen els intercanvis amb la Xina i al canvi de segle, l'estructura d'exportació es trobava molt més diversificada, havent reduït el pes dels clients principals i ampliant el ventall de mercats d'exportació, afegint nous compradors, com en el cas de França, Alemanya, el Japó o Oceania (Austràlia). Durant l'època d'administració nord-americana, es mantenen els nous mercats i la quota corresponent a cadascun d'ells, especialment durant els primers quinze anys, 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.

Però malgrat durant les dues primeres dècades del segle XX es va aconseguir una pauta de creixement important, no es va poder sostenir a aquest ritme a més llarg termini. El govern no va poder fer créixer els seus ingressos, fet que va perjudicar notablement les inversions en infraestructures a excepció de l'expansió inicial. El comerç exterior va donar mostres de creixement estable durant tot el període i va créixer especialment els intercanvis entre Filipines i els Estats Units, propiciats pels acords sense barreres

aranzelàries. Aquest fet, lligat a la diversitat de productes i mercats, va permetre millorar la balança comercial i tenir un superàvit durant aquest període. Un fet que va ajudar a aquest creixement i va donar estabilitat al comerç exterior va ser el referència al dòlar americà el tipus de canvi del peso filipí, malgrat, a curt termini, va suposar una sobre-valorització respecte a les divises del seu entorn, afectant a les exportacions no dirigides als EUA.

CAPÍTOL IX:

EL PAPER DE L'ADMINISTRACIÓ

9.1 Planificació estatal

Un fet que crida l'atenció llegint el *Plan General de Ferro-carriles*, de López Navarro, és que intenta ser quelcom més que una memòria d'un projecte ferroviari. A causa de la llunyania de l'arxipèlag amb la Península, no es limita a informar sobre les línies que es proposen. Intenta proposar un model productiu per a la illa sota un punt de vista que podríem denominar com a paternalista⁴⁸¹. A mesura que parla del traçat per on hauria de passar el ferrocarril ens fa una descripció de la producció agrícola, ramadera i industrial. També ens intenta dir quins productes es podrien fomentar als territoris no conreats i les possibilitats d'expansió de la indústria. Segons López Navarro⁴⁸² totes les províncies per on passa el ferrocarril tenen la possibilitat de produir quelcom que es podria destinar o bé al mercat local o bé a l'internacional. En principi no hi ha cap territori sense cap possibilitat de producció d'algun o d'altre article. La pregunta que va prenent forma és conèixer el perquè d'aquestes ànsies de produir qualsevol cosa arreu. La següent es veure on es podrien

⁴⁸¹ "Perquè doni resultats la colonització exterior és necessari que sigui orientada per l'Estat o metròpoli aportant persones tècniques i coneixedores del país de què es tracti; procurant la demarcació dels terrenys i adjudicació d'aquests a qui els hagi de conrear; establint ferrocarrils i vies de comunicació, i procurant, que, a la vora de l'agricultura, s'estableixin els industrials i homes de negocis que explotin les riqueses naturals del país" a ESPEJO DE HINOJOSA, R. *Manual o Prontuario de Economía Política Moderna*, Barcelona, Imprenta Clarasó, 1927 pp. 337

⁴⁸² LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876

vendre aquests articles. El que no té discussió és que es dona per suposat en tots els casos que l'estat dirigeix i planifica aquesta producció⁴⁸³.

De cara a fomentar aquesta planificació l'Estat encarrega una sèrie de plans de comunicacions que es projecten paral·lelament. Així trobem el pla de ferrocarrils que tractem en aquest treball, però simultàniament es van projectar per a la illa de Luzón un pla general de carreteres i un altre de comunicacions telegràfiques. El ferrocarril va esdevenir una peça important en un projecte que cercava mitjançant la millora del transport i de les comunicacions obrir un camí envers l'expansió comercial i el desenvolupament urbà de l'arxipèlag, començant per Luzón. L'abaratiment dels costos de transport permetia no gravar excessivament uns productes que produïts a Filipines es podien exportar arreu, i el que és més important, podien ser la base d'un creixement local i podien garantir l'abastament a la Península d'uns productes necessaris per a la indústria.

Però a part de ser un subministrador de matèries primeres, Booth es planteja quin és el propòsit de les colònies sota el punt de vista

⁴⁸³ *"Als nostres dies no és suficient que l'Estat garanteixi la seguretat de les persones i de les coses i que vetlli per una recta administració de justícia, sinó que és necessari que intervingui en la producció mateixa, ja en el referent a afavorir iniciatives que representin tendències de marcat caràcter social, com poden ser els ferrocarrils, les rutes marítimes, aèries, etc., ja en tot allò que afecta a posar límit a l'egoisme individual, que lluny d'afavorir, perjudiquen a vegades la pròpia indústria nacional, que falta d'una coordinació adequada dels propis interessats, decau a l'interior i amb prou feines dona senyals de vida a l'exterior, corresponent a l'Estat exercir una espècie de tutela fins aconseguir la intensificació i robustesa necessàries a tots i cadascun dels diferents sectors de la producció nacional."* a ESPEJO DE HINOJOSA, R. *Manual o Prontuario de Economía Política Moderna*, Barcelona, Imprenta Clarasó, 1927 pp. 59

de la metròpoli⁴⁸⁴, i argumenta, que sobretot a partir del cas de la Índia britànica del segle XIX, una de les colònies més evolucionades, l'administrador tenia realment com a objectiu el desenvolupament social de la colònia i per tant el seu creixement econòmic. Però, aquest aspecte no va ser general, ni tan sols en el cas anglès, seguint l'evidència d'inversions i de despeses en infraestructures realitzades a d'altres colònies, i especialment a les colònies angleses del sud-est asiàtic. De fet, són nombrosos els estudis⁴⁸⁵ que plantegen una política de liberalisme econòmic o *laissez faire* a les colònies, reduint la intervenció metropolitana a la gestió del pressupost general de la colònia que s'administrava, i al manteniment de la llei i l'ordre i a la protecció de la propietat privada. En aquest sentit, la construcció d'infraestructures seria una extensió d'aquest propòsit, en un intent d'afavorir els interessos privats dels ciutadans metropolitans a la colònia, d'una banda per mantenir la seguretat i d'altra banda per millorar els interessos comercials dels empresaris metropolitans, sobreprotegits gràcies als ingressos que aportaven a la colònia via producció i exportacions.

⁴⁸⁴ BOOTH, A., *Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, *Economic History Review*, 60, 2, 2007, pp. 241-266

⁴⁸⁵ EMERSON, R., *Malaysia: a study in direct and indirect rule*, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1964, p. 306, argumenta que en el cas de la Malàisia britànica, sobre l'any 1930, "until very recent times, the government has not interpreted its function more broadly than in terms of the police power".

En el mateix sentit:

HUFF, W.G., *Economic Growth of Singapore. Trade and development in the twentieth century*, New York, Cambridge University Press, 1994, p. 168, argumenta que els governs colonials tenien com a tasca principal l'administració de la llei i l'ordre i la protecció de la propietat privada.

A finals de segle XIX, diversos economistes nord-americans van criticar aquestes teories clàssiques⁴⁸⁶ que primàven la producció, base de les economies extractives, en especial Hadley⁴⁸⁷, que denominava aquesta doctrina com a “comercial”, que funcionava en un escenari on tan sols es produïen intercanvis, sense pràcticament valor afegit i dient que no tenia en compte les condicions de subministrament de la societat industrial. En aquesta nova societat, s’havien de tenir en compte les economies d’escala, els costos de transacció i la lliure competència. Hadley va ser un dels principals defensors davant l’administració nord-americana en

⁴⁸⁶ Principalment es referien a la *Llei de Say* que va incloure la idea de que és la producció allò que facilita la venda dels productes. És a dir, és com si a un botiguer li diem que un agricultor li comprarà a la botiga segons la collita que tingui, o sigui, que si ha estat bona li comprarà molt, i a mida que hagi estat pitjor li comprarà menys, fins al punt que si no hi ha collita no li comprarà res. L'agricultor l'únic que farà serà vendre els seus productes per tenir diners i anar a la botiga i comprar, però Say ens diu que el fet important per poder comprar és produir més o menys collita, no vendre més o menys, ja que això depèn del que han produït els altres, en el sentit de que ningú pot intercanviar alguna cosa amb qui no té res. El que podem veure és que els diners només són un vehicle per intercanviar les produccions. Llavors, una persona pot comprar segons el valor del que pot produir, ja sigui amb treball, amb diners o amb la terra. La primera conseqüència que pot deduir-se és que a qualsevol activitat com més nombrosos siguin els productors i més es multipliquin les produccions, més fàcils, variats i amplis seran els mercats. Un sector del comerç que prospera produeix més i compra més, fent prosperar altres sectors, que compraran al primer iniciant el cicle, de la mateixa manera que si es ven menys, la resta de sectors es veuran afectats. Únicament les mercaderies no es venen o es venen a pèrdua quan s'ha produït més del que el mercat necessita. I el mercat necessita menys perquè ha baixat la producció que demandava aquell producte. O sigui, certs productes són excedentaris perquè altres són escassos. Els problemes d'aquesta teoria clàssica, promoguda per Say, provenen per la velocitat dels ajustos dels mercats, en producció, preus i salaris, ja que el canvi en aquests paràmetres és molt lent, com va mostrar posteriorment Keynes un segle després.

⁴⁸⁷ HADLEY, *Economics: An Account of the Relations between Private Property and Public Welfare*, New York, 1896, pp 87-90

l'expansió del ferrocarril, i amb la seva obra⁴⁸⁸ *Railroad Transportation: Its History and its Laws*, publicada l'any 1885, es va convertir en una de les autoritats en matèria econòmica del ferrocarril. Comentava que el preu es distorsionava quan es produïen intervals de temps rellevants entre la producció i la venda. Aquestes disparitats entre oferta i demanda s'ajustaven mitjançant crisis econòmiques o depressions i l'administració havia de prendre part per mitigar els seus efectes.

9.2 Estructura administrativa

Durant la primera dècada del segle XX, tots els poders colonials al sud-est asiàtic havien establert estructures administratives centralitzades que prioritzaven els sistemes fiscals i la recaptació. En aquest aspecte, cal destacar que en el cas nord-americà a les Filipines, es van crear administracions locals i el sistema fiscal era més descentralitzat que en el cas de les Indies Orientals⁴⁸⁹, per exemple. No totes les administracions van tancar-se en la divisió clàssica de centralisme o federalisme i es van donar evolucions del sistema inicial, com en el cas de la Indoxina francesa, on el sistema fiscal centralitzat va evolucionar posteriorment a un sistema fiscal d'estructura més oberta i més proper al d'una administració federal⁴⁹⁰. L'administració gestionava els ingressos i el pressupost i tenia certa autonomia per compensar els períodes d'ingressos amb els períodes de crisi. Aquests desequilibris

⁴⁸⁸ HADLEY, *Railroad Transportation: Its History and its Laws*, New York, G.P.Putnam sons, 1885

⁴⁸⁹ HUTCHCROFT, P.D., *Colonial masters, national politicians, and provincial lords: central authority and local autonomy in American Philippines, 1900-1913*, *Journal of Asian Studies*, 59, 2000, pp 284-8

⁴⁹⁰ TOUZET, A. *Federalisme financier et finances Indochinoises*, Paris, 1936, pp. 126

pressupostaris i el problema associat del finançament van promoure les teories de control de la sobreproducció. En aquest sentit, un economista nord-americà, Conant, va combinar la idea dels desequilibris del mercat de Hadley amb el concepte dels cicles econòmics. Centrava la idea de les crisis en la sobreproducció o en la sobre acumulació d'estalvi. En el seu tractat principal, *A History of Modern Banks of Issue*, publicat l'any 1896, Conant⁴⁹¹ dedica més de cent pàgines a analitzar les crisis econòmiques del segle XIX i les seves causes. Arriba a la conclusió que les crisis econòmiques són normals d'acord amb els cicles econòmics. D'una banda, amb la globalització produïda a finals de segle XIX, el cicle econòmic esdevenia a escala mundial i d'altra banda, les crisis es succeïen d'una manera periòdica. Conant explicava en el seu article, *The Economic basis of Imperialism*, que la globalització venia marcada pels imperis colonials i promulgava una política expansionista⁴⁹² dels Estats Units per fomentar el desenvolupament econòmic.

En general, es van establir sistemes impositius sota el control directe de l'administració colonial, amb l'objectiu d'establir una cobertura de les despeses del pressupost colonial i generant un excedent que es destinaria a la inversió en infraestructures a la colònia. Cal destacar que degut a aquesta visió del sistema pressupostari, sovint les infraestructures es veien com a extraordinàries i en moltes ocasions, com en el cas de

⁴⁹¹ CONANT, *A History of Modern Banks of Issue: With an Account of Economic Crises of hte Present Century*, New York and London, 1896, pp 453-553

⁴⁹² Més endavant, molts economistes posaran com a inici de les teories expansionistes que van portar als Estats Units a la seva expansió al tractat de Conant. Es especialment rellevant el cas de Weinberg, a WEINBERG *Manifest Destiny: A Study of Nationalist Expansionism in American History*, Baltimore, 1935 pp 275-458

l'administració espanyola a Filipines, la magnitud de les inversions obligava a externalitzar-les del pressupost colonial. En aquest sentit, s'aproven contractes de concessió, que preveien la construcció, l'explotació i el manteniment de les infraestructures, en una mostra clara que el pressupost colonial no es podia fer càrrec ni suportar continuadament les inversions. El cas filipí no va ser una excepció i trobem mostres de concessions per a infraestructures basades en préstecs provinents del sector privat o en concessions. Aquesta pràctica es va estendre pel sud-est asiàtic a partir de 1870 i agafen magnitud a partir de 1920. Tots els governs colonials van assumir responsabilitats en el camp de la creació d'infraestructures i d'obres públiques, que es van finançar majoritàriament a partir d'aportacions i préstecs provinents del sector privat, sovint beneficiat directament per l'explotació de les noves infraestructures.

Les administracions, i en el cas concret de la nord-americana, conscients del poder de les corporacions, prendran mesures i intervindran per moderar els nous monopolis. En aquesta via, un altre dels economistes que, juntament amb Hadley, va criticar les teories de Say, va ser Jenks, que va treballar com a assessor per al Governador de Nova York Theodore Roosevelt, durant els anys 1898-1900, assessorant-lo en el funcionament de les empreses i en l'elaboració de la Llei de Societats Anònimes (*Corporation Law*). Jenks⁴⁹³ seguia la doctrina que estava elaborant Hadley i va anar un pas més enllà. A principis de segle XX, s'estaven creant grans grups empresarials, amb prou poder per establir els preus de mercat, i sovint, creaven un monopoli en el mercat. Jenks preveia

⁴⁹³ JENKS, *The Trust Problem*, New York, 1900, pp 3-9

que l'estat havia d'intervenir fixant preus mínims i màxims al mercat per permetre l'entrada de competidors i fomentar la competència, evitant així la creació de monopolis.

D'altres obres públiques, com els projectes d'irrigació o subministrament d'aigua, es van projectar per augmentar la producció de les collites d'arròs o blat de moro, base alimentària de la zona. Cal destacar, especialment en el cas nord-americà a Filipines, però també a les Indies Holandeses o a la Malàisia britànica, la creixent despesa pressupostaria dedicada a les partides d'educació i sanitat, sovint sota una visió paternalista i moral de millora de les condicions de vida de la població.

9.3 Despesa pública i cobertura social

Si ens fixem en les quatre primeres dècades del segle XX com un conjunt, sembla clar que els factors que dirigien els ingressos colonials i la política de despeses eren diferents de les polítiques pressupostaries que trobem a les metròpolis. A la majoria d'estats europeus i als Estats Units, les tres primeres dècades del segle XX es van viure amb increments per càpita tant dels ingressos com de les despeses pressupostaries. Això va ser una clara conseqüència d'una banda, de l'augment de les despeses militars associades a la I Guerra Mundial entre 1914-1918, i d'altra banda de l'augment de la demanda social d'infraestructures, educació i seguretat social (sanitat, atur i pensions). En relació a l'augment del PIB aquestes

“transferències socials” van créixer considerablement entre els anys 1890 i 1930 en els casos del Regne Unit, França i Holanda⁴⁹⁴.

Aquesta pressió per augmentar la cobertura social no es va viure de la mateixa manera a les colònies, i de fet, a totes les colònies de sud-est asiàtic, els ingressos i les despeses del pressupost colonial van reduir el seu pes relatiu dins els pressupostos nacionals⁴⁹⁵. Per exemple, a Malàisia les despeses per càpita representaven 2/3 del pressupost per càpita al Regne Unit l'any 1900 i van caure fins a menys d'1/3 l'any 1938. En el cas de les Filipines, l'any 1900, les despeses per càpita representaven 1/5 part del pressupost americà i l'any 1938 van caure fins 1/10 part, principalment afectades per la greu crisi econòmica dels anys trenta.

A la tercera dècada del segle XX les obres públiques van dominar la despesa als pressupostos colonials del sud-est asiàtic, a excepció de les Indies Holandeses, que van retallar dràsticament el pressupost colonial a partir de l'any 1920 per acabar amb el dèficit pressupostari⁴⁹⁶. En el cas de Malàisia, la despesa en obres públiques va ser la més elevada en proporció sobre el pressupost del sud-est asiàtic, i arribaven al 40% del pressupost durant els anys vint. Els ferrocarrils s'emportaven la meitat d'aquesta

⁴⁹⁴ BOOTH, A., *Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, *Economic History Review*, 60, 2, 2007, pp. 241-266

⁴⁹⁵ MITCHELL, B.R., *International historical statistics: Europe, 1750-1993*, Basingstoke, 1998, pp. 4-8, 819-21, 838-44

MITCHELL, B.R., *International historical statistics: the Americas, 1750-2000*, Basingstoke, 2003, pp. 61, 667-8, 682-3

⁴⁹⁶ BOOTH, A., *Indonesian Economic Development in the Nineteenth and Twentieth Centuries: A History of Missed Opportunities*, London, Macmillan, 1998, pp. 145

despesa i la segona partida més rellevant eren les inversions en xarxa de carreteres. Cal destacar que la despesa en infraestructures i obres públiques es mantindrà a les colònies, i fins i tot durant els anys de la gran depressió, aquesta despesa manté proporcions del 30% en el cas de la Indoxina francesa i del 20% en el cas de Malàisia. Pel que fa a les Filipines, es manté com la colònia que més proporció de despesa destina a educació i sanitat. Com a fet diferencial, a les Indies Holandeses i a Siam les despeses en defensa estaven per sobre del 20%.

	Filipines	Siam	Indonèsia	Malàisia	Indoxina
Educació	28	6	9	5	3
Sanitat	8	2	3	15	1
Obra Pública	8	12	6	20	30
Agricultura/comerç	10	3	1	8	6
<i>Desenvolupament</i>	<i>54</i>	<i>23</i>	<i>19</i>	<i>48</i>	<i>40</i>
Administració	31	45	38	34	35
Defensa	0*	22	26	2	13
Interessos Deute	12	9	13	9	4
Altres	3	1	4	7	8
<i>TOTAL</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

* En el cas de Filipines, abans que s'iniciés l'autonomia de la colònia el 1935, les despeses de defensa es carregaven directament als pressupostos nord-americans. S'estima que estava a l'entorn del 10% del pressupost de la colònia. Dades per a l'any 1931.

Font: Dades derivades a partir de Booth⁴⁹⁷.

Lligat a l'augment de la despesa social, un dels aspectes importants és la política de redistribució de la renda. La política de l'administració americana a Filipines anava dirigida a la diversificació de l'ingrés introduint una àmplia gama d'impostos, d'una banda i ampliació de l'administració i dels serveis socials de

⁴⁹⁷ BOOTH, A., *Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, *Economic History Review*, 60, 2, 2007, pp 252;

l'altra. Però, sovint havia de trobar l'equilibri, i per no perjudicar les exportacions, principalment produccions agrícoles d'economies de plantació, aquestes no es va gravar especialment. L'altre gran impost que es podria haver gravat, i de fet, es cobrava amb una càrrega impositiva molt lleugera, a partir de les administracions provincials i municipals, va ser el cadastre sobre la terra i els edificis. L'efecte d'aquesta política impositiva va provocar un augment de les desigualtats socials, i el creixement produït durant el període no es va repartir equitativament entre els diferents estrats socials. Delgado⁴⁹⁸ aprofundeix en les causes d'aquesta desigualtat, i atribueix aquest desequilibri en que la "distribució de la riquesa" no era fruit de la casualitat, sinó d'un "sistema fiscal regressiu, que s'havia implantat sota l'administració nord-americana". Segons Delgado, "el fracàs de tots els projectes dirigits a fer contribuir als grans propietaris de la terra portava a que, mentre les famílies amb rendes més baixes aportaven el 19,5% dels ingressos a hisenda, les grans fortunes (de més de 10.000 pesos de renda), l'any 1960 contribuïen en només el 1,1% al pressupost dels ingressos."⁴⁹⁹ Apunta que la major part d'aquesta desigualtat s'ha d'atribuir a que la base impositiva estava fonamentada en la imposició indirecta.

Les administracions colonials havien tingut l'oportunitat de redistribuir la renda per afavorir les classes camperoles, i

⁴⁹⁸ DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in *Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 509

⁴⁹⁹ DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in *Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 509

especialment de les poblacions indígenes que poblaven el territori i que treballaven a les plantacions. Sovint s'ha argumentat que les classes baixes de la societat es van veure beneficiades pel creixement de l'economia de les colònies. Si no directament amb transferències de renda, si indirectament, degut a que l'augment de les exportacions provoca més demanda en la producció i per tant, en teoria, més ocupació que pressiona els salaris a l'alça. D'altra banda, la gran despesa en infraestructures va permetre posar en rendiment noves explotacions i millorar els costos de transport i d'accés als mercats internacionals, afavorint les exportacions, la producció i la contractació.

A banda dels salaris, la universalització de l'educació i de la sanitat, com en el cas nord-americà a les Filipines, van millorar la qualitat de vida de les classes baixes, i els índexs de mortalitat es van reduir considerablement, especialment a les zones rurals⁵⁰⁰, així com l'esperança de vida, que també va augmentar. Aquest fet va provocar un augment dels membres de les unitats familiars, pressionant els salaris a la baixa i reduint la renda de la unitat familiar i provocant un augment de la població que tendia a desplaçar-se a les explotacions de plantació atretes pels salaris i a concentrar-se a les zones de urbanes. D'altra banda, molts pares no trobaven beneficiós l'accés dels seus fills a l'educació, perquè no consideraven que els permetria una millora social, i preferien que es dediquessin a treballar. Aquest fet es va donar especialment a les classes baixes de la societat, augmentant les diferències socials, degut a les pitjors oportunitats per aconseguir

⁵⁰⁰ WOOD, L., *Report of the Governor General of the Philippine Islands for the year ended 1924*, Washington, Government Printing Office, 1926, pp 48

un lloc de treball més ben remunerat. En el cas de les Filipines, com en el cas de Malàisia, l'accés a l'anglès va marcar una divisió en les classes urbanes, dividint la població que podia accedir a llocs de treball vinculats a l'administració pública⁵⁰¹. Sobre l'accés dels treballadors filipins a l'administració, Doeppers relaciona la universalització de l'escolarització amb l'esforç per dotar a les Filipines d'un cos administratiu propi, de cara a l'autonomia que els americans volien atorgar a les Filipines. Segons Doeppers⁵⁰², la crisi de 1929 va repercutir greument en aquest procés. La caiguda dels ingressos del pressupost degut a la crisi va provocar que durant el període 1931-35, es va contractar menys d'un 1% de nous funcionaris (sobre el cos de funcionaris totals) en comparació amb el 6% de mitjana durant la dècada anterior. Aquesta situació va reduir a pràcticament zero les expectatives de trobar un treball qualificat a aquella població que s'estava escolaritzant en nivells de secundària durant aquells anys.

Si comparem els resultats de les inversions públiques de les administracions holandesa, francesa i anglesa amb la nord-americana, no trobem gaires diferències en les infraestructures físiques o la millora en els sistemes d'irrigació o que afectin a la productivitat agrícola. La principal diferència es troba en l'educació. A finals dels anys 30, la majoria dels infants filipins s'escolaritzaven, i una part accedien a l'educació secundària⁵⁰³,

⁵⁰¹ BOOTH, A., *Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, *Economic History Review*, 60, 2, 2007, pp. 241-266

⁵⁰² DOEPPERS, D.F., *Metropolitan Manila in the Great Depression: Crisis for Whom?*, *The Journal of Asian Studies*, Vol 50, No 3, 1991 pp. 516

⁵⁰³ BOOTH, A., *Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, *Economic History Review*

malgrat aquesta educació superior es trobava en mans privades. Com apunta Doeppers⁵⁰⁴, podem parlar d'una classe mitjana filipina especialment a les ciutats, on aproximadament el 18% dels treballadors havien rebut formació escolar. Aquest procés d'escolarització va augmentar a mida que s'apropava la data de transmissió de les administracions al nou autogovern de les Filipines, per dotar-les de personal que pogués portar a terme aquelles tasques.

9.4 Augment de la desigualtat social

Durant el període d'aquest estudi, el desenvolupament agrícola en gran part del sud-est d'Àsia va ser impulsat d'una banda, pel creixement de la població, i per la creixent participació en els mercats mundials per als productes agrícoles tropicals, de l'altra. El canvi tecnològic es va limitar principalment als cultius d'exportació de les grans hisendes, mentre que els petits agricultors locals, repliquen els mètodes tradicionals de conreu.

A partir dels sistemes de propietat de l'administració colonial espanyola, la distribució de les terres i de les explotacions agrícoles a Filipines era molt desigual, amb petites granges coexistent amb grans plantacions agrícoles. Aquesta estructura era única al sud-est asiàtic i més semblant als sistemes de propietat de Sudamèrica comuns a les colònies espanyoles.

Review, 60, 2, 2007, pp. 241-266 Es xifra que l'educació secundària hi accedien uns 40.000

⁵⁰⁴ DOEPPERS, D.F., *Metropolitan Manila in the Great Depression: Crisis for Whom?*, The Journal of Asian Studies, Vol 50, No 3, 1991 pp. 516

Aquesta distància social en la propietat, i amb l'agreuiment social de grans grups de treballadors concentrats a les plantacions, el sector rural a les Filipines sempre va ser un focus de descontent social, i de fet, per reduir aquest malestar, l'administració del primer President de Filipines, Manuel Quezon (1935-1939) la primera mesura que va prendre va ser iniciar una reforma agrària⁵⁰⁵. Però com puntualitza Delgado⁵⁰⁶, la reforma agrària ja havia estat un dels fonaments del projecte colonitzador de l'administració nord-americana, malgrat el desequilibri en la distribució de la renda no havia parat d'augmentar a llarg dels anys i continuaria augmentant després de la II Guerra Mundial⁵⁰⁷.

La creació dels sistemes de plantació a les economies més subdesenvolupades, va ser una resposta a la creixent demanda de productes tropicals pels mercats europeus i nord-americans. Per portar-les a terme, s'havien d'invertir grans sumes de capital, per importar maquinària i adaptar-la a les condicions locals de producció. Sovint, les àrees de plantació no estaven densament poblades, i es requeria traslladar treballadors d'altres zones de Filipines com a assalariats a la plantació.

⁵⁰⁵ HAYAMI, Y. *Toward an alternative land reform paradigm: a Philippine perspective*, Ateneo de Manila University Press, 1990, pp.1-12

⁵⁰⁶ DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in Memoriam, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 508

⁵⁰⁷ Com apunta Delgado: "l'any 1961, el 5% de les famílies més riques, rebia el 30% del producte social i reforçava els vincles del clientelisme tradicionals existents des de l'època colonial espanyola, en convertir-se per a molts camperols, aquell 25% que continuava treballant de forma irregular, en la seva única possibilitat de garantir la supervivència" a DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in Memoriam, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 508.

El creixement continu de les produccions, guiades per la demanda dels mercats internacionals va crear la urgència en obrir noves zones de conreu, per augmentar la producció, i sovint, s'obrien zones de plantació allí on no es reunien les condicions necessàries de força de treball qualificada obligant a la contractació i el trasllat de treballadors. És rellevant indicar que les explotacions de plantació no són el resultat d'una evolució natural d'organització agrícola, basada en el creixement i concentració a partir de les petites explotacions camperoles, sinó d'una manera d'explotar grans extensions de conreu per pocs propietaris, creant un impacte econòmic i social a les zones d'establiment.

S'ha de reconèixer que en els estadis inicials, els ingressos de les plantacions van permetre el desenvolupament, la introducció de noves tecnologies de producció i la inversió en infraestructures, que d'un mode natural, no s'haurien pogut finançar amb el creixement econòmic dels sistemes d'explotació agrària tradicional, que generaven una economia d'autoconsum amb petites explotacions i com a molt, d'un teixit industrial bàsic.

De fet, el que va succeir va ser que les plantacions van absorbir treballadors de les zones més poblades de Filipines, reduint la pressió poblacional a les zones més poblades i no frenant el creixement de la població d'aquestes, amb la distorsió que aquest augment de la població no es va compensar amb l'entrada d'una major renda a les unitats familiars, via que podria haver estat, per exemple, a partir de les remeses d'emigrants, reduint la renda mitjana disponible i agreujant la desigualtat social.

A nivell de la productiu, el problema dels sistemes de plantació és que tendeixen a substituir capital per treball. Això succeeix per la dificultat de supervisar les diferents tasques realitzades en grans àrees. Un cop s'ha realitzat la inversió inicial, totes les tasques s'assumeixen a partir de més hores de feina, i es tendeix a no mecanitzar els processos, aportant més treballadors, en comptes d'analitzar la productivitat i tendir a la mecanització continua de les tasques.

En segon terme, els camps es conreen d'una manera no intensiva. Generalment es tracta d'un monocultiu que es treballa per extensió, no es produeixen rotacions de conreus o conreus intensius. Això implica que tant el treball com la renda per hectàrea tenen rendiments decreixents, com més extensió conreem, menys es produeix unitàriament. Per contra, en les petites explotacions, l'agricultura és intensiva i permet obtenir rendiments creixents amb la diversitat de conreus i collites. El fet de tenir rendiments més pobres tendeix a valorar a la baixa els salaris perquè l'aportació al producte final és més reduïda, produint una pèrdua de poder adquisitiu en la renda familiar.

A nivell laboral, l'especialització en tasques no qualificades redueix la capacitat emprenedora dels treballadors, de cara a progressar i crear noves empreses sota la iniciativa pròpia, reduint les possibilitats de creació de xarxes de tallers artesanals que posaran les bases d'una possible industrialització.

Finalment, el sistema de plantació genera conflictivitat social entre els treballadors i els caps o propietaris capitalistes, d'una banda, i amb els pobladors de la zona de l'altra. La presència de

plantacions en les economies rurals on predominen les petites explotacions camperoles tensa i desestabilitza les relacions socials de les comunitats rurals, sovint petites poblacions, davant l'allau de nova població emigrada per treballar a les plantacions. En termes d'estabilitat social, el sistema de plantació no s'ajusta al sistema homogeni de petits productors propietaris de petites explotacions, desestabilitzant el sistema. Malgrat la majoria de les plantacions estaven en mans de grans propietaris, cal destacar, com comenta Fradera⁵⁰⁸, l'existència d'una burgesia agrària propietària de petites explotacions, orientada al mercat intern i a l'exportació d'alguns productes agraris amb gran demanda, que també es va beneficiar tant dels baixos salaris com dels preus a l'alça del mercat internacional, creant una classe intermèdia entre els grans propietaris i els treballadors assalariats, i donant pas a l'inici d'una burgesia filipina.

Les contribucions positives dels sistemes de plantació, l'augment de la producció, l'accés a noves tecnologies i infraestructures, i l'augment de rendes derivades de les exportacions, malgrat generen un alt creixement per al país, generen un impacte negatiu a nivell social, d'una banda, amb l'augment continuat de la població a les zones densament poblades, que expulsen població a les zones rurals d'economia de plantació i d'altra banda per la creixent inestabilitat social que es genera en les petites comunitats rurals amb l'entrada de nous treballadors que s'incorporen sovint amb sous baixos.

⁵⁰⁸ FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*, Barcelona, Bellaterra, 2005 pp 687

9.5 Directrius de l'administració americana

Com hem vist i a mode de resposta de política econòmica davant els desequilibris generats al mercat i als pressupostos, les teories associades a Hadley, juntament amb Jenks i Conant van ser considerades com les promotores de la política nord-americana de l'època, i van posar les bases de la política interior i exterior de l'administració McKinley-Roosevelt. Tant Jenks com Conant van estar destinats durant els anys 1900-1904 en missions a Filipines per al Departament de Guerra, sota les administracions de Hay i Root, com a assessors de les actuacions a realitzar i com actors principals en la formació de la política exterior nord-americana. Pel que fa a les Filipines, va ser especialment rellevant l'escrit de Conant⁵⁰⁹, *Special Report on Coinage and Banking in the Philippine Islands*, i l'escrit de Jenks, *Report on Certain Economic Questions in English and Dutch colonies in Orient*, quan ostentava el càrrec de comissari especial d'affers insulars a les Filipines. També són interessants els informes que va remetre Jenks a Washington sobre les Filipines⁵¹⁰ sota els epígrafs *Report on Colonies*, quan estava treballant al Departament de Guerra.

Entre els anys 1901 i 1904, l'administració McKinley-Roosevelt van recolzar-se en Jenks i Conant per implementar la seva teoria sobre els excedents d'inversió en la política exterior, obrint la porta al capital inversor estranger als països de Sudamèrica i Àsia. Aquesta política cercava lligar les divises sud-americanes i

⁵⁰⁹ CONANT, *Special Report on Coinage and Banking in the Philippine Islands*, Made to the Secretary of War, Boston, 25 Novembre de 1901

⁵¹⁰ JENKS, *Report on Certain Economic Questions in English and Dutch colonies in Orient*, Special Commissioner, Bureau of Insular Affairs, War Department, Washington, 1902

asiàtiques al patró or, com la base del sistema monetari i inversor sota el control dels Estats Units. Aquesta política es va conèixer com la “*Open Door Policy*”, i posteriorment amb Taft i Wilson va passar a ser la “*Dollar Diplomacy*”⁵¹¹. Conant, a Filipines, en una estreta cooperació amb Taft, va dissenyar el sistema de vinculació del peso amb el patró or i el dòlar (*Filipino Gold-Exchange Monetary System*), que va servir de base posteriorment per a les reformes del patró or lligades a les divises de Mèxic, Panamà i Nicaragua.

Hadley, apuntava que s’havien de considerar les economies d’escala, els costos de transacció i la lliure competència. Va ser un ferm defensor davant l’administració nord-americana en l’expansió del ferrocarril per millorar els costos de transport i evitar així els períodes de temps entre que es produeix el producte i es ven al mercat. Jenks afegia que en un escenari de grans corporacions que controlaven el preu, l’Estat havia de fer de regulador pel que fa a preus màxims i mínims per evitar els monopolis i mantenir uns marges estables a la indústria, incentivant la competència. Per la seva banda, Conant defensava l’existència de cicles econòmics i en un escenari de globalització produït pels imperis colonials, promulgava que l’expansió era el camí que havien de seguir els Estats Units per fomentar el creixement econòmic. Aquests tres economistes dibuixen el panorama que ens trobem a Filipines a inicis del segle XX, amb una administració que aposta clarament per les inversions del ferrocarril (Hadley), que intervé a l’economia (Jenks), fixant els preus del transport i arribant fins i tot a nacionalitzar el ferrocarril, i que considerarà els nous territoris del

⁵¹¹ WILLIAMS A. *The Frontier Thesis and American Foreign Policy*, *Pacific Historical Review*, 1955, pp 379-395

Pacífic com a part estratègica de la seva política expansionista (Conant), principalment com a porta d'accés a la Xina.

9.6 Conclusions

El liberalisme del segle XIX ens crida l'atenció perquè el comparem amb l'intervencionisme que va sorgir després, davant les diferents crisis, que van propiciar una major intervenció de l'estat a l'economia. D'altra banda, i degut a l'impacte social d'aquestes crisis, es va produir a les metròpolis, un augment de la consciència social i una major demanda de cobertures, que havien de ser subministrades per l'administració. En el cas de les colònies del sud-est asiàtic, aquestes demandes no es van traslladar via ajuts directes, o de redistribució de la renda, que podrien haver reduït l'augment de les desigualtats socials que s'estaven produint, però sí que es va iniciar una tendència a establir cobertures, sobretot sanitàries i d'educació⁵¹², per part de l'administració, principalment en el cas nord-americà a les Filipines.

A nivell local, les diferències en la propietat de la terra i la no existència d'una classe mitjana, van provocar un augment en les desigualtats socials. Els sistemes de plantació havien permès un accés al treball per a les classes més humils que es traslladaven a

⁵¹² La salut pública va ser una de les prioritats de l'administració nord-americana. Es van controlar malalties endèmiques, com la malària o el còlera, i les inversions en subministrament d'aigua van reduir les malalties gastrointestinals. D'altra banda, a nivell educatiu es va traslladar un sistema laic i públic, traslladat de la metròpoli amb els mateixos valors, i amb una forta introducció de l'anglès, que es va convertir en un important factor de cohesió social, a DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in Memoriam, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 513

les zones de plantació permetent l'augment continuat de la població a les zones densament poblades d'on provenien. L'arribada massiva de treballadors a les petites comunitats rurals de l'entorn de la plantació generava una creixent inestabilitat que es traslladava en tensions a nivell social.

D'altra banda, la inversió pública va anar destinada majoritàriament a l'administració i a la creació d'infraestructures, per millorar la productivitat de les explotacions i per crear xarxes de transport que milloressin les comunicacions, principalment inversions en ferrocarrils i posteriorment en carreteres, com en el cas de les Filipines. Sovint, aquestes inversions es finançaven via capital privat, fora del pressupost, amb la participació d'inversors que participaven en una concessió administrativa.

Com hem vist anteriorment, la teoria econòmica de l'època establia el desenvolupament econòmic d'un territori a partir de la seva producció com a principal indicador d'activitat econòmica. Dins d'aquest context, el cost del transport és un dels grans obstacles per al creixement ja que provoca que un producte, pel fet de tenir un mercat llunyà, no tingui un preu atractiu i no sigui competitiu, fet especialment important en el cas de les matèries primeres. 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, permetia vendre la producció a mercats més llunyans, veritable punt d'inflexió del l'augment del comerç internacional que es va viure a l'època.

CONSIDERACIONS FINALS

L'imperi colonial espanyol arribava a finals de segle XIX intentant recompondre les colònies insulars que li quedaven, en un intent d'apropar aquelles realitats a la península i de modernitzar les institucions de les seves últimes colònies com descriu àmpliament Fradera en la seva recerca⁵¹³. Sota aquesta idea de modernització hem d'entendre les reformes iniciades a Filipines a partir de mitjans del segle XIX, que entenc com a transversals, des de la modernització de les institucions i l'administració, fins a l'àmbit de les infraestructures (en un sentit ampli, des del ferrocarril o les xarxes d'aigua fins l'educació i la sanitat).

L'últim quart de segle 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. La xarxa telegràfica va permetre que les notícies viatgessin ràpidament d'una banda a l'altra, generalitzant la informació. Un altre fet destacable que va afavorir aquest procés d'internacionalització va ser la progressiva adopció de l'or com a

⁵¹³ Sobre les institucions filipines a mitjans de segle XIX cal destacar els treballs de Fradera: *Colonias para Después de un Imperio* (Barcelona: Ediciones Bellaterra, 2005); *Filipinas, La Colonia Más Peculiar: La Hacienda Pública en la Definición de la Política Colonial, 1762-1868* (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1999) i *Gobernar Colonias* (Barcelona: Ediciones Península, 1999).

patró monetari internacional⁵¹⁴, que a partir de la conferència de París de 1878 i 1881, va facilitar els moviments de capital a nivell internacional. Aquesta reducció dels costos de transacció, comercials i financers, va potenciar el comerç internacional i la competència de nous productes més barats, sobretot agrícoles, es va fer sentir als mercats europeus i nord-americà, que van respondre majoritàriament amb mesures proteccionistes, amb un augment dels aranzels exteriors generalitzat, com en els casos d'Alemanya l'any 1880, Estats Units el 1890, Espanya el 1891 o França el 1892.⁵¹⁵

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. 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. La nova línia ferroviària va suposar

⁵¹⁴ Tan sols el Regne Unit, França i els Estats Units tenien reserves majoritàriament en or, i la resta de països mantenien un patró bimetàl·lic entre l'or i la plata. El Regne Unit havia adoptat el patró or a partir de 1821, Alemanya el 1875, França l'any 1878, i Rússia i Japó el 1897. Estats Units tardaria en abandonar el patró bimetàl·lic i la Reserva Federal estava obligada per llei a comprar plata com a metall suport, no només or. Les pressions dels productors de plata a Estats Units van fer fracassar les conferències de París de 1878 (*Brand Allison Act*) i 1881 (pressions que va derivar en la *Sherman Purchase Silver Act* de 1890), però es va entrar en un procés on els diferents països van anar entrant en el patró or. L'any 1900 els Estats Units aproven definitivament la *Gold Standard Act* i abandonen el bimetallisme.

⁵¹⁵ GARCIA RUIZ J.L., *Patrón oro, banca y crisis (1875-1936). Una revisión desde la historia económica*, Cuadernos de Estudios Empresariales nº 2, Editorial Complutense, Madrid, 1992, pp. 59

la vertebració de la regió a partir de Manila, ampliant-ne l'àrea d'influència econòmica, demogràfica i social.

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

Durant la segona meitat de segle XIX, es van projectar la majoria de grans infraestructures que s'haurien d'executar posteriorment a Filipines per l'administració espanyola. Es va planificar una xarxa ferroviària i de carreteres, un pla d'ampliació de ports i fars, i les connexions del ferrocarril amb els principals ports per millorar els transports i fomentar les exportacions. A les zones urbanes, on destaca Manila, es van introduir paulatinament els subministres d'aigua corrent, gas i l'electricitat, mentre que a l'arxipèlag es van estendre les estacions de ràdio i el telègraf. La majoria d'aquests estudis es van portar a terme per la *Dirección General de Obras Públicas*, que posteriorment, va iniciar-ne la construcció, amb un pressupost molt ajustat i escàs per a les tasques que es volien executar.

Amb la guerra de finals de segle, els projectes d'infraestructures que s'estaven realitzant, uns finalitzats i operatius en les primeres fases i d'altres en fase de construcció, es van paraitzar. Amb l'arribada de l'administració nord-americana, la majoria d'aquests projectes es van recuperar i es van ampliar. Si durant l'època espanyola, es va produir un dèficit pressupostari i de finançament a la colònia, que repercutia negativament a la construcció de noves infraestructures, com es va produir reiteradament en el cas de l'ampliació del port de Manila, amb seriosos problemes d'abastiment de materials, amb la nova administració nord-americana, l'accés a un millor finançament i a un pressupost més elevat van donar més velocitat a l'execució de les obres i a la concreció de la majoria dels projectes apuntats.

Amb 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. Com apunta Kramer⁵¹⁶, es va fer necessari millorar les comunicacions, en resposta a una clara necessitat d'ampliar la seguretat, i en un intent de reduir als insurrectes i cobrir ràpidament el territori filipí per posar-lo sota control militar nord-americà. El fet que el conflicte perdurés després de la sortida

⁵¹⁶ És molt interessant la visió de Kramer comentant "*la guerra després de la guerra*", on la opinió pública nord-americana no entenia que els "*alliberats*" del colonialisme espanyol "*combatessin*" contra les forces nord-americanes. En aquest mateix sentit, explora un fet "*anecdòtic*" que podria ser rellevant, la idea que les Filipines es van convertir de fet, degut a la llarga durada de les missions contra els insurrectes a tot el territori, però sobretot a Mindanao, en una base d'entrenament de comandos a la selva, que s'utilitzarà durant bona part del segle XX, com a camp d'operacions dels diferents conflictes, a KRAMER, P., *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines*. Chapel Hill. University of North Carolina Press. 2006 pp. 151-157

dels espanyols va aixecar crítiques de l'opinió pública nord-americana. Delgado argumenta que aquesta va ser una de les cares del fracàs del “projecte colonitzador americà”. L'administració nord-americana a les Filipines va haver de fer front des de l'ocupació de l'arxipèlag “a veus crítiques que qüestionaven la seva intervenció”, i va haver de justificar⁵¹⁷ davant la societat nord-americana, “les causes del fracàs del seu projecte d'enginyeria social”. En aquest context, per facilitar la tasca a les forces de seguretat i garantir el control administratiu del territori, les primeres lleis que va emetre la *Comissió* van destinar recursos per a les reconstruccions de carreteres i ports, especialment el port de Manila, malmès durant la batalla de Cavite el 1898.

Pel que fa als projectes principals, es va ampliar el ferrocarril segons els traçats de López Navarro, es va dotar a Manila d'un tramvia, electrificant les línies inicialment operades a cavall per la *Compañía de Tranvías de Filipinas*, es va realitzar una segona fase de les ampliacions dels ports de Manila, Iloilo i Cebú seguint el projecte inicial de l'administració espanyola, es va pavimentar la xarxa de camins principals ja existents sota mandat espanyol i es va construir la carretera de Benguet sota el projecte inicial dels

⁵¹⁷ Delgado destaca tres crítiques, en primer lloc les crítiques de Foreman, atacant especialment la reforma agrària, en segon terme, Colqhoun, corresponsal a l'Àsia del diari *Times*, on posava en dubte la capacitat nord-americana de posar les bases d'un projecte colonial superior al britànic, i en tercer lloc, Ireland, expert en colònies tropicals, que qualificava el projecte colonitzador nord-americà com d'excessivament “costós”. En qualsevol cas, com apunta l'autor, cap d'aquestes crítiques qüestionava la legitimitat de la ocupació nord-americana de l'arxipèlag, tan sols dubtaven de la seva capacitat organitzativa de la colònia, a DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in Memoriam, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 509-510

enginyers espanyols on hi havien planificat un sanatori militar i on els americans hi emplaçaran Baguio. La capital d'estiu, es convertirà en un projecte car, i una càrrega per al pressupost filipí, a mig camí entre el *capritx* de les autoritats nord-americanes i l'aspiració al *glamour* d'altres administracions colonials, com la britànica, que van utilitzar per exemple, la ciutat de Nuwara Eliya, l'anomenada "*Little England*" com a capital d'estiu al centre muntanyós d'Sri Lanka, amb moltes similituds amb l'exemple filipí de Baguio, també intentant salvar el calor i la humitat extrema durant els mesos d'estiu a la costa.

Respecte al ferrocarril, l'administració nord-americana tenia clar que necessitava expandir la xarxa ferroviària per articular el territori i va elaborar un projecte d'una xarxa única de ferrocarril, i en la part corresponent a la illa de Luzón, la majoritària, a excepció de varies ramificacions de curta distància, el projecte aprovat era el proposat per López Navarro al *Plan General de Ferrocarriles para la Isla de Luzón*:

L'illa de Luzón, que és en l'actualitat en tots els aspectes la més important de les Filipines, tindria unes 700 milles d'aquests ferrocarrils, i en cap punt essencial les vies construïdes en aquesta illa difereixen de les previstes pel Sr López Navarro en el seu pla de 1876. Però, pel que respecta a les Visayas, s'han seguit els projectes principalment del War Department, i s'han construït línies de ferrocarril a les Illes Visayas, a Panay, Cebú, Leyte i Samar⁵¹⁸.

De fet, no només el projecte es continuava sota l'administració americana, sinó que l'execució d'aquest s'assignava al mateix

⁵¹⁸ THE NEW YORK TIMES, *The Railway Problem in the Philippine Islands.*, New York, 7 January 1906

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, i que ocuparà el càrrec fins l'any 1915, data en que el govern de Filipines comprarà el ferrocarril.

L'augment del comerç transoceànic i el creixement de les exportacions van fer necessària la inversió i la millora de les instal·lacions portuàries. La xarxa de ports a les Filipines a mitjans de segle XIX 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. 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.

Posteriorment, l'administració nord-americana continuarà amb l'ampliació del port de Manila i n'ampliarà l'abast respecte al projecte espanyol inicial, en el sentit que els equipaments que s'hi van instal·lar, anaven encaminats 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.

Però malgrat el port de Manila va esdevenir la porta de sortida de les exportacions dels productes que es produïen a Luzón, no arribarà a ser un centre comercial o logístic d'importància en el comerç regional del nivell de Hongkong o Singapur. És més, la seva dependència envers els Estats Units, provocarà que durant les primeres dècades del segle XX, pràcticament la majoria de transaccions comercials de les Filipines es produiran amb Nordamèrica.

Com hem vist, totes aquestes inversions en infraestructures van contribuir d'un mode important al creixement econòmic, en especial, la creació d'una xarxa ferroviària, la millora de les carreteres, l'ampliació dels ports, i la xarxa d'energia i subministres (aigua, electricitat i gas). Aquestes millores van augmentar la competitivitat i van beneficiar 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, gràcies al creixement continu de la població, que van minvar el poder adquisitiu dels treballadors augmentant les diferències socials entre la classe propietària i la treballadora. D'aquí que podríem parlar de que es va produir un creixement econòmic consistent a nivell nacional, però no es va

traslladar en un progrés⁵¹⁹ 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.

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. En la mateixa direcció d'aquesta tesi, cal destacar les noves 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 del Dr. Delgado⁵²⁰ en aquesta direcció, 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 passat Febrer de 2010.

⁵¹⁹ De fet Delgado estén més enllà el marc temporal discutint el progrés de la societat filipina: "A partir del cens de 1960, trenta anys després del període estudiat, més de la meitat de les vivendes continuaven construint-se a base d'herba seca, fulles de palma i bambú; el 45% no disposava de servei sanitari de cap mena, només el 8% comptava amb algun sistema de conducció d'aigües residuals, i el 94% no disposava d'electricitat", a DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in *Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 508

⁵²⁰ DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in *Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 508

Kramer apunta línies coincidents amb el que hem anat descrivint en aquesta tesi, d'una banda, els americans eren conscients, que, en conquerir les Filipines, heretarien una societat provinent d'un colonialisme ininterromput durant varis segles, és a dir, tindrien una base consolidada on adaptar la seva administració, podent fer un *ús institucional actiu del passat i del present colonial espanyol*⁵²¹. Com comenta Kramer, els historiadors espanyols i nord-americans han *oblidat* durant el passat els vincles entre ambdues administracions, i s'han centrat en intentar explicar i reconstruir cadascú la seva part⁵²², marcant una frontera temporal de final de cicle pels espanyols amb el "Desastre" i d'inici pels nord-americans amb "la batalla de Cavite", a les Filipines, com a consolidació de l'expansió nord-americana al Pacífic.

L'administració nord-americana va plantejar-se la modernització de l'arxipèlag filipí com⁵²³ "un exercici d'americanització d'una societat asiàtica, per trasplantar els valors de la llibertat, democràcia i desenvolupament econòmic que havien assolit els Estats Units a finals del segle XIX", en el que Delgado descriu del que podríem

⁵²¹ KRAMER, P. A. "Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines," *Filipinas: Un País Entre Dos Imperios Conference*, Barcelona, CSIC, February 2010 pp. 1

⁵²² Això és degut al que Kramer denomina "nacionalisme metodològic" que s'ha donat entre els historiadors tant nord-americans com espanyols, que ha "tendit a dividir la història colonial de Filipines l'any 1898 en dos períodes colonials separats, l'espanyol i el nord-americà, i a considerar els règims colonials a cada banda d'aquest any com a expressions d'històries, ideologies i institucions nacionals diferents" a KRAMER, P. A. "Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines," *Filipinas: Un País Entre Dos Imperios Conference*, Barcelona, CSIC, February 2010 pp. 4

⁵²³ DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in *Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 508

anomenar actualment com un intent de “clonació social”, en el sentit de trasplantar els valors nord-americans de “llibertat, democràcia i desenvolupament econòmic” a la realitat filipina.

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 espanyols⁵²⁴.

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. Com bé descriu Kramer⁵²⁵, sovint es van refusar elements colonials espanyols, com el final del monopoli sobre l'opi, o es van modificar i en el millor dels casos, es va construir sobre d'aquesta base, però si és cert, que els nord-americans van fer evolucionar les institucions, i van realitzar noves aportacions, com la formació de partits polítics⁵²⁶ o l'intent de crear una xarxa administrativa a tot l'arxipèlag, no tant sols a les grans ciutats (o pràcticament a

⁵²⁴ KRAMER, P. A. “Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines,” *Filipinas: Un País Entre Dos Imperios Conference*, Barcelona, CSIC, February 2010 pp. 4

⁵²⁵ KRAMER, P. A. “Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines,” *Filipinas: Un País Entre Dos Imperios Conference*, Barcelona, CSIC, February 2010 pp. 4

⁵²⁶ Anteriorment, en època espanyola es van posar les bases polítiques que van permetre la formació d'aquests. Com apunta Delgado, les Filipines van viure el primer projecte nacionalista burgès de tot el continent asiàtic, amb la creació de la Liga Filipina l'any 1892, de José Rizal, un projecte inspirat en el nacionalisme català de finals del XIX, a DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. Miscel·lània in *Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2007, pp. 508

Manila), amb mesures com la universalització del sistema postal, educatiu o sanitari.

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 segle 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 segle 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, com estudia Schmidt-Nowara⁵²⁷, i presumiblement, 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

⁵²⁷ Com cita Kramer a "Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines," Filipinas: Un País Entre Dos Imperios Conference, Barcelona, CSIC, February 2010, pp.4": "El pasado español se convirtió en un rico acervo de imágenes, héroes y narraciones de los cuales los estadounidenses pudieron extraer su propio linaje imperial y justificar su misión colonizadora y civilizadora" a SCHMIDT-NOWARA, C. "From Columbus to Ponce de León: Puerto Rican Commemorations between Empires, 1893-1908", en Alfred McCoy and Francisco Scarano, eds., *Colonial Crucible: Empire in the Making of the Modern American State*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009, pp. 237

de plantació i els centres administratius i els diferents ports de les illes. El ferrocarril va afectar als paràmetres de poblament del territori i va canviar les pautes d'urbanització, creant àrees metropolitanes més importants al llarg de la línia.

Sovint es veu afectada la propietat del territori i es creen desequilibris entre el camp i la ciutat degut a l'emigració que abandona els territoris de conreu, amb un doble efecte, es redueix l'oferta alimentària i augmenta la població i demanda urbana.

De cara a obrir nous àmbits de recerca, podria ser interessant comparar les diferents motivacions i repercussions demogràfiques i econòmiques que va tenir el ferrocarril i la xarxa de ports i, les infraestructures en general, a Cuba, Puerto Rico i Filipines, i aprofundir en els vincles entre les administracions espanyola i nord-americana en aquestes tres colònies.

ANNEX A:

TESTIMONY OF HORACE LONGWOOD HIGGINS

*Response to the questions of the members of the Philippine Commission*⁵²⁸

MANILA, July 19, 1899

Present, Colonel Denby, Professor Worcester, and Mr. MacArthur.

HORACE LONGWOOD HIGGINS, in response to the questions of the Commissioners, stated:

By Colonel DENBY:

Q. Mr. Higgins, will you please give us your name, residence, and occupation?

A. Horace Longwood Higgins: my residence at present is in Sampaloc, Manila; occupation, engineer and general manager of the railway company.

Q. How long have you been in Manila?

A. Since 1887

Q. You are the head of the only line of railroad in the Islands?

A. Yes, sir.

Q. What is its length, Mr. Higgins?

A. One hundred and twenty-two miles.

Q. Where does it run?

A. From Manila to Dagupan

Q. One hundred and twenty-two miles?

A. Yes, sir.

Q. When was the road constructed?

A. We commenced construction in 1888, and it was finished, all except the Rio Grande bridge, in 1892, and we finished the Rio Grande bridge in 1894.

Q. Was the engineering difficult?

A. The bridge foundations were very bad: we had a good deal of difficulty with them; all the rest was very easy.

Q. Had you many bridges?

A. Yes: especially in the first section.

⁵²⁸ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899

Q. What was the character of the construction?

A. First, what we call the esterros here- the old mouths of rivers, the old mouth of the Rio Grande, very likely, the delta has been gradually formed. I think all this country is a delta formed by the Rio Grande. There is very little current in the esterros.

Q. They rise, of course, in the rains?

A. They rise, of course, in the rains, but are pretty stagnant, generally.

Q. Are they affected by the tide?

A. Yes; the rivers up to San Fernando are affected by the tide where the railway crosses.

Q. What is the character of the country between here and Dagupan?

A. Well, it varies. On the first section we have mostly rice land up as far as Calumpit, and then from Calumpit to San Fernando.

Q. What is the distance to Calumpit?

A. Forty-six kilometers.

Q. You go by kilometers, not by miles?

A. Yes; we go by the metric system.

Q. A kilometer is about two-thirds of a mil?

A. We always count 5 kilometers for 3 miles. It is five-eighths, I think to be exact. From Calumpit to San Fernando we have a marshy piece, marshy land, but some high land. It is planted in sugar cane. Then from San Fernando to Mabalacat.

Q. What is the distance from here to San Fernando?

A. Sixty-one kilometers.

Q. That is about 40 miles

A. About

Q. And what is the distance from San Fernando to Mabalacat?

A. It is about 26 kilometers, 87 from Manila.

Q. Now, this swamp land you speak of, is that cultivated?

A. Part of it; yes.

Q. Is there much of that?

A. No; only what we call a tion.

Q. Then from Mabalacat what is the character of the land?

A. It is sugar and rice land chiefly, and there is a good deal of forest land up as far as Tarlac.

Q. Good wood?

A. No; the wood is very inferior.

Q. What effect did the railroad have on the land – on the cultivation?

A. It has brought up the products of the country – of the counties served – more than 100 per cent.

Q. And in what things did this development take place: sugar?

A. Increase in the rice product; increase in sugar, and, in general, increased traffic.

Q. How far was the improvement felt on either side of the rout?

A. I should think it extended about a zone of 10 or 15 kilometers. Ten kilometers, I would say.

Q. What effect did it have on the population?

A. That is very difficult to say. I do not know.

Q. Are there towns along through that section?

A. Yes; we have several very important ones. Malolos is a rather important one, and San Fernando is another.

Q. An the population has increased?

A. That I can not tell you, because there has been no census taken. I have the population of each of these villages, but I think it is from a census made in 1884.

Q. Has the road been a pecuniary success?

A. No

Q. To what do you ascribe that?

A. First, the cost of construction and then the fall of exchange.

Q. Are you at liberty to state what was the cost of construction was?

A. Our capital is £1,700,000.

Q. And it cost that much?

A. That I do not know.

Q. How much a mile did it cost?

A. Well, the length multiplied by the cost makes it about £12,000 per mile, taking the capital for which we are responsible.

Q. Isn't that rather excessive for an ordinary railroad?

A. Very costly, indeed.

Q. And to what do you ascribe the excessive cost?

A. What do you mean?

Q. I mean do you ascribe it to want of labor?

A. No; it is a pioneer line. Difficulties were put in the way of construction by the Spanish Government, and there were difficulties in raising the capital to build the line.

Q. Is this company chartered by the Spanish Government?

A. It is a Spanish concession, but an English company.

Q. If the country were prosperous, is it your opinion that the road would be prosperous?

A. I think so. I think the little road is all very good.

Q. You think the road greatly tends to develop the prosperity of the country?

A. Oh, yes; undoubtedly.

Q. What kind of a place – what kind of a port is Dagupan?

A. Not a good port; there is a very bad bar in the harbor.

Q. What river runs in there?
A. The Rio Agno.

Q. What size ships can cross the bar?
A. I think steamers drawing about 12 feet can cross it; I forget exactly. The old *Camaguin* used to go in there.

Q. Can you tell us how far the bar lays out from the town?
A. About 2 miles.

Q. Then ships would have to lay off 2 miles?
A. The town is on the mouth of the river. The town is very close to the mouth of the river; in fact, it is on the mouth of the river.

Q. What kind of a town is it as to population?
A. A very wretched, dirty little place; very dirty.

Q. Have you ever had any intention of improving it or improving the harbor?
A. No, we have not. There was a scheme for improvements under the Spanish Government.

Q. If it were improved, what effect would it have on the railroad?
A. I should think it would have a bad effect on the railroad, facilitating water competition, and I think produce would go out there.

Q. What suggestion, Mr. Higgins, can you make to us as to running the other lines of railroad, whether connected with your own line or not?
A. How do you mean, the best sites for new line?

Q. I mean whether you have in your mind now a line of railroad that you think would be desirable if constructed for the general good of the country?
A. Yes, I have.

Q. Please tell us.
A. The Batangas line is one – that is, to the south.

Q. Where would that join your line?
A. They would join our line in our central stations. We could cause the road to run to Pasig, which is just south of San Pedro Macati.

Q. How far from Manila would that be?
A. Not more than about 3 or 4 kilometers.

Q. How far is Batangas from here?
A. I think it is 100 kilometers from the terminus.

Q. Do you fix upon that as the best line that now occurs to you?
A. One. Well, it is one of the most necessary lines.

Q. Why?
A. Because of its strategic position. It gives communication with all the rich provinces, and Bantangas and Lipi are the rich provinces.

Q. What do they raise down there particularly?
A. Sugar is the largest export agricultural product.

- Q. Is that the only line south that you think of?
 A. A continuation of the coast route down to the south of the island.
 Q. That is to a place called Aparri?
 A. No; that is in the north, sir.
 Q. What place is there in the south?
 A. Have you a map? Of course a line to Camarines would be an important line and would give communication with all those southern places.
 Q. (Professor WORCESTER). Could a line down through there compete with water transportation, Mr. Higgins?
 A. It could if it was far enough of the coast; it could not down here; but in the center of the province I think it could, in the transportation of hemp. Hemp is the valuable product and it would stand a good rate.
 Q. Would such a line as that, Mr. Higgins, be as expensive as your line was?
 A. I don't think so.
 Q. You know the character of the country?
 A. I have been to Bantangas and up as far as there. This country and Cavite are very easy up as far as Calamba. Then from Calamba up to Bantangas you have sharp grading, and grades of 1 and 2 per cent from here down. From Calamba down to Bantangas there are heavy gradings both ways.
 Q. What do you think such a line could be built for by the mile?
 A. With rolling stock or without rolling stock? Do you mean just the construction of the line?
 Q. Put it both ways, if you please.
 A. I should think that line ought to be constructed from about £8,000 per mile or less: £8,000 per mile, including rolling stock.
 Q. Is there any other line north that suggests itself to you?
 A. Yes sir; there is a line up here, up this coast, sir.
 Q. Up to what?
 A. Up the western coast.

By Mr. MACARTHUR:

- Q. Through Ilocos?
 A. Through Ilocos, yes.
 Q. Along the coast?
 A. Along the coast; it would have to go near the coast, because it is very mountainous land right up to the coast.
 Q. That northern line would connect with you, wouldn't it?
 A. Yes, at Dagupan.

Q. What about Benguet? We have heard a good deal about Benguet; would you have line to there?

A. We would have a northern line to a place called Aringay or Banang. There are two routes. That would be a line of about 40 kilometers.

Q. And what would be the advantages of a line to Benguet?

A. For a health resort chiefly. The place of Benguet is about four thousand and odd feet above the sea and can be reached by the common route. I visited it the other day when I was up there.

Q. And what is the temperature?

A. The temperature is very low; it is like the south of Europe; you want to cover yourself well at night.

Q. Do you mean that that is the temperature on the top of the hill?

Q. No; either in Trinidad or Baguio.

Q. About the temperature of the temperate zone?

A. Baguio is the place where the Spanish Government were about to put up a sanitarium for their soldiers. In fact, they had selected the site.

Q. Did they contemplate building a road?

A. Yes, They have most wonderful views there. In fact, I have copies of the Spanish plans here.

Q. What is the name of the line that Mr. Kline told us about? Do you know about the line that the New York and Java Trading Company has been talking about?

A. I know a line that Mr. Kline has been talking about, up on the west side of the central valley; that is a very important line, too.

Q. What makes it important?

A. It taps the great rice district here from San Miguel to Calambatan; it is a big rice district. That is the complement of our present line.

Q. It would come to Manila?

A. Yes; and join our line about Baguio.

Q. And from there run over your line?

A. Yes; and run over our line.

Q. Mr Higgins, what do you find as to the transportation of freight; is that your most important business, or is it passenger?

A. Our passenger traffic has been larger than our freight traffic up to date.

Q. But the freight traffic has shown a steady increase every year?

A. I think you will find this: I think it comes to about the value of \$40,000 a year on the average.

Q. You mean Mexican dollars?

A. Yes.

By Mr. MACARTHUR:

Q. It has increased?

A. Yes; a steady increase. One year a bit more and another a bit less.

Q. You bring down the products of the country?

A. Yes; sugar and rice are the principal.

Q. And hemp?

A. No hemp; no.

Q. Vegetables?

A. No; up to now there has been no demand for vegetables.

Q. Fruits?

A. Fruits; yes, mangoes. We have a very big traffic in mangoes.

Q. Lumber?

A. Lumber, very little.

Q. What is the character of the lumber generally in that region?

A. A very good class of timber, but there are acres that have all been cut out, and the remaining timber is of twenty or forty or fifty different classes unknown.

Q. You find the people travel a great deal?

A. Yes.

Q. More than in other countries?

A. Yes; they are very fond of the train.

Q. Your rates are very low?

A. Yes.

Q. Is it simply for curiosity, or does it increase?

A. It increases and the same people go every day nearly; a man with a couple of fowls and a basket will come down here and make just enough to go back again.

Q. What articles do you take up the line?

A. Oh, general stores, general living stores, like cloths of all kinds, petroleum, and food supplies.

Q. And liquors?

A. Liquor? A good deal of wine goes up the native section. Bayon, they call it, and it comes from Manila. We take a tremendous lot of bayon up. It is made from the betel nut.

Q. How does your general traffic in freight pay, compared with your passenger traffic?

A. Twenty-five per cent.

Q. Only 25 per cent?

A. Yes.

Q. How are the people through that section with regards to means, competence?

A. Well, in Bulacan there are no rich people, very few. The land is priest land. There is a good deal of priest land about there. In Pampanga all the land is owned by the natives, who are very rich. In Tarlac the lands have been opened by to the railroad. In this province they did not produce anything at all, because the transportation charges were too great, but since the railroad has been built that province has gone ahead. In Pangasinan, which is the last province we touch, they are all small landowners, and very lazy; they do not do anything; you can't get them to work. They live on fish and rice; they raise their own rice and live on what they can get. In Pangasinan they are a bad lot.

By Professor WORCESTER:

Q. Isn't it generally true that on the priest land the people are poor, and are better off where they have their own land?

A. All the people who work for owners here, or what we call the farm laborers, are more or less slaves, owing to the system that they have here of loaning money on the offseasons.

Q. Do they raise any tobacco along here?

A. We have some tobacco in Tarlac. It is increasing – the tobacco crop is increasing. It is, however, very small. We have tobacco from Dagupan; it comes in by sailing vessel from La Union.

Q. Before this attempted revolution were the people contented or not?

A. Oh, yes.

Q. Are they a character of people that will make any trouble if the Government treats them fairly?

A. No; I don't think so.

Q. Do they have any interest in politics?

A. The educated class does. The class I have been accustomed to deal with does not. The mechanics and generally the class of men you would use on the railroad do not take any interest at all.

Q. The educated class talks a good deal about government and all that sort of thing?

A. Yes; they are very big talkers as a rule.

Q. Would the people be satisfied with American rule – the body of them?

A. I think so. I think they would.

Q. What do you think of this scheme to control their local affairs?

A. It is very hard to say, Colonel Denby; I know less about the Indian to-day than when I first came. I do not know.

Q. Can you give us a general opinion as to their capacity for self-government?

A. I do not think they have any capacity at all.

Q. What produced the trouble between them and the Spanish Government; what was the first cause of it; what was said at the time the insurrection began?

A. The insurrection began close up by my house in Caloocan, and it was all a put-up job by the priests. The priests had been warning the captain-general here that there was a revolutionary movement on foot for a long while, and the captain-general would not take notice of it. He said it was all nonsense. He would not take any notice of it, and the priests got up the fight at Caloocan. That night Padre Gil, of Tondo, went and gave up captain-general a list of men he thought were promptly arrested, and the other people, to save their necks, simply went into the field and began the revolution. That is what began the revolution. There was a revolutionary movement on foot.

Q. Can you tell us why the priests wanted to get up this trouble?

A. I think the priests were against the education of the people; they were against the higher education of the people. That is a very difficult question Mr. Denby, a very complicated question.

By Mr. MACARTHUR:

Q. If any new railroads were to be built in the islands would you think it necessary that they should be built on the same expensive specifications as your road?

A. Certainly not.

Q. Of course a due regard for the safety of traffic and of passengers would be necessary.

A. That would be necessary, but I would not recommend anything like the expense of money that has been put into that line of ours. You see we have stations where they are not needed; we have expensive sheds where they are not needed; we have all kinds of buildings, and had all kinds of expenses in construction. This I one item: Under the plans we are compelled to use concrete instead of using lime, and all those things ran the expenses of our line up.

Q. Why did you do this?

A. Because they were insisted upon by the Government engineers; they were requirements of the Government.

Q. How were your rates for hauling passengers and freight established?

A. By royal order.

Q. And were not controlled by the company itself?

A. Not except within our maximum rate limits. We had permission to lower rates, but we could not raise them. Then the Government

had a rate. Every five years they revised the rates and rescinded any rate that they considered exorbitant. The company had no appeal, except that they would here the company.

Q. And your charged a rate relative to the distance of hauling along the line, or was there a differential schedule?

A. We only used the differential rate in connection with the traffic in Dagupan, when we came into competition with water transportation; there were lowered the rate to get the traffic.

Q. That was not contrary to the regulations of the royal order?

A. No.

Q. What is the gauge of your road?

A. Three feet six.

Q. Why was that gauge adopted?

A. It was the gauge generally adopted and was considered generally to be the most suitable for these islands.

Q. Has your experience confirmed you in that opinion?

A. Yes; I think so. I am very well satisfied with the gauge. You can do nearly as much work on this gauge as you can on a four eight and a half, except in the question of speed.

Q. Do you think that that is a proper gauge for railroads in these islands?

A. I think so. In all the British colonies – take Africa, take Tasmania, New Zealand, where we have extensive railroad systems – they are all 3 feet 6. Of course, the chief thing is the first cost of construction, to a great extent.

Q. Is there a very great saving in the cost of construction of a narrow gauge as compared with the broad gauge?

A. Yes, there is, on curves, of course; and a less amount of banking is necessary and a less length of sleeper. The rails you can put in pretty much the same; but, of course, the rails are lighter, too.

Q. Where did your rolling stock come from?

A. England; it is all English stock.

Q. Your car bodies English stock too?

A. No; the bodies of the freight cars were built here. The passenger cars were built in England, but we built the bodies of our freight cars here, the iron work only coming from home.

Q. Your engines are English?

A. Our engines are English; yes.

Q. You have never tested the American locomotive then?

A. No. I see in England we are just getting over a consignment of about 40 engines, 20 for the Midland and 20 for some other line.

Q. Aren't your locomotives here very small?

A. Thirty-two tons. We ought to have a tender engines; we ought to have larger engines, really. We want engines of 40 or 45 tons.

By Professor WORCESTER:

Q. With the present communication, what is the best way to go up to Benguet, Mr. Higgins?

A. You mean at the present time?

Q. No; I mean suppose we get things quieted down?

A. You can go up by rail to Dagupan, then in a steam launch to San Fernando, down the road from San Fernando to Bauog, either in a caromatto or horseback to Naguilian, which is a great tobacco place; then you can go from there either on horseback or on foot.

Q. How long ought the trip to take under favorable circumstances?

A. You can go to San Fernando in one day and go to Trinidad the next day.

Q. What sort of a town is Trinidad?

A. A few houses, that is all.

Q. Igorrotes?

A. Igorrotes.

Q. Decent people?

A. Yes; quiet people. There is a Swiss gentleman living up at Bauog, and one Englishman, and one German.

Q. Are there food supplies to be had there, chickens and that sort of thing?

A. You can get vegetables and rice enough, and all sorts of European vegetables grow in Bauog; potatoes and such things.

Q. Peas and beans?

A. Anything.

Q. Is there anyone in Manila who has lived up there?

A. Yes: a man by the name of Donaldson-Sim.

Q. Do you know where is he living?

A. He has his office along Calle Anloague, on the right-hand side as you go in.

Q. Do you know whether any temperature records have ever been kept up there continuously, Mr. Higgins?

A. No, I don't think they have. I can give you temperatures, maximum and minimum temperatures. I have them in the office, but I forget now what they are. The mercury goes down to the freezing point at Bauog.

Q. Is Bauog higher than Trinidad?

A. About 500 feet higher.

Q. And the mountains run up higher still?

A. Yes, at Santo Tomas to about 7,000 feet – 7,500.

Q. Good water up there, I suppose?
A. Very good.
Q. Do they have any fever up there?
A. No, I didn't here of any.
Q. Did the Spaniards run their road clear up to Trinidad?
A. Yes, but it is –
Q. Is it really practical?
A. Yes it is practical on horse back to go there.
Q. They are not planning a railroad?
A. No, just horse roads. You might almost go in a trap up there. It is rather difficult in places; it is not wide enough. The great difficulty up those hills with a railway would be the sloping nature of the hills, the tremendous ranges. The soil is made of a sort of clay and gravel mixed, the whole place sometimes slips away.
Q. Is there a place where it would be practicable to run straight up on a cog?
A. I think you could from Galiano.
Q. Do you know whether there are rainfall records for that place?
A. No, I have no rainfall records, but it is very heavy. There are terrible storms up there sometimes, and typhoons. There have been two in Vigan since I have been there.
Q. Have you given any consideration to railroads in the other islands?
A. There is one line that would be very good one down in Negros, a sugar line.

By Colonel DENBY:

Q. Tell us about that.
A. I have never been down there myself, but I know about it, though; it would bring in the sugar product. The sugar is now all transported in these carabao carts.
Q. (Handling witness a map of Negros.) Will you kindly point out to us on this map where this line should run? (The witness indicates route of the line.)
Q. On the west coast or the east coast?
A. On the west coast.
Q. From what point?
A. I could send you a note that would show how the line should run.
Q. I would be much obliged to you. That is the only island you have thought of in connection with a railway?
A. Yes. Of course there are many tramways that could be built about the islands-light lines.

By Mr. MACARTHUR:

Q. Has anyone given any consideration to the running of lines by electricity, short lines?

A. No; except here in Manila, for this horse-car line ought to be substituted an electric line, a trolley line, undoubtedly.

By Professor WORCESTER:

Q. Do you know anything about the status of this street line now?

A. No; I do not.

Q. It is a disgrace to civilization.

A. Yes: it is. I think that line could be dropped on very heavily if it was attempted. I know they have got several clauses in their concession that you could pick them up easily on, the same as we have – that is, if you wished to enforce the clauses of the Spanish concession you could easily do it.

By Colonel DENBY:

Q. If peace were restored here, do you believe that these islands would prosper?

A. They are one of the richest places in the East.

Q. And would be valuable?

A. I don't know a thing that anybody owns which is more valuable.

Q. The land is rich?

A. The land is rich and seems to produce all kinds of things without the slightest bother.

Q. They have never been properly developed?

A. Never

Q. Have you anything else you would like to state?

A. I should like to add a word, Colonel Denby, about the labor question.

Q. Well, will you give us your views on that question? You don't want our views; we want yours.

A. It is a question whether the Chinese are to be admitted or not.

Q. What do you think of that?

A. I myself do not like it. Of course it would make a very considerable difference in drawing up an estimate whether they are or whether there are not.

Q. Will you give us your views on the Chinese question, whether they ought to be admitted or not, and why?

A. If the Chinese come in here and allowed to trade, they will simply spoil everything. If admitted and used more or less as

beasts of burden, for coolie labor, then it would be all right, for contract work. It would be all right if they could be brought in here for contract work.

Q. And then sent out when the contract was complied with?

A. Yes. Because it is just a question now whether the Indian will work, or if he does work whether he won't ask for exorbitant wages – wages in excess of the amount that his labor is worth.

Q. If there were no Chinese here would the Filipinos work?

A. The Chinese are good workers, and, of course, if they came here the Filipino people would find their bread was being taken away from them and they would be compelled to work for almost nothing.

Q. You think that there ought to be restriction, at least as to contract labor?

A. I think so.

Q. And as to the admission of merchants?

A. Yes; most decidedly. Most of the commercial houses that you go to of Chinamen are all right, but I have seen Chinamen in the provinces that are not what you could call honest traders.

By Mr. MACARTHUR:

Q. How was your road built, by Chinese labor?

A. No: Indian labor. We tried the Chinese on one section and they didn't do good work.

They would not work in water. The Indian will work in water better than a Chinaman.

Q. Did you have difficulty with the wages of your laborers?

A. No; our general wages ran up to about 32 ½ cents an day. Mexican.

By Professor WORCESTER:

Q. Do you feed the men in addition to that?

A. No; just pay them at the end of the week.

By Mr. MACARTHUR

Q. Will the Indian do as much work as the Chinaman in the same time?

A. On a day wage they will; on piece work the Chinaman works like a slave, but put him on day work and he won't do anything.

Q. Was it because of the possibility of getting Chinese labor that you were able to keep your Indians at work?

A. Oh, I don't think so, because that was in the eighties and early nineties. We had no difficulty about labor, except in Pangasinan, where we had 5,000 men go out and the next day not a soul was there. They wouldn't come in, and we brought Tagalos up, people from this province, built the banks up with Tagalos, and gave them slightly bigger wages for working away from here. Of course, the labor question is very important with us, because we are using entirely native labor.

By Professor WORCESTER:

Q. Were you able to work throughout the year in constructing your road?

A. Yes; right throughout the year; of course we had a good deal of difficulty in the rainy season, but we got men with sufficient grit to face the wet weather. There was no reason why they should stop.

By Mr. MACARTHUR:

Q. The men you employ now are natives?

A. Yes, traffic men.

Q. And native engineers?

A. Yes; our native engineers get from \$30 to \$40 a month.

Q. And your train gangs?

A. Are natives.

Q. Can you trust the natives at the stations to hold the funds of the road?

A. Yes; they are all right; but here, as anywhere else in the world, you will find cheating going on. In England you will find swindling among the same class. Taking these men all through, they give pretty good results. Of course, they will have to be well looked after.

Q. You have native porters?

A. Yes; all of them. I like the native. I think he is a very good man in that position. But if give them any administrative power they won't do. You can't put native inspectors on; and you can't have big gangs of natives under natives. You must have all your station men under an English inspector, and you must have all your drivers under English foreman, and your shop must be under an English foreman. If you put them under a native foreman they go to pieces.

Q. What is it, the lack of administrative ability, or do they take advantage of it?

A. They take advantage of it, and it generally ends up by swindling if they have any power. That is the great fault in the character of the native.

Q. They abuse their power?

A. Yes.

Q. Will you briefly give us your opinion on the financial question, whether we ought to maintain a silver basis or not?

A. A low exchange is good for an export country, and especially a producing country.

Q. Well, how is it with the railroad?

A. Well, the railroad has got to go with the place. If labor can be kept down the way we keep our wages down on a silver basis, the same as we are doing now, there is no reason why we could not make a profit; but if we have to pay gold wages on our line and have our revenue in silver, that would be another thing. You will never be able to employ white labor here for your train gangs or engines; it is too expensive. I think the low exchange is favorable to our traffic, Colonel Denby.

Q. There is no doubt in the world that it is favorable to exporting; that means carrying more goods for your?

A. Yes; getting more land under cultivation; that results in an expansion of traffic.

Q. And on the question of wages, you pay less than you would on a gold basis?

A. Yes; if we had gold basis here we would have to pay the same wages in gold and get less traffic. It would cut both ways.

By Mr. MACARTHUR:

Q. What is your maximum rate for carrying passenger per kilometer?

A. First class, 3 cents; third class, 1.03 cents.

Q. Have you separate cars for the foreigners?

A. We have first, second, and third class cars, but if the Indian pays his first-class fare he goes with the foreigner. We make no distinction. Would that be necessary, you think, in case we get straightened out?

With thanks, the meeting finished.

ANNEX B:

OPERACIÓ DE COMPRA DE LA MANILA RAILROAD CO. PEL GOVERN DE FILIPINES⁵²⁹

L'acord va ser signat, d'una banda pel Governador General de Filipines, el Sr. Francis Burton Harrison, i d'altra banda pel Sr. Horace L. Higgins, com a president de la Manila Railroad Co, l'empresa del ferrocarril, i com a apoderat de la Manila Railway Co, l'empresa constructora. Un fet resulta curiós, degut a l'operativa de l'època, per realitzar la operació, el dia anterior a la signatura, es van haver d'esperar a rebre les autoritzacions per cable dels consells d'administració d'ambdós companyies, dels síndics i representants dels titulars de les obligacions i bons i dels accionistes de la Manila Railway Co, així com el consentiment del gremi de comerciants i industrials locals, com a part afectada. L'acord es va signar en base als articles següents:

1. El venciment del bons amb un 4% d'interès emesos per finançar el projecte d'ampliació de les Línies del Sud prolongarà durant 20 anys, és a dir, fins l'1 de maig de 1959. Els titulars dels bons donaven el seu consentiment i el govern de Filipines garantia els interessos i el principal.
2. La companyia de ferrocarrils havia de crear un fons d'amortització a partir dels fons disponibles per a aquesta finalitat, si era el cas, que s'havien de dipositar a disposició del tresorer de les illes en quotes anuals que la companyia pagava a partir de l'1 de maig de 1917, i posteriorment, l'1 de maig de cada any següent. Les parts havien d'acordar una escala creixent de pagaments, però amb la condició que aquestes quotes anuals que havien de ser suficients per permetre a la companyia del ferrocarril pagar al seu

⁵²⁹ U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report to the Philippine Comission, Purchase of the Manila Railroad*, Manila 1915

venciment el 1939 tots els bons, amb els interessos del 4 per cent corresponents, emesos per finançar les Línies del Sud.

3. Tots els titulars dels bons havien d'expressar el seu consentiment per a l'ampliació en el venciment, així com a participar en els beneficis del fons d'amortització a partir dels nous interessos (per allargament del termini d'amortització). D'altra banda tenien també el dret per endossar el títols en el cas de no voler accedir a l'ampliació del termini del deute, però en aquest cas, el títol endossat ja tenia el nou venciment acordat, fet que obligava als tenidors posteriors. En qualsevol cas la companyia ferroviària i el govern de manera conjunta i solidàriament es comprometien a preservar el dret de retenció dels bons del deute en el cas que aquests tenidors de bons que no donessin el seu consentiment a l'ampliació del venciment ni volguessin endossar els bons, fent front al pagament al seu venciment. Qualsevol despesa per part dels tenidors de bons que consentien a l'ampliació del venciment anava a càrrec de la companyia del ferrocarril. Es preveia que el fons havia de ser augmentat per cobrir aquestes despeses i els interessos corresponents al venciment d'aquests bons l'1 de maig de 1959.
4. S'acordava que el govern, a través d'una assignació anual atorgaria préstecs a la companyia ferroviària per una quantitat suficient per mantenir el fons d'amortització a la xifra requerida anualment en base als requisits dels punts anteriors. Tots els préstecs atorgats pel govern, meritaven interessos a la taxa del 4 per cent anual, i tenien garantia preferent respecte els gravàmens o hipoteques existents pel que fa al cobrament en el cas de liquidació de la companyia de ferrocarril.
5. Les anualitats dipositades per la companyia de ferrocarril per constituir el fons d'amortització es destinaven només per la compra dels bons al valor de mercat en la data de compra, però a un preu no superior al seu valor nominal. S'obria la possibilitat a que els fons prestats pel Govern a la companyia de ferrocarrils amb la finalitat de mantenir aquest fons d'amortització podien ser invertits en benefici del propi fons, a discreció del Governador General. Però a la fi de cada anualitat, al seu venciment, tots els bons

adquirits per aquest fons havien de ser immediatament cancel·lats.

6. Un cop el fons d'amortització hagués cancel·lat els bons al seu venciment, es continuava constituint anualment destinant les anualitats a amortitzar els préstecs atorgats pel govern de Filipines a la companyia de ferrocarrils. Tots els préstecs concedits pel govern per tal de mantenir aquest fons d'amortització i els interessos s'havien de cobrir amb aquests pagaments, podent procedir el govern a l'embargament per garantir-ne el cobrament.
7. El govern comprava la totalitat del capital de la companyia ferroviària per la suma de 8.000.000, expressats en moneda filipina, en efectiu, pagador el 51 per cent en la data de la venda, i el saldo en 18 mesos a partir de llavors, amb els interessos corresponents al 5 per cent anual.
8. A mida que es rebien els pagaments de les accions, l'empresa de construcció transferia les mateixes proporcions d'accions preferents i comunes al govern de Filipines.
9. L'import net que l'empresa constructora va invertir en la empresa de ferrocarrils, en concepte de magatzems i materials, a data 30 de setembre de 1915, segons es desprèn dels llibres de comptabilitat de les dues empreses⁵³⁰, era d'aproximadament M, 730.650, quantitat que es va anar anticipant per l'empresa constructora per a projectes concrets i per compte de la companyia del ferrocarril. Aquest import també estava subjecte a l'aplicació del nou tipus d'interès que es pactava al contracte.

Es va acordar que tots els comptes entre l'empresa de ferrocarrils i l'empresa de construcció s'ajustarien a partir del 31 de desembre de 1915. De cara a realitzar la operació, en els llibres de les respectives companyies, es feia un tancament comptable a partir d'aquella data, per comprovar que els saldos dels balanços entre l'empresa de ferrocarrils i l'empresa de construcció estaven correctament quadrats. Es lliurava una còpia certificada dels comptes a

⁵³⁰ Veure el balanç que es va utilitzar per tancar l'operació més endavant.

cadascuna de les parts signants, i a l'import net resultant, s'havien d'incloure les despeses i obligacions concretes entre les parts. Tots els litigis relatius a aquests comptes i qualsevol altra que s'haguessin de realitzar en virtut del contracte eren resolts mitjançant arbitratge. A partir dels balanços s'acceptava el saldo net de l'empresa de construcció a 31 de desembre de 1915, i quedava per determinar, a acceptar posteriorment per les parts del contracte, a condició d'un inventari que s'havia de realitzar sobre el 10 per cent de les construccions i els materials en estoc. Si, un cop realitzat l'inventari, a deduir del deute acumulat per l'empresa constructora, es produïa un excés o dèficit de més del 10 per cent de les quantitats total estimada segons els imports dels llibres, llavors les xifres de la comptabilitat de l'esmentat deute eren acceptades, però si la modificació indicada per l'esmentat inventari era superior al 10 per cent, s'havien d'inventariar completament totes les construccions i materials. D'aquesta manera quedava afectat l'import del deute, i el saldo net havia de ser augmentat o disminuït com s'ha dit, amb l'inventari complet, que podia revelar com excés o escassetat en l'import total d'aquestes construccions i materials.

No es tenien en compte les possibles variacions en el compte d'explotació de l'exercici econòmic. En referència als canvis que es poguessin produir en el curs normal del negoci, entre el 31 desembre 1915 i la data del contracte, el saldo net acordat no podia ser variat o estar subjecte a deduccions i s'havia de pagar en la forma establerta al mateix contracte.

10. Els acords entre les dues empreses, l'empresa de ferrocarrils i l'empresa de construcció, i en especial els acords de data 1 de gener de 1907, i de data del dia 28 de gener 1910, i el nou acord es completa el mateix, datat el dia 14 gener 1913, es donaven per acabats i cancel·lats a partir de la data de la venda i amb la signatura del nou contracte amb el Govern de Filipines.
11. La companyia ferroviària havia de reemborsar al mateix temps i cancel·lar els comptes pendents de la seva primera hipoteca d'import \$ 4.330.000 al 6 per cent i els bons de segona hipoteca d'import \$ 7.716.000 al 7 per cent de bons i emetre en el seu lloc, els nous bons amb venciment a

l'expiració de 40 anys a partir de la data de la venda i fixar un nou interès en el 5 per cent anual, que havia de ser garantit per una primera hipoteca sobre les línies del nord i per una hipoteca sobre determinats trams de les línies del Sud. Sobre aquesta línia ja hi havia trams hipotecats i s'havien de mantenir les garanties de pagament d'interès. Les obligacions es van dividir en classes amb prioritats diferents. L'empresa constructora va procedir a cancel·lar les dues primeres hipoteques i va acceptar a canvi l'emissió de bons a un 5 per cent anual i amb el mateix valor nominal. Els nous bons emesos no podien excedir, en el seu import total, a la quantitat del principal que ascendia a \$ 13.236.000.

12. El saldo net determinat per l'empresa de construcció a la data de la venda, comprovada la forma abans assenyalada, s'havia d'abonar de la manera següent: \$ 1.190.000 en bons al 5 per cent i \$ 1.740.000 en bons al 4 per cent per les Línies del Sud. S'inclouen en aquest darrer import els \$ 600.000 en mans del govern, com a garantia dels préstecs realitzats fins la data de la signatura pel govern a la companyia del ferrocarril. L'empresa constructora es comprometia a acceptar aquests bons de nova emissió en lloc de les accions i bons anteriors, en virtut dels acords de l'1 de gener de 1907 i del 28 de gener de 1910. Pel que feia als interessos fins a la data de la venda per l'empresa de construcció com a titular de la primera hipoteca del 6 per cent i dels bons hipotecaris de la segona al 7 per cent, la companyia del ferrocarril els havia de pagar en efectiu a la signatura del contracte, malgrat estar inclosos en el saldo net de l'acord.
13. Fins a la total liquidació del saldo net per l'empresa de construcció, aquest havia de constar als apunts comptables de la companyia del ferrocarril amb interès al 4 per cent, la qual cosa, principal i interessos, havia de ser pagat i cancel·lat per l'entrega a l'empresa de construcció d'un mateix valor nominal de bons emesos sobre les Línies del Sud al 4 per cent, a la seva emissió. En endavant a l'emissió, s'anirien lliurant bons expedits per l'empresa del ferrocarril a l'empresa de construcció fins que aquest balanç i els comptes a cobrar es paguessin, sense perjudici del dret del govern en virtut de determinats contractes existents entre ell i la companyia del ferrocarril per retenir

aquests bons com a garantia addicional per als préstecs a la companyia del ferrocarril.

14. La companyia de construcció quedava, a la signatura del contracte en la data de la venda, alliberada de tota responsabilitat sobre la companyia del ferrocarril o el govern, i en particular de tots els drets o obligacions derivats dels contractes signats entre ambdues companyies o el govern.⁵³¹
15. El govern es comprometia a renunciar a qualsevol defecte existent en la data de la venda per part de la companyia del ferrocarril en el compliment d'alguna de les condicions o requisits de les diferents concessions concedides pel govern, i el govern estava d'acord en que a partir d'aleshores renunciava reclamar sobre defectes a qualsevol concessió o franquícia, contra la companyia del ferrocarril.
16. El govern i la companyia del ferrocarril, s'alliberaven de totes les reclamacions per part de l'empresa de construcció, excepte de les continuades per aquesta, quedant expressament entès i acordat que l'empresa constructora no renunciava a qualsevol dret que pogués tenir, com a titular d'alguna de les obligacions de la companyia del ferrocarril.
17. Immediatament després de l'adquisició de la majoria de les accions de la companyia de ferrocarrils, el govern, com a accionista majoritari, adquiria el dret de canviar el personal de la junta directiva i nomenar nous directors i oficials de la companyia del ferrocarril, inclòs el seu director general i advocat, i l'empresa de construcció, com a accionista majoritari present, es comprometia a procurar la renúncia d'aquests funcionaris si així ho demanava el Govern per fer, i es comprometien a mantenir la companyia del ferrocarril indemne de qualsevol canvi, a condició que mentre la construcció seguís vigent, l'empresa havia de prosseguir amb la seva activitat i mantenir les reunions i els acords del Consell d'Administració i del comitè executiu, de la companyia del ferrocarril.

⁵³¹ Especialment es feia referència als contractes signats entre la companyia de construcció del ferrocarril i la companyia operadora del ferrocarril, amb dates 1 gener 1907, 28 gener 1910 i 14 de gener 1913.

Per assegurar més plenament al govern el dret anterior, la companyia de ferrocarrils i l'empresa de construcció conjunta i solidàriament afirmaven que no hi havia contractes de treball existents entre la companyia del ferrocarril i els seus oficials, agents o empleats, diferents dels abans indicats, que dificultessin o impedissin al govern d'efectuar canvis en la gestió o funcionament. D'altra banda, d'inici, el contingut de l'acord signat no afectava cap dels esmentats contractes de treball entre la companyia del ferrocarril i els seus empleats, sent la intenció de les parts que signaven el contracte que la companyia del ferrocarril mantingués la vigència dels contractes pel que feia a la mateixa direcció. L'empresa de construcció donava el seu consentiment a la transferència de l'oficina principal de la companyia del ferrocarril de Manila, a la nova ubicació que pogués triar el govern i forma legal.

18. El govern estava d'acord en que el termini per completar la construcció de les línies de ferrocarrils de la companyia del ferrocarril es prorrogaria pel temps que fos necessari i el termini per al pagament dels préstecs concedits pel govern per a la companyia del ferrocarril es podia prorrogar a petició del Governador General, per assegurar la generació de recursos per al pagament d'aquests préstecs.
19. En base als punts anteriors es va realitzar un acord de venda. En aquest acord de venda, les parts havien de fixar una data en la que els comptes entre la companyia del ferrocarril i l'empresa de construcció quedaven finalment liquidats, quan tots els pagaments i transferències havien de ser realitzades, i es considerava com la data de la venda als efectes de l'acord.
20. Les parts acordaven executar en cas necessari tots els instruments al seu abast per a dur a terme aquest acord.

Aquest memoràndum d'acord es va signar a Manila el dia 18 de desembre 1915 pel Sr. Francis Burton Harrison, el Governador General, i el Sr. Horacio L. Higgins, en representació de les companyies, president de la Manila Railroad Co, i advocat de fet de la Manila Railway Co (1906) (Ltd). Com a document base per a les negociacions posteriors es va adjuntar els següent balanç de situació de la companyia de ferrocarril, la Manila Railroad Co:

Balanç General⁵³² Setembre 1915

The Manila Railroad Co.

PASSIU

FONS PROPIS	11.567.000,00
Accions comunes :	4.261.400,00
Accions preferents al 7%:	7.305.600,00
DEUTE A LLARG TERMINI	45.242.000,00
Hipoteca bons 6%	8.660.000,00
Hipoteca bons 7%	15.432.000,00
Hipoteca bons 4%-Línia sud	21.150.000,00
DEUTE A CURT TERMINI	1.803.270,80
Préstecs i deutes a proveïdors	225.497,44
Deutes manteniment vagons	4.604,25
Sous i salaris	100.403,82
Altres deutes	6.211,79
Interessos vençuts pendants pagament	96.381,38
Interessos meritats no vençuts	459.400,00
Remeses descompte d'efectes	379.676,70
Altres interessos	527.512,51
PASSIUS DIFERITS	13.289.981,15
Fons de previsió	34.906,21
Altres passius diferits	12.222,26
Préstec del govern de Filipines	5.437.000,00
5% despeses posteriors a 27/01/1910	789.484,94
Altres	7.016.367,74
CREDITS SENSE AJUSTAR	218.327,34
Impost per pagar	12.769,91
Reserves operatives	37.622,65
Acumulat de depreciació - Equip	96.702,90
Altres crèdits sense ajustar	26.371,77
Govern de Filipines (avançaments per interessos dels bons)	
Posteriors a la compra	40.644,11
Anteriors a la compra	4.216,00
TOTAL PASSIU	72.120.579,29

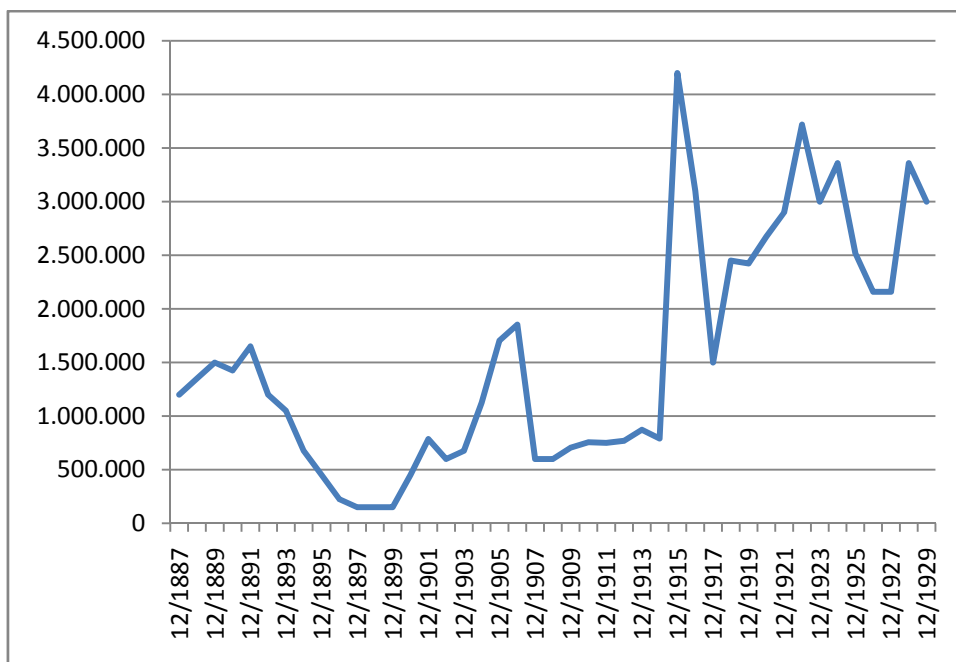
⁵³² Els comptes s'expressaven en moneda de Filipines. Un peso (\$ 1) era equivalent a 50 centaus dels Estats Units d'or, o equivalent a 2 xilings anglesos.

ACTIU

INVERSIONS	56.249.978,10
Vies i equipaments (A 31/12/1914)	56.246.807,49
(Gener-Set 1915)	3.170,61
ALTRES INVERSIONS	60.000,00
Manila Hotel Co.(600 shares)	60.000,00
ACTIUS CORRENTS	2.033.408,79
Caixa	367.158,77
Dipòsits	32.681,00
Avals	11.523,63
Comptes a cobrar	177.082,82
Materials i subministres	1.199.012,66
Dividends i interessos pendents	245.840,23
Rendiments pendents de cobrament	109,68
ACTIUS DIFERITS	13.441.525,80
Avançament fons inversió	21.012,08
Altres actius diferits	41.820,77
Compte de Crèdit	5.437.000,00
Varis	7.941.692,95
DEBITS SENSE AJUSTAR	51.714,65
Lloguers i assegurances	7.450,56
Béns abandonats a càrrec d'operacions	19.306,44
Altres dèbits sense ajustar	24.957,65
Saldo crèdit 31 desembre 1914	73.404,38
Crèdits ingressos pendents	16.964,53
CREDITS	89.368,91
Dèbits dels ingressos pendents	550.29
Pèrdues de 9 mesos fins al 30 setembre	342.770,57
Pèrdues exercicis anteriors	373.320.86
Pèrdues extraordinàries	283.951.95
TOTAL ACTIU	72.120.579,29

ANNEX C:

VALORACIÓ A LA BORSA DE LONDRES DE LA MANILA RAILWAY CO.



Nota: Dades en lliures esterlines.

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de la Borsa de Londres i la publicació periòdica de cotitzacions: *Investors Monthly Manual*.

Dates importants que afecten a la cotització de la companyia:

1875 – Presentació del *Plan General de Ferrocarriles*

1885 – Proposta per a les concessions del ferrocarril

1887- Aprovació de la concessió per la Manila Railway Co.

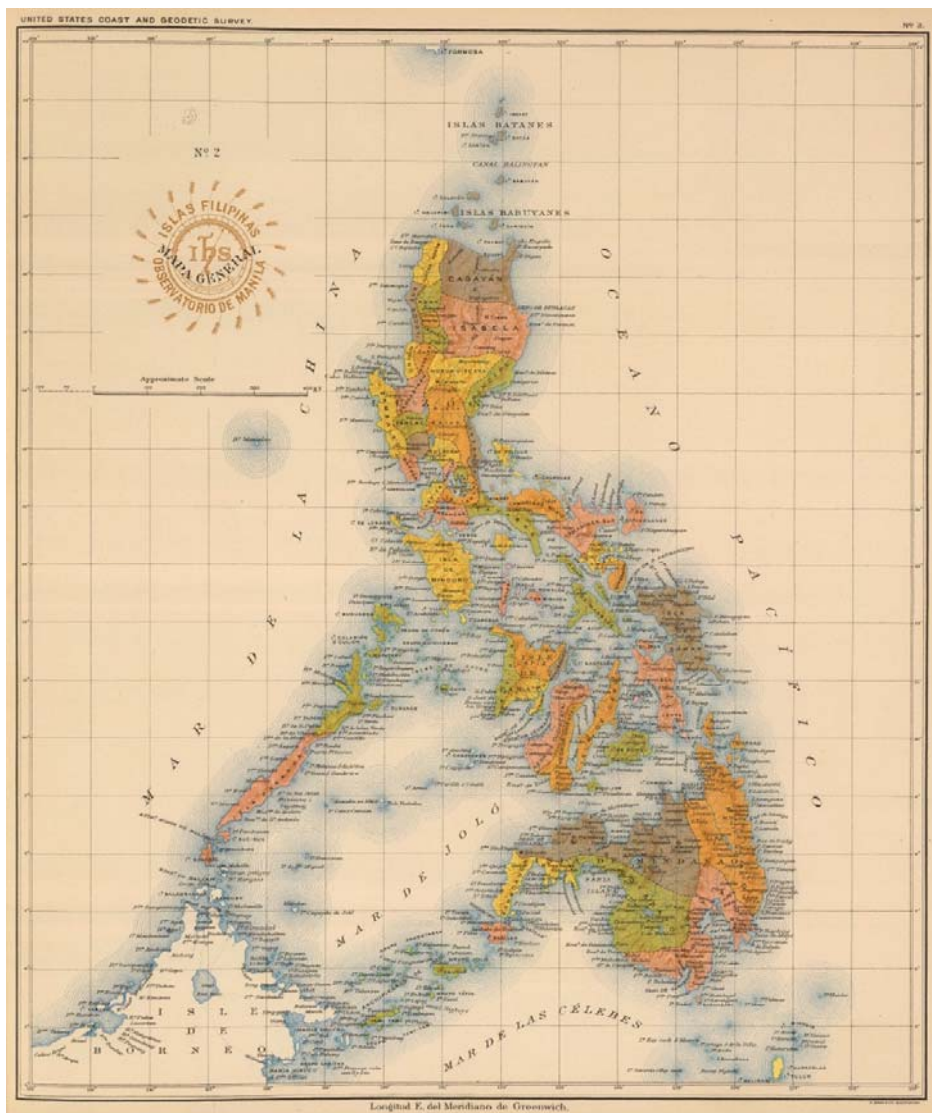
1887 - Inici de la construcció de la línia Manila-Dagupan

1892 – S'obre al trànsit la línia Manila-Dagupan

1898 – Guerra hispanoamericana. Batalla de Cavite.

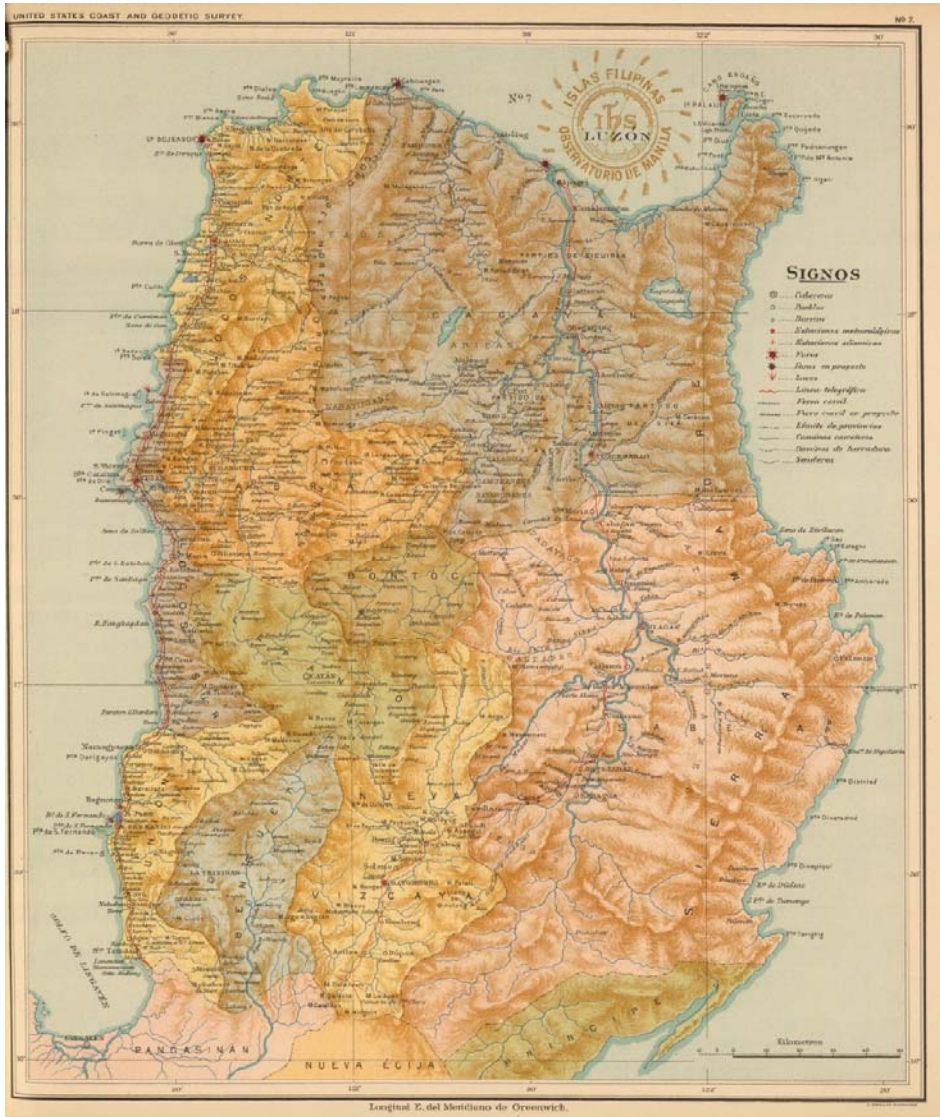
- 1899 – Demanda per reclamacions de la MRC contra els EUA.
- 1903 – Primera concessió americana a la Manila Railway Co.
- 1904 – Pla d'ampliació de ferrocarrils de la comissió americana
- 1906 – Acord entre el govern americà i la MRC sobre el contenciós
- 1906 – Reorganització de la MRC. Entrada de capital americà.
- 1906 – Concessió de les línies d'ampliació del ferrocarril.
- 1907 – Constitució de l'Assemblea Filipina.
- 1907 – Creació de la figura *Supervising Railway Expert*.
- 1908 – El govern de Filipines dóna crèdit a la MRC
- 1914 – Escàndol de corrupció a la MRC per compra de terrenys
- 1915 – Inici de l'operació de compra govern Filipines de la MRC
- 1917 – Compra de la MRC pel govern de Filipines.
- 1919 – Emissió de deute per finançar la línia sud a construir.
- 1921 – Construcció de la línia sud de Luzón.
- 1922 – Dimissió de Quezón com a President de la MRC.
- 1923 – Paez nou President de la MRC.
- 1927 – Tancament de línies deficitàries cobertes per autobusos.

ANNEX D: MAPES DE LES ILLES FILIPINES



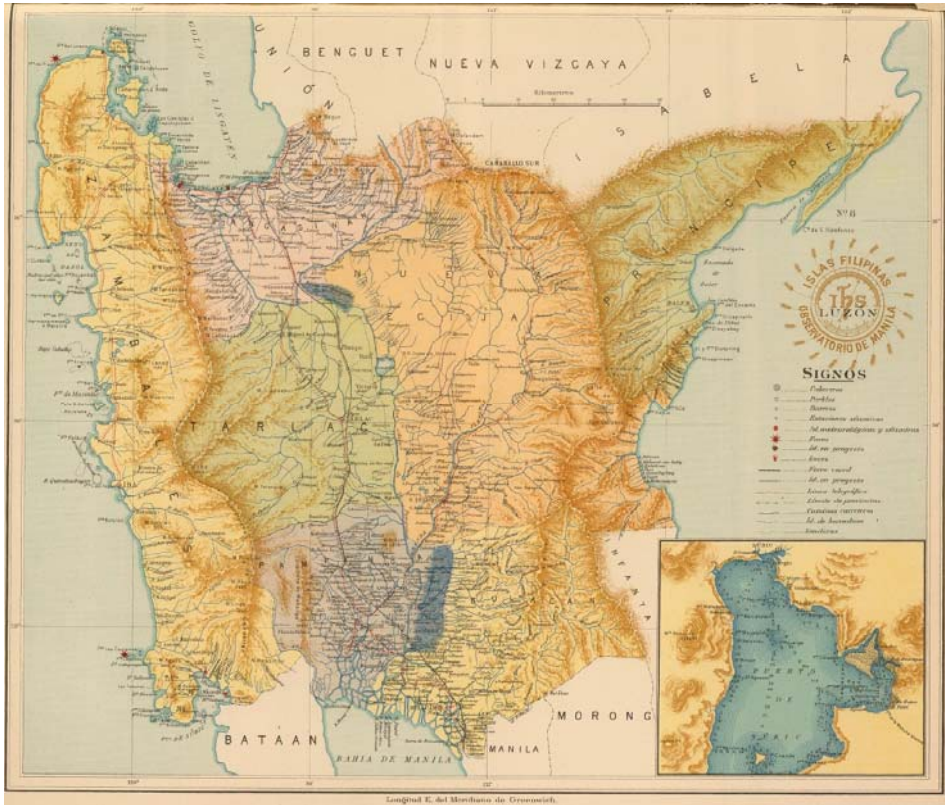
Mapa General de les Filipines, any 1899.

Font: US Coast and Geodetic Survey - Luzón Map 2, 1899,
David Rumsey Collection



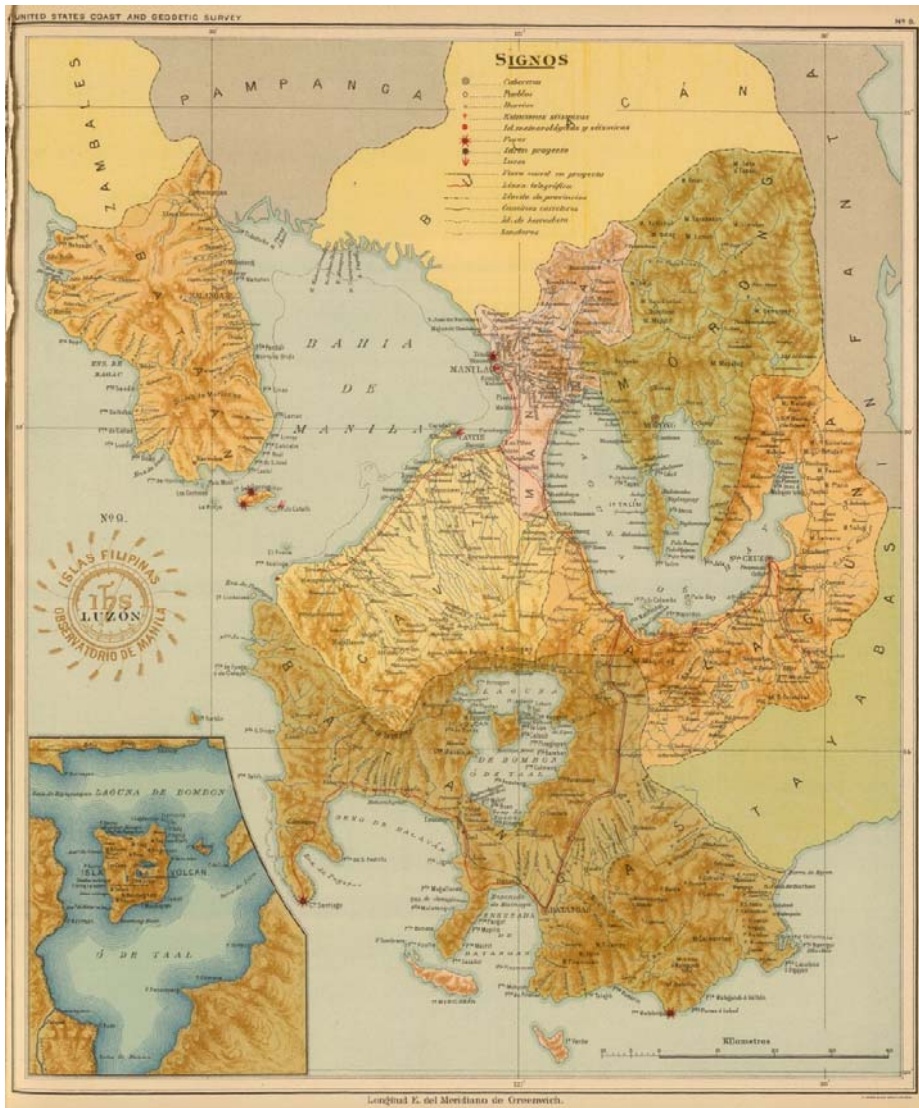
Mapa zona nord de Luzón, any 1899

Font: US Coast and Geodetic Survey - Luzón Map 7, 1899,
David Rumsey Collection



Mapa zona central-nord de Luzón, any 1899

Font: US Coast and Geodetic Survey - Luzón Map 8, 1899,
David Rumsey Collection



Mapa de la regió de Manila i zona central de Luzón, any 1899

Font: US Coast and Geodetic Survey - Luzón Map 9, 1899,
David Rumsey Collection



Mapa de la zona sud de Luzón, any 1899

Font: US Coast and Geodetic Survey - Luzón Map 11, 1899,
David Rumsey Collection

BIBLIOGRAFIA

- AGONCILLO, T. *History of the Filipino people*, Sixth Ed., Quezon City, 1977
- AGUILAR F., *Beyond Inevitability: the opening of Philippine Provincial Ports in 1885*, Journal of Southeast Asian Studies, 25, 1, 1994
- AGUIRRE TEJADA, M., *Concessió de la línia Manila-Dagupan, amb una Reial Ordre relativa a la seva transferència a la Manila Railway Company, Limited*, 9 de Abril de 1885
- ALFONSO, O.M. *Roosevelt and the Philippines, 1897-1909*. University of the Philippines Press, 1970.
- ANGLO-SAXON REVIEW, *Some consequences of the late treaty of Paris; advances in international law and changes in national policy*, June 1899
- ANGLO-SAXON REVIEW, *When debt does not follow sovereignty*, June 1899
- ANONIM : *Apuntes interesantes sobre las Islas Filipinas que pueden ser útiles para hacer las reformas convenientes y productivas para el país y para la nación escritos por un español de larga experiencia en el país y amante del progreso*, Madrid, 1870
- AUSTIN, O.P., *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 Labor, Washington, Government Printing Office, 1907
- BALAGUER, Gobernador General Islas Filipinas, 24 de Marzo 1888
- BARROWS, D. P., *A decade of American government in the Philippines, 1903-1913*, New York, World Book Company, 1914
- BARROWS D.P.: *A history of the Philippines*, Indianapolis, The Bobbs-Merrill Company Publishers, 1907
- BARROWS D.P., WHITE F.R.: *Annual report of the Director of Education, Fiscal year 1906-1910*, Manila, Bureau of Printing, 1906-1910
- BAUZON, L., *Deficit Government. Mexico and the Philippine Situado, 1606-1804*, Tokyo, The Centre for East Asian Cultural Studies, 1981
- BENITEZ, C. *The new Philippine constitution*, Pacific Affairs, Vol. 8, No 4 University of British Columbia, 1935
- BONIFACIO S. *The Filipino Reaction to American Rule 1901-1913*, Quezon City 1984

- BOOTH, A. *Four colonies and a kingdom: A Comparison of Fiscal, Trade and Exchange Rate Policies in South East Asia in the 1930s*, School of Oriental and African Studies, Modern Asian Studies, Vol. 37, Cambridge University Press, 2003
- BOOTH, A., *Indonesian Economic Development in the Nineteenth and Twentieth Centuries: A History of Missed Opportunities*, London, Macmillan, 1998
- BOOTH, A., *Night watchman, extractive, or developmental states? Some evidence from late colonial south-east Asia*, Economic History Review 60, 2007
- BOWRING J. : *A visit to the Philippine Islands*, London, Smith, Elder & Co, 1859.
- CANO, M.G., *The "Spanish Colonial Past" in the Construction of Modern Philippine History: A Critical Inquiry Into the (Mis)use of Spanish Sources*, Dissertation, Southeast Asian Studies Program, National University of Singapore, 2005
- CATALINA, *Reial ordre i regulacions per a la classificació de causes imprevistes, i de força major, i del mode de preparar els documents*, Madrid, 17 de Juliol de 1868.
- CLARK, V.S. *Labor conditions in the Philippines*. Bulletin of the Bureau of Labor, No 58, Washington DC, Government Printing Office, 1905
- CLEAVE, E., *Certificate of Incorporation of the company Manila Railway Company, Limited, (Certificate No. 6) R & S 853 (5290) 500 2/91ca*, London, Aux. Register Joint Stock Companies, 25 January 1888
- CONANT, *Special Report on Coinage and Banking in the Philippine Islands*, Made to the Secretary of War, Boston, 25 November 1901
- CONANT, *A History of Modern Banks of Issue: With an Account of Economic Crises of the Present Century*, New York and London, 1896
- CORPUZ, A. G. *The Colonial Iron Horse. Railroads and Regional Development in the Philippines 1875-1935*, Quezon City, University of the Philippines, 1999
- CORPUZ, O.D. *An Economic History of the Philippines*, Quezon City, University of the Philippines Press, 1997
- CRAFTS N.F.R. *Trade as a handmaiden of growth: an alternative view*, Economic Journal, 1973
- CUNNINGHAM, W.J., *American Railroads: Government control and Reconstruction Policies*, Chicago, 1922
- CURTO, HERRANZ, SOLE, *The political economy of road construction. Evidence from Restoration Spain*, Universitat de Barcelona, 2009

- DAY, W. R. *Letter to the office of the Secretary, War Department*, Washington D.C., December 21st 1899
- DELGADO, J.M. *Filipinas 1898-1940: El primer fracaso colonial americano*, Universitat Pompeu Fabra, a Antoni Saumell i Soler. *Miscel·lània in Memoriam*, Col·lecció Agora num. 4, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, 2007
- DE SISMONDI, *Nouveaux Principes d'économie politique*, 1819
- DOEPPERS, D.F., *Metropolitan Manila in the Great Depression: Crisis for Whom?* The Journal of Asian Studies, Vol. 50, No 3, 1991
- DONNET, B. *Las obras públicas en Filipinas*; Varios artículos, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1897-1898
- ELLIOT, C.B., *The Philippines to the End of the Commission Government*, The Boobs-Merrill Company edition, Greenwood Press, 1969
- EMERSON, R., *Malaysia: a study in direct and indirect rule*, Kuala Lumpur, University of Malaya Press, 1964
- ESPEJO DE HINOJOSA, R. *Manual o Prontuario de Economía Política Moderna*, Barcelona, Imprenta Clarasó, 1927
- EVIOTA, E.U. *The Political Economy of Gender, Women, and the Several Division of Labour in the Philippines*. London, Zed Books, 1992
- FAUSTINO, L. A., *Manila Water Supplies*. Philippines, Bureau of Science, Manila, 1931.
- FRADERA, J.M. *Colonias para después de un Imperio*. Barcelona, Bellaterra, 2005
- FRADERA, J.M. *El estanco del tabaco y la reforma de la hacienda filipina, 1760-1860*, Hacienda Pública Española, 1996
- FRADERA, J.M. *Filipinas, la colonia más peculiar. La hacienda pública en la definición de la política colonial, 1762-1868*, Biblioteca de Historia, Madrid, CSIC, 1999
- FRAGOSO, R. : *Aranceles de Instrucción de Aduanas de Filipinas con las disposiciones que los reforman o adicionan, comentadas y concordadas; y con la exposición de aquellos datos convenientes al comercio y a la administración, seguidos de parte de la legislación aduanera de la península*, Manila, Establecimiento tipográfico La Industrial, 1886
- FILIPINIANA, SIGLO XX, *El imaginario colonial (1521-1945)*, Exposición Centro Cultural Conde Duque, Madrid, 1998
- FORBES, W.C. *Journals*, Series 1, Vol. 1/ Vol. 2, 1906
- FORBES. W.C.; *Writings, reports, and travel accounts*, 1908-1909

- FORBES, W. C., *The Philippine Islands*, 2 Vols. Cambridge, Massachussets, Riverside Press, 1928.
- GAMAZO, *Reial Ordre del Ministeri de les Colònies*, 14 de Juliol de 1886
- GARCIA RUIZ J.L., *Patrón oro, banca y crisis (1875-1936). Una revisión desde la historia económica*, Cuadernos de Estudios Empresariales nº 2, Madrid, Editorial Complutense, 1992
- GARCIA LOPEZ, J., Director General de Obras Públicas, Reial Ordre, 9 d'Abril de 1885
- GARCIA MORON, J. *Memoria sobre el progreso de las obras del puerto de Manila*, Revista de Obras Públicas, Madrid, 1899
- GILMORE, J.W.: *Preliminary Report on the Commercial Fibers on the Philippines*, Manila, Bureau of Printing, 1903
- GO, J. *American Empire and the Politics of Meaning: Elite Political Cultures in the Philippines and Puerto Rico during U.S. Colonialism*. Durham, Duke University Press, 2008.
- GONZALEZ MARTINEZ, L., Certificació del dipòsit de la concessió, Madrid, 11 de Juny de 1887
- GLYNN, V. J. *Railroad policy and administration in the Philippines in the American period, 1898-1924*, University of the Philippines, 1987
- H, *Construcción del camino de Benguet en Luzón (Islas Filipinas)*; Madrid, Revista de Obras Públicas; 1906
- HADLEY, *Economics: An Account of the Relations between Private Property and Public Welfare*, New York, 1896
- HADLEY, *Railroad Transportation: Its History and its Laws*, G.P. Putnam sons, New York, 1885
- HALL M. A.; Quaterly Bulletin of the Bureau of Public Works, Manila, 15th December 1912
- HARDEN, E. W.; *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, 1898
- HARTIGAN, T. *Letter to Quezon, Hartigan, Director of the Manila Railroad Co*, Manila, 26 Abril de 1921
- HARRIS W.T.: *Our New Possessions: Cuba, Puerto Rico, Hawaii, Philippines*. New York, American Book Company, 1899
- HARRISON, F. B. *The Cornerstone of Philippine Independence*. New York, Century, 1922.
- HAYAMI, Y. *Toward an alternative land reform paradigm: a Philippine perspective*, Ateneo de Manila University Press ,1990

- HEISE, G.W. : *Philippine Water Supplies*, Manila, Bureau of Printing, 1918
- HOAR; *Conditions in Philippines. Paper on the conditions in the Philippines by David H. Doherty, M.D., Chicago, ILL., Washington, D.C., Government Printing Office, 1900*
- HOOLEY R. *American economic policy in the Philippines, 1902-1940: Exploring a dark age in colonial statistics*, Journal of Asian Economics 16, University of Pittsburg, 2005
- HOOLEY, R. *Long-term Growth of the Philippine Economy, 1902-1961*, Philippine Economic Journal, Vol VII (1), 1968
- HONISS, A. *La Ilustración Española y Americana*, Valladolid, Museo Oriental - Real Colegio de Padres Agustinos, Noviembre de 1882
- HUFF, W.G., *Economic Growth of Singapore. Trade and development in the twentieth century*, New York, Cambridge University Press, 1994
- HUFF W.G. *Entitlements, Destitution and Emigration in the 1930s Singapore Great Depression*, Economic History Review, Vol. LIV (2), May, 2001
- HUFF, W.G. , *Monetization and financial development in Southeast Asia before the Second World War*, Economic History Review, 2003
- HUMBOLDT, A. *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle Espagne, 1811.*
- HUTCHCROFT, P.D., *Colonial masters, national politicians, and provincial lords: central authority and local autonomy in American Philippines, 1900-1913*, Journal of Asian Studies, 59, 2000
- INGRAM, J. *Economic change in Thailand, 1850-1970*, Kuala Lumpur, Oxford University Press, 1971
- JENKS, *The Trust Problem* , New York, 1900,
- JENKS, *Report on Certain Economic Questions in English and Dutch colonies in Orient* , Special Commissioner, Washington, Bureau of Insular Affairs, War Department, 1902
- KERR, I., J. *Building the Railways of the Raj 1850-1900*, Delhi, Oxford University Press, 1997
- KEYNES, J.M. *The General Theory of Employment, Interest and Money*, 1936
- KRAMER, P.A., *The Blood of the Government; Race, Empire, The United States, and the Philippines*. Chapell Hill, University of North Carolina Press, 2006

KRAMER, P. A. *"Trans-Imperial Histories: Spanish Roots of the American Colonial State in the Philippines,"* dins *Filipinas: Un País Entre Dos Imperios Conference*, Barcelona, CSIC, February 2010

LA GACETA DE MADRID, 11 d'Abril de 1885
LA GACETA DE MADRID, 15 d'Abril de 1885
LA GACETA DE MADRID, 17 de Juliol de 1886
LA GACETA DE MADRID, 25 de Març de 1888
LA GACETA DE MADRID, 9 d'Agost de 1899
LA GACETA DE MANILA, 22 d'Abril de 1884
LA GACETA DE MANILA, 10 de Juny de 1884
LA GACETA DE MANILA, 18 de Juny de 1884
LA GACETA DE MANILA, 5 de Juliol de 1893
LA GACETA DE MANILA, 4 de Gener de 1897

LARKIN, J. A. *Sugar and the origins of modern Philippine society*, Berkeley, University of California Press, 1993

LEGARDA, B. J. *After the Galleons: Foreign Trade, Economic Change and Entrepreneurship in the Nineteenth-Century Philippines*, Quezon City, Ateneo de Manila University Press, 1999

LE ROY, J.A. : *The Americans in the Philippines, A history of conquest and Firsts years of occupation*, Boston – New York, Houghton Mifflin Co., 1914

LODGE, *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 harbors on the Philippine islands*, Manila, Comitee on the Philippines, 15th February 1900

LOPEZ NAVARRO, E. *Plan General de Ferro-carriles de la Isla de Luzón*, Manila, Establecimiento Tipográfico "Ciudad Condal" de Plana y C^a, 1876

LYTLE SCHURTZ, W. *El galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992

MADDISON A. *Monitoring the World Economy 1820-1992*, Paris OECD, 1995

MADDISON A. *The colonial burden: a comparative perspective*, 1990, a SCOTT M. *Public policy and economic development: Essays in honour of Ian Little*, Oxford, Clarendon Press, 1990

MALIBRAN, A. : *Resumen de las Tareas de la Sociedad Económica Filipina de Amigos del País durante el período de 1881 a 1885*, Manila, Establecimiento Tipográfico Pérez, 1886

MALUQUER DE MOTES, J. *España en la crisis de 1898*, Barcelona, Ediciones Península S.A., 1999

- MANILA RAILROAD CO. *Report of the General Manager*, Manila, 1912, 1914, 1918, 1920, 1922, 1927, 1930, 1932.
- MANILA RAILWAY CO. *Annual Report*, Manila, 1918
- MARFORI, *Ampliación y finalización de la carretera general de Alpaco en Cebú*; Negociado de Obras Públicas, Gaceta de Madrid, 2 de Abril de 1868
- MASSE, E. H. *Francis Burton Harrison. Governor General of the Philippine islands*, 1913-1921, Washington, Catholic University Of America, 1971
- MAY, G. *Social Engineering in the Philippines. The Aim, Execution, and Impact of American Colonial Policy 1900-1913*, Quezon City, 1984
- McCOY, A.W. *Policing America's Empire*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009
- MCGOVNEY D.O. : *Civil Government in the Philippines*, Chicago, Scott Foresman & Co, 1903
- MILLER, H. : *The materials of Commerce for the Philippines*, Division of Industrial Information, Manila, Bureau of Education, 1911
- MITCHELL, B.R., *International historical statistics: Europe, 1750-1993*, Basingstoke, 1998
- MITCHELL, B.R., *International historical statistics: the Americas, 1750-2000*, Basingstoke, 2003
- MORGAN; *Conditions in Philippines. Editorial correspondence of the Evening Star, Washington D.C., by Theodore W. Noyes, relative to conditions in the Philippines.*, Washington, D.C., Government Printing Office, 1900
- MORRISON C.A., *A World of Empires: United States Rule in the Philippines, 1898-1913*, Washington, Georgetown University, 2009
- NAGANO, Y. *Re-examining the foreign trade structure of the Colonial Philippines*, Kanagawa University, 1997
- NOYES, W. T.; *Hints from Ceylon. Wise handling of the public land in the British island -Cinghalese and tamil labor - Developed Luzón can equal Java or Ceylon in productiveness- Wealth of the Philippines.*, a MORGAN; *Conditions in Philippines. Editorial correspondence of the Evening Star, Washington D.C., by Theodore W. Noyes, relative to conditions in the Philippines.*, Washington, D.C., Government Printing Office, 1900
- NOYES, W. T.; *Hints from Java. Results that may well be emulated in Luzón*, a MORGAN; *Conditions in Philippines. Editorial correspondence of the Evening Star, Washington D.C., by Theodore W. Noyes, relative to conditions in the Philippines.*, Washington, D.C., Government Printing Office, 1900

- NOYES, W. T.; *Luzón's one railway. Uncle Sam runs a railroad, a MORGAN; Conditions in Philippines. Editorial correspondence of the Evening Star, Washington D.C., by Theodore W. Noyes, relative to conditions in the Philippines.*, Washington, D.C., Government Printing Office, 1900
- OLANO DE LA TORRE, A., *Las obras públicas en Filipinas (conclusión)*; Madrid, Revista de Obras Públicas, 1898
- PALACIOS, G. *Reseña general sobre la importancia mercantil de la isla de Luzón (Filipinas)*, Madrid, Revista de Obras Públicas, 1877
- PALACIOS G., *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, 1897
- PRESCOTT F. J.: *A short history of the Philippines for use in philippine schools*, New York, D. Appleton & Company, 1905
- QUEZON, *Letter: Quezon to members of the Board of control*, Manila, 3rd of April 1922
- RECIO DE IPOLA, I., *Dirección General de la Administración de Obras Públicas*, Madrid, 16 de Julio de 1886
- ROMILIO, J., *A brief history of the construction of railroad lines of the Manila Railroad Company*. Manila, 1942
- ROOSEVELT, T. *The first civil governor: William H. Taft*, (Speech), New York, The Outlook Company, 21 Sept 1901
- ROOT, E., *Railroads in the Philippine Islands*, Doc. 283, 57th Congress, Washington, D.C., Senate, 1902
- ROOT, E., *Effect of system of railroads in the Philippine islands. Letter from the Secretary of war, in answer to Senate resolution directing him to inform the senate what effect, in his opinion, a system of railroads in the Philippine islands would have on the cost of maintaining law and order and protecting life and property in those islands, etc.* Washington, D.C., Government Printing Office, 1903
- ROOT, E. *Annual Reports of the War Department for the Fiscal Year Ended June 30, 1899. Report of the Secretary of War. Miscellaneous Reports*. Washington, D.C., Government Printing Office, 1899.
- RUTH ALCANTARA, E., *Building the Benguet Road*; MS October 1998
- SATRE, G.L., *The Metro Manila LRT System*, Japan Railway & Transport Review No. 16, 1998

- SAY, J. B. *Tratado de Economía Política*, 1804
- SCHMIDT-NOWARA, C. "From Columbus to Ponce de León: Puerto Rican Commemorations between Empires, 1893-1908", en Alfred McCoy and Francisco Scarano, eds., *Colonial Crucible: Empire in the Making of the Modern American State*, Madison, University of Wisconsin Press, 2009
- SLOANE, F.M., *The Philippine censuses of 1903 and 1939 and the representation of women's occupations*, North Queensland, James Cook University, December 2002,
- SOMPOP, M., *The Rice Economy of Thailand in the 1930s Depression*, in Peter Boomgaard and Ian Brown Eds. *Weathering the Storm: The Economies of Southeast Asia in the 1930s Depression*, Leiden, KITLV Press and Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2000
- SPLAWN, W., *Government Ownership and Operation of Railroads*, New York, 1928
- STANLEY, P.W., *A nation in the making: The Philippines and the United States 1899-1921*, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1974
- STUART MILL, J. *Some Unsettled Questions of Political Economy*, London, 1844
- TAFT, W. H., *Special Report of William Howard Taft Secretary of War to the President on the Philippines*. Washington, Government Printing Office, 1908.
- TAFT, W.H., *Civil Government in the Philippines*, New York, The Outlook Company, 1902
- TAFT, H.: *Railway lines in Philippine islands. Letter from the Secretary of war, transmitting a copy of the original invitation for proposals or bids for concessionary contracts for the construction of certain proposed railway lines in the Philippine islands, etc.*, Washington, Government Printing Office, 1906
- TAFT, H.: *Railway lines in Philippine islands. Exhibit A. Philippine Railways. Invitation for proposals or bids for concessionary contracts or grants with and by the Philippine Government in aid of the construction, equipment, maintenance, and operation of Railways in the Philippine islands.*, Washington, D.C. Government Printing Office, 1906
- TAFT, H.: *Railway lines in Philippine islands. Exhibit B. Proposals for concessions, Philippine Railways.*, Washington, D.C. Government Printing Office, 1906
- TARLING, Nicholas, *The Cambridge History of Southeast Asia*, Vol. 1, Singapore, Cambridge University Press, 1994

- TELLER; *Loss of Spanish markets for Philippine Sugar and Tobacco by reason of american occupation. Data refuting the statements that by reason of american occupation the markets of Spain have been lost to the Philippines.*, Washington, D.C., Government Printing Office, 1908
- THE BULLETIN, Manila, Anuari de 1916
- THE FAR EASTERN REVIEW, *The Manila Railway Company*, September, 1906
- THE FAR EASTERN REVIEW, *Reconstruction of the Manila Railway Company Ltd.*, January 1907
- THE FAR EASTERN REVIEW, February 1916
- THE NEW YORK TIMES, *In the Philippine islands: Project for a New Railroad through the Chief Provinces*; New York, February 26, 1894
- THE NEW YORK TIMES, *Mr. Reid on the Treaty. American Peace Commissioner's View of the Nation's Duty. New Territories should not be Admitted as States-Our Control of the Pacific Ocean*, New York, 14 February 1899
- THE NEW YORK TIMES, *Manila Railway loses its application for payment by the United States of Interests guaranteed by Spain denied*, New York, 12 January 1900
- THE NEW YORK TIMES *War Makes Business in the Philippines. Chances for enterprise: Roads and Bridges being built.* New York, 10 June 1900
- THE NEW YORK TIMES, *Better roads in the Philippines*, New York, 1 September 1900
- THE NEW YORK TIMES, *Improvements in the Philippines*, New York, 10 September 1900
- THE NEW YORK TIMES, *Revision of the Philippine Laws. A Railroad Subsidy*, New York, 30 September 1900
- THE NEW YORK TIMES *Secretary of War submits his Report. Army's work in Philippines, China, Cuba, Porto Rico and Alaska.* New York, 4 December 1900
- THE NEW YORK TIMES, *The Philippine Proclamation*, New York, 5 July 1902
- THE NEW YORK TIMES, *Model Philippine Roads. Territory Formerly Cut Off in Rainy Season Now Accessible*, New York, 28 December 1902
- THE NEW YORK TIMES *New Philippine Railway – Insular commission grants Important Concession to Construction Syndicate*, New York, 12 February 1903
- THE NEW YORK TIMES, *Manila Corporation formed*, New York, 27 June 1903

THE NEW YORK TIMES, *Railroads for Luzón*, New York, 18 August 1903

THE NEW YORK TIMES, *Improvement at Manila; Complete Modern electric railway system will be installed within a year*, New York, 27 September 1903

THE NEW YORK TIMES, *Railroad Franchises in the Philippines. Congress to consider how develop the Islands*, New York, 29 October 1903

THE NEW YORK TIMES, *Cycling in the Philippines. Strange Scenery and Queer experiences make up for the Badness of the Roads*, New York, 29 November 1903

THE NEW YORK TIMES, *Taft here to push Philippine Railroads. Plans for 700 Miles of Railroad Considered*, New York, 11 March 1904

THE NEW YORK TIMES, *Chance for Big Steal in Philippines Bill*, New York, 13 December 1904

THE NEW YORK TIMES, *Big Railroad System Plan for the Philippines*, New York, 13 May 1905

THE NEW YORK TIMES, *Building a Street Railway in Manila and its Lessons*, New York, 30 July 1905

THE NEW YORK TIMES, *Our Work in the Philippines*, New York, 13 August 1905

THE NEW YORK TIMES, *Developing the Philippines*, New York, 18 December 1905

THE NEW YORK TIMES, *The Railway Problem in the Philippine Islands.*, New York, 7 January 1906

THE NEW YORK TIMES, *To get the Manila Railway. American Corporation to control it; Line to be extended*, New York, 3 August 1906

THE NEW YORK TIMES, *Manila Railway Syndicate being formed in London by Speyer Brothers and a Bank*, New York, 29 November 1906

THE NEW YORK TIMES, *Manila Railway Scheme indorsed*, New York, 8 December 1906

THE NEW YORK TIMES, *Day's Auto Tour in the Philippines. Roads found as Good as any in France, Newly Built by American Authorities*, New York, 11 May 1913

THE NEW YORK TIMES, *Buys Manila Railway, Philippines Government to acquire Stock from Speyer Syndicate*, New York, 18 December 1915

THE NEW YORK TIMES, *Autos in Philippines*, New York, 6 January 1918

THE PHILADELPHIA ENQUIRER, 13 September 1916

- TORTELLA, G. *El desarrollo de la España contemporánea*, Madrid, Alianza Editorial S.A., 1994
- TOUZET, A. *Federalisme financier et finances Indochinoises*, Paris, 1936
- U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippine Islands taken under the direction of the Philippine Commission in 1903*, 4 Vols., Manila, 1903
- U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippines 1918*. 4 Vols. Manila, Bureau of Printing, 1920.
- U.S. BUREAU OF CENSUS, *Census of the Philippines 1939*, 4 Vols. Manila, 1940
- U.S. BUREAU OF COMMERCE, *Bureau of Commerce and Industry, Statistical Bulletin, No 5. 1922, and Statistical Bulletin, No 8. Manila, 1925*
- U.S. BUREAU OF CUSTOMS *Annual report of the Bureau of Customs and Foreign Commerce of the Philippine Islands*, Manila, 1918
- U.S. BUREAU OF INSULAR AFFAIRS. *The Philippine islands: Their Industrial and Commercial possibilities*, Manila, Bureau of Printing, 1914
- U.S. BUREAU OF INSULAR AFFAIRS, *Letter from Harrison to Secretary of War, Garrison*, doc 1239-123, M30, Manila, September 1914
- U.S. BUREAU OF INSULAR AFFAIRS, *Letter Garrison to Harrison*, Manila, 23 November, 1914
- U.S. BUREAU OF INSULAR AFFAIRS, *Special Mission to the Philippines. Report of the Special Mission to the Philippine Islands to the Secretary of War*, Washington, Government Printing Office, 1927.
- US COAST AND GEODETIC SURVEY, *Luzón Maps*, 1899, David Rumsey Collection
- U.S. COMMERCE AND POLICE DEPARTMENT, *Annual Report of the Supervising Railway Expert to the Honourable the Secretary for Commerce and Police for the Fiscal Year 1907*, Manila, 1912
- U.S. CONGRESS, *Senate, Còpia Article 8 del Reial Decret del 11 de febrer de 1868*, Washington, Government Printing Office, 1899
- U.S. CONGRESS, *Senate, Còpia Llei de Ferrocarrils, Capítol VIII, 24 de Maig de 1878*, Washington, Government Printing Office, 1899
- U.S. CONGRESS, *Senate, Còpia Real Orden de 30 de Gener de 1881*, Washington, Government Printing Office, 1899
- U.S. CONGRESS, *Senate, Còpia Reial Ordre nº 319 del 22 d'Abril de 1884*, Washington, Government Printing Office, 1899

- U.S. CONGRESS, Senate, *Copia Tractat de París*, Anotacions vàries, Washington, Government Printing Office, 1899
- U.S. CONGRESS, *Senate Doc No 62*, Washington, Government Printing Office, 1899
- U.S. CONGRESS, Senate, *An Act temporarily to provide for the administration of the affairs of civil government in the Philippine Islands, and for other purposes*, Washington, Government Printing Office, 1 July 1902
- U.S. CONGRESS, Senate, *Committee on the Philippines*, Doc. No 62, Washington, Government Printing Office, 1902
- U.S. CONGRESS, *Hearings before the Committee on the Philippines of the United States Senate*, Senate Doc. No 331, Washington, Government Printing Office, April 10, 1902
- U.S. CONGRESS, Senate, *Submarine Telegraph Cables in the Pacific Ocean. In the matter of the Application of the Commercial Pacific Cable Company for permission to land on the shores of the United States, of the Hawaiian Islands, of the Midway Islands, the island of Guam, and the Philippine Islands, a submarine telegraph cable to be laid between the United States and the Island of Luzón, in the Said Philippine Islands, and to China, and for access to Certain soundings and profiles in the possession of the Navy Department*. Doc 24, Washington, Government Printing Office, 4 December 1902
- U.S. CONGRESS, Senate, *Effect of a system of railroads in the Philippine islands. Senate resolution directing the secretary of war to inform the Senate what effect, in his opinion, a system of railroads in the Philippine islands would have on the cost of maintaining law and order and protecting life and property in those islands, etc.* , Doc 57, War Department, US Committee on the Philippines; Washington, Government Printing Office, 13 January 1903
- U.S. CONGRESS, Senate, *An Act temporarily to provide for the administration of the affairs of civil government in the Philippine Islands, and for other purposes*, 1 July 1902, Washington, Govern Printing Office, 1902
- U.S. CONGRESS, Senate, *An Act to amend an act approved July 1, 1902 entitled "An Act temporarily to provide for the administration of the affairs of civil government in the Philippine Islands, and for other purposes, etc.* Approved February 6, Washington, Government Printing Office, 1905
- U.S. CONGRESS, *Report of the Secretary of War*, US War Department, Appendix D. Washington, Government Printing Office, 1906

- U.S. CONGRESS, *Senate, Committee on the Philippines, Letter from the Secretary of War transmitting a copy of the original invitation for proposals or bids for concessionary contracts for the construction of certain proposed railway lines in the Philippine islands, etc.* Washington, Government Printing Office, January 22th 1906
- U.S. CONGRESS, *Report to the Secretary of War to the President, Appendix D*, Washington, Government Printing Office, 1906
- U.S. CONGRESS, *Senate, Message of the Governor General to the third Philippine Legislature relative to the proposed purchase of outstanding stock of the Manila Railroad Co by the Philippine Government*, Manila, 18th December 1915
- U.S. CONGRESS, *Senate,, Message of the Governor General to the Third Philippine legislature relative to the proposed purchase of the outstanding stock of the Manila Railroad Company by the Philippine Government*, Manila, 1916
- U.S. CONGRESS, *Senate Executive orders and proclamations issued by the Governor General during the Year 1917*, Manila, 1917
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Testimony of Horace Longwood Higgins. Response to the questions of the members of the Philippine Commission*, Manila, Bureau of Printing, July 19, 1899
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Report of the Taft Philippine Commission*, Washington, Government Printing Office, 1900
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Report of the Philippine Commission to the President*, 4 Vols., Washington, Government Printing Office, 1901
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Report of the Philippine Commission to the President. Testimony and Exhibits*, Washington, Government Printing Office, 1901
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Report of the Philippine Commission to the Secretary of War*. 3 Vols. Washington, Government Printing Office, 1900-1903.
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Reports of the Philippine Commission to the President, 1900-1903*, Washington, Government Printing Office, 1903
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Report of the Philippine Commission to the Secretary of War*. Manila, Bureau of Printing, 1904.
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION, *Reports of the Philippine Commission, the Civil Governor and the Heads of the Executive Departments of the Civil Government of the Philippine Islands (1900-1903)*. Washington, Government Printing Office, 1904.
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Sixth Annual Report of the Philippine Commission, 1905*, Washington, Government Printing Office, 1906.

- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Annual Report of the Philippine Commission*, Washington, Government Printing Office, 1908
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Report to the Philippine Commission, Purchase of the Manila Railroad*, Manila, 1915
- U.S. PHILIPPINE COMMISSION. *Report of the Secretary of Commerce and Police, Philippine commission 1915-1916*, Washington, Government Printing Office, 1918.
- U.S. WAR DEPARTMENT, *Military Notes on the Philippines*, Government Printing Office, Washington, 1898
- U.S. WAR DEPARTMENT, *Annual Report of the War Department for the Fiscal Year Ended June 30, 1901, Report of the Philippine Commission in Two Parts*, Part I. Washington, 1901.
- U.S. WAR DEPARTMENT, Senate, *Railroads in the Philippine Islands*, Document 283, Washington, Government Printing Office, 4 April 1902
- U.S. WAR DEPARTMENT, *Report of the Secretary of War, Appendix D*, Washington, Government Printing Office, 1906
- U.S. WAR DEPARTMENT *Report of the Philippine Commission to the Secretary of War 1915*, Washington, Government Printing Office, 1916
- WASHINGTON TIMES, 9 d'Agost 1899
- WEINBERG *Manifest Destiny: A Study of Nationalist Expansionism in American History*, Baltimore, 1935
- WESTERHOUSE, *Memorandum: Westerhouse to all Manila Railroad Co department heads*, Manila, 30 September 1919
- WESTERHOUSE, *Memorandum, Westerhouse to all Manila Railroad Co department heads*, Manila, 30 Gener de 1920
- WESTERHOUSE, *Memorandum*, Manila, 8 Juliol de 1921
- WESTERHOUSE, *Memorandum with attached report, Westerhouse to Sanvictores, secretary of Quezon*, Manila, 20 Abril 1920
- WESTERHOUSE, *Letter to the Editor, La Nacion*, Manila, 20 de maig de 1921
- WHITRIDGE, F.W., *Letter*, 27 November 1899
- WILCOX, W. B.; *Through Luzón on Highways and Byways*, Philadelphia, Frankin Book Co, 1901
- WILLIAMS A. *The Frontier Thesis and American Foreign Policy*, Pacific Historical Review, 1955
- WILLIAMS D., *The Odyssey of the Philippine Commission*, Chicago, A.C. McClurg, 1913
- WOOD, L., *Report of the Governor General of the Philippine Islands for the year ended 1924*, Washington, Government Printing Office, 1926

WORCESTER, D.C.: *The Philippines, past and present*, New York, Mac Millan Company, 1914

WORCESTER, D.C. *Report of the Secretary of the Interior to the Philippine Commission for the Year 1 September 1902 to 31 August 1903*. Manila, Bureau of Printing, 1904.

WORCESTER D.C. *The Philippine Islands and their People: A Record of Personal Observation and Experience with a Short Summary of the More Important Facts in the History of the Archipelago*, New York, Macmillan, 1898.