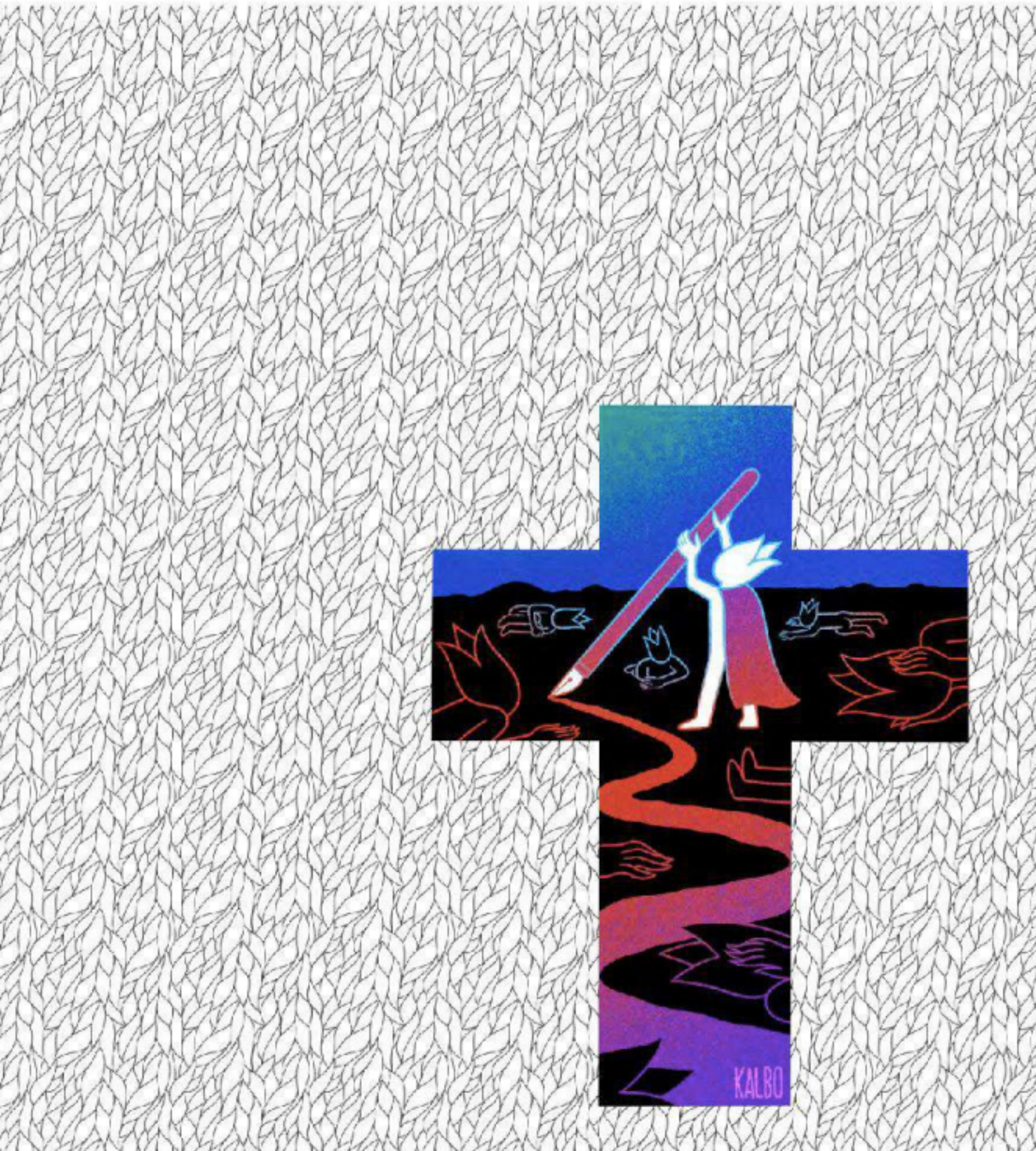
# LIKHAAN

The Journal of Contemporary Philippine Literature

Volume 15 | No. 1 | 2021 | ROMULO P. BAQUIRAN JR. *Issue Editor*



# LIKHAAN 15
# The Journal of Contemporary Philippine Literature

The University of the Philippines Press
Diliman, Quezon City

LIKHAAN
THE JOURNAL OF CONTEMPORARY PHILIPPINE LITERATURE

LIKHAAN 15
The Journal of Contemporary Philippine Literature
©2021 by UP Institute of Creative Writing

All rights reserved.

No copies can be made in part or in whole without prior written permission from the author and the publisher.

ISSN: 1908-8795

# NILALAMAN | TABLE OF CONTENTS

## INTRODUKSIYON / INTRODUCTION


vi **Maliit na Bagay: Varying Transformations Under the New Abnormal**
*Romulo P. Baquiran Jr.*
*Anna Felicita C. Sanchez*
*Victor Emmanuel Carmelo D. Nadera Jr.*


## FILIPINO

### KATHA


4 **ANG DIOS NG MGA KAMBING**
*Napoleon Arcilla*

17 **BALIK-WAS**
*MJ Rafal*

26 **Sekta**
*Zosimo Quibilan Jr.*

43 **Virlducea**
*E. J. Betita Villena*


### TULA


62 **Osipon**
*Ma. Cecilia C. de la Rosa*

68 **Umbayí sa Papawiring Bughaw**
*Ralph Fonte*

93 **Mula Kay Manansala**
*Enrique S. Villasis*

104 **KRIMINOLOHIYA AT IBA PANG MGA TULA**
*Allan Popa*

112 **Anti-Anti-Terror Law vs. Pro-Anti-Terror Law**
*The Makatàs:*


### SANAYSAY


120 **Ang Manila Boy sa Lansangan ng Asya: Naratibong Ulat Tungkol sa Pampublikong Transportasyon sa Timog Silangang Asya**
*Axle Christien J. Tugano*

162 **TRANSFINITY DIARY**
*Stefani Alvarez*

176 **Kubol:**

176 **Sining at Panata sa Bayan ng Macalelon, Quezon**
*Mikka Ann V. Cabangon*


### KRITIKAL NA SANAYSAY


194 **Nobelang *Bata, Bata . . . Pa’no Ka Ginawa?* Politikang Seksuwal at Problema ng Kasarian sa Talambuhay ni Lualhati Bautista**
*E. San Juan Jr.*

216 **Telebisyon bílang Panitikan**
*Louie Jon A. Sánchez*


### GRAPHIC STORY


236 **Halaga sa F—KED**
*Tilde Acuña*

# ENGLISH

## FICTION

252 **Movements**
*Reil Benedict Obinque*

259 **The Mop Closet**
*Ino Habana*

276 **Of Angels and Saints**
*Carlo Rey Benedict Laurena*

292 **Eye of the Petalstorm**
*Adrian Carl Pescador*

## CREATIVE NONFICTION

304 **The Resident of Our Indian Mango Tree**
*Ella Leenail Deduro*

309 **Enforcing in Paradise with The Chainsaw Man**
*Karl R. de Mesa*

322 **Overheard in a Pandemic**
*Maria del Carmen R. Castillo*

329 **"Maliit na Bagay"**
*Sylvelyn Almanzor*

341 **The Words We Believe In**
*Ian Rosales Casocot*

357 **THE RISKS OF ENGAGING WITH POETRY**
*Maria-Fe Parco Ortner*

## POETRY

366 **Sustained Scars**
*Trish Shishikura*

376 **Mycelium and other poems**
*Joel Vega*

385 **Origin Story**
*Rodrigo Dela Peña Jr.*

393 **To the Child I'll Never Have**
*Ned Parfan*

408 **Bell in the Rain, a Jungle, and Other Poems**
*Zeny May Recidoro*

## AKDANG BUHAY

416 **Dr. Resil B. Mojares: National Artist for Literature 2018**
*Charles Dominic P. Sanchez*

425 **Literary Calendar and Selected Bibliography of Literary Works, 2021**

441 **Selected Bibliography of Literary Works, 2021**

449 **Notes on the Contributors**

459 **About the Editors**

**Abstract**

This paper presents the current state of public transportation of the (10) countries that consist of the Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). From personal narratives of the author from his travels in Southeast Asia, it aims to ascertain the following: (1) establishing legitimate ties between the Philippines and Southeast Asia by appropriating the Filipino language and perspective and (2) presenting the importance of the Philippines as a part of Asia and how Asia plays an essential role in strengthening the Philippines' transportation sector.

**Keywords**

Timog Silangang Asya, transportasyon, lansangan, ugnayan, paglalakbay, Southeast Asia, transportation, street, relationship, travel

**English title**

Manila Boy on the Road: A Personal Narrative on Public Transportation in Southeast Asia

# ANG MANILA BOY SA LANSANGAN NG ASYA:

## *Naratibong Ulat Tungkol sa Pampublikong Transportasyon sa Timog Silangang Asya*

**AXLE CHRISTIEN J. TUGANO**

**Panimula: Gunita ng Manlalakbay sa Panahon ng Pandemya**

Sa halos dalawang taong pananalasa ng COVID-19 sa buong daigdig, marami nang nabago sa kapaligiran at mobilidad ng mga tao sa bawat lipunan. Kinasapitan at pumalaot ang lahat sa tinurang *Bagong Kadawyan* (New Normal) (hiram mula kay Reyes 2020)[1]—isang transisyong pantao na lubhang nagpabago sa mga kinasanayang gawi. Nariyan ang pagbabago sa edukasyon, paghahanapbuhay, libangan, at mga transportasyon. Sa kaso ng mga manlalakbay, salot ang idinulot ng pandemya sapagkat pinaralisa nito ang daloy ng turismo at libangang pandaigdig. Kanselado ang lahat ng paglalakbay, limitado ang serbisyo ng mga pandaigdigang paliparan, at nagsasarahan ang mga prontera ng bawat bansa. Sa kaso ko bilang isang manlalakbay, naputol din pansamantala ang layuning pag-aralan at turulin ang kahalagahan ng Asya sa Pilipinas at ang lugar ng Pilipinas sa Asya.

Sa aking mga naging paglalakbay bilang *Manila Boy* (lalaking nakatira sa Kalakhang Maynila) sa sampung bansa sa Timog Silangang Asya (2014—2018), marami akong gunita at alaalang maibabahagi sa katuturan ng mga Pilipino—panahong malaya at mayabong pa ang paroo't paritong paggalaw ng mga tao. Mula ito sa aking mga karanasan at obserbasyon bilang manlalakbay kung bakit nakumpuni ang ganitong uri ng sanaysay at naratibong ulat. Mahalaga ang pagbabahaginang karanasan. Ayon sa kamamayapa pa lamang na teologo na si Jose de Mesa (2003), ang karanasan ng isang tao ay isang subhetibong pagpapakahulugan, interpretasyon, o pagtingin nito sa obhetibong realidad sa pamamagitan ng kanyang mga pandama (de Mesa 2003). Kaya't sa pag-aaral na ito, aking maibabahagi ang ilang mga piling gunita ng aking paglalakbay na mayroong talab sa kasalukuyang dinaranas sa panahon ng pandemya.

Habang naglalakad-lakad nitong mga nakaraang linggo sapagkat muling ipinatupad ang Enhanced Community Quarantine (ECQ), limitado ang mga sasakyan. Wala akong kotse at anumang behikulong magagamit. Biglang naalala ang nakaraang mga panahon kung kailan kaliwa't kanan ang busina, trapiko, at nagsisiksikang mga tao sa loob ng bus at dyip. Biglang nasambit, "Mas okay pa pala noon kahit nakakabuwisit,

1 Pakikipagtalastasan kay Wensley Reyes (ng Philippine Normal University) noong Hulyo 30, 2020. Ayon sa kanya, ang kadawyan ay maiuugat sa salitang *dawi* o *nadawi* na kapwa nangangahulugang usual, common, customary, o frequent. Sa pakikipagtalastasan din ni Reyes kay Jely Galang, kinumpirma ng huli na madalas na ginagamit ang kadawyan sa lugar ng mga Ilokano sa Hilagang Tarlac at Ilocos. Dagdag pa ni Galang, sa wikang Ilokano, maaaring magkapalit o maging iisa ang titik "d" at "g" (hal., ka[g]awyan = kagawian).

kaysa ngayon, wala ngang sasakyan at siksikan, pandemic naman." Dahil sa COVID-19, ang Kalakhang Maynila na noo'y mayroong 80—96 na bilang ng mga ruta ay naging 31 na lamang (Tugano 2020). Gayundin, ang mga dyip na binabarikadahan na ngayon ng mga de-plastik na harang na noo'y bumibilang ng 55,000 sa bawat lansangan, ngayon ay 2,000 na lamang (Tugano 2020). Sa mga ganitong gunita naalala ang mga naging obserbasyon at paghahambing ko noon sa Pilipinas at mga bansang dinayo sa Timog Silangang Asya sa antas ng transportasyon. Tuturulin sa pag-aaral na ito ang kritikal na sanaysay hinggil sa kalagayan ng tranportasyong naobserbahan sa Timog Silangang Asya at kung paano ito makatutulong sa kaunawaan at malay ng mga Pilipino bilang mga Asyano.

## Naratibong Ulat sa mga Pampublikong Transportasyon

Liban sa seguridad,[2] mahalagang salik din na ikinokonsidera ng mga turistang katulad ko ang kalagayan ng transportasyong mayroon ang isang dadayuhing bansa. Sangkap ng nasabing konsiderasyon ang uri ng mga sasakyan, aksesibilidad nito para sa mga tao, at epekto nito para sa kanilang sarili. Sa mekanismo nito, malaki ang nagiging ugnayan ng transportasyon at sa pagpapanatili ng kaunlaran (sustainable development) sa antas ng turismo, mula sa payak na dahilang ang transportasyon ay siyang magsisilbing tsanel sa pagitan ng mga turista at pupuntahang lugar hanggang sa sukdulang epekto nito sa daloy ng ekonomiya ng isang bansa (Saenz de Miera at Rossello 2012). Halimbawa, malaki ang ilulugi ng isang merkado kung hindi naihatid ang mga toneladang produkto sa tamang oras dulot ng malalang kalagayan

2 Nais kong linawin ang esensiya ng seguridad sa panig ng mga manlalakbay katulad ko. Mas higit na binibigyang tuon dito ang pisikal na seguridad (physical security) kumpara sa ekonomikong seguridad (economic security). Ang una ay tumutukoy sa uri ng seguridad na maaaring makaapekto sa pisikal na pangangatawan ng turista katulad ng pagkapahamak, pagkasira ng ilang bahagi ng katawan, aksidente, o maging pagkamatay. Samantala, ang ikalawang uri ay tumutukoy sa mga seguridad na mayroong kinalaman sa pananalapi, daloy ng ekonomiya, o di kaya'y sa abot-kayang mga bilihin at pamamasyal. Sa ganang akin, hindi gaanong tinitingnan o pinapansin ng mga turista ang economic security ng dinadayong bansa. Taliwas ito sa ilang argumentong makaaapekto ang daloy ng ekonomiya o poverty/ underdevelopment sa impresyon ng mga banyagang turista (Arnaldo 2019). Sa katunayan, hindi naman talaga ito ang primaryang priyoridad ng mga turista sa kung mahal o mura o di kaya'y mayaman o mahirap ba ang bansang pupuntahan. Lalo pa't halimbawa sa kaso ng mga Europeang manlalakbay, hindi nila alintana ang salik na ito kung abot-kaya nilang nakukuha ang paglalakbay sa ibayong dagat lalo na sa Aprika at Asya. Hindi mapapasubaliang mas malaki ang halaga ng kanilang pananalapi (hal., Euro o Pound, maging US Dollar) kumpara sa mga bansang binabansagan nila bilang Third World Countries. Gayundin kung bakit malinaw sa katulad nating mga Pilipino na mahal, magastos, at pribilehiyo ang paglalakbay sa Europa dahil sa mga nasabing salik ng ekonomiya o pananalapi.

ng trapiko (congestion) (Badger 2013). Gayundin sa mga turista, nakabababa ng kalidad para sa isang dinarayong bansa kung sukdulan ang traffic congestion na umiiral dito. Usapin ito ng pagkabawas, pagkawala, o pagkasayang ng pera at oras ng mga turista. Bagama't sa ilang pag-aaral, sinasabing natural na realidad ang trapiko sa malaking imahen ng turismo. Madalas na nagkakaroon ng traffic congestion sa mga tourist spots katulad ng mga museo o iba pang heritage sites, mga dagat/beaches, o maging mga parke/plaza (Wie at Choy 1993). 'Ika pa nga, maaaring palagpasin ito o tolerable ang ganitong mga sitwasyon. Ngunit paano kung ang kalagayang ito ay nararanasan na ng mga tao sa pang-araw-araw nilang pamumuhay at tila bagang bahagi na ng kanilang normal na buhay. Katulad ng nararanasan natin sa Pilipinas, na tila kalbaryo hindi lamang para sa mga turista kundi pati na rin sa mga ordinaryong tao ang malalang kalagayan ng trapiko.

Ayon sa tala ng Traffic Index noong 2019, pangalawa ang Maynila, Pilipinas sa mayroong pinakamalalang traffic congestion sa buong mundo na sumusunod lamang sa Bengaluru, India (CNNPS 2020). Ibig sabihin, 71% ng ekstrang oras (hindi kasama ang pagpasok sa trabaho) ng mga komyuter ay napupunta o nasasayang lamang dahil sa trapiko (Sweet 2011; CNNPS 2020). Para sa mga turista, isa sa mga rason kung bakit ayaw o iniiwasan nilang puntahan ang Maynila dahil para sa kanila, underdeveloped ito at sinasabayan pa ng malalang kalagayan ng trapiko (Arnaldo 2019). Sa aking mga naging paglalakbay sa ibayong dagat partikular na sa sampung bansa ng Timog Silangang Asya (rehiyong ASEAN), naobserbahan ko rin ang kalagayan at aksesibilidad ng transportasyon at trapiko lalo na sa mga kabisera nito. Iba-iba ang lebel ng transportasyon at intensidad ng mga trapiko lalo pa't iba-iba rin ang nagiging hadlang dito katulad ng kakulangan ng espasyo dulot ng posibleng kakulangan sa pagpaplanong urban (urban planning); mga posibleng mababang kalidad ng impraestruktura kung kaya't puta-putaking pagsasaayos ang ginagawa rito; at ang lumalaking bilang ng mga sasakyan. Mas pinili kong obserbahan ang mga kabiserang rehiyunal ng mga bansa sa Timog Silangang Asya (talahanayan 1) lalo na ang mga uri ng sasakyan o transportasyong mababakas dito at ang intensidad ng kanilang mga trapiko batay sa aking obserbasyon.

Mayroong iba't ibang moda ng transportasyong mababakas sa ibayong dagat ng Timog Silangang Asya. Nakabatay o naaayon ito sa katangiang heograpikal at kinasanayan ng buong lipunan. Upang mapadali ang

paghahambing patungkol sa transportasyon, hinanay ko ang mga bansang ito batay sa aking personal na obserbasyon. Bilang pagtatatwa, nais ko lang linawin na hindi tuwirang absoluto o perpektong kaalaman ang aking inihahain dito, bagkus, ang mga talang mababakas dito ay nakabatay sa obserbasyon at pananaw ng isang Pilipinong turistang katulad ko. Kung mayroon mang napagkamaliang ideya kaugnay dito, bukas pa rin ito sa pagwawasto, pagpapaunlad, at pagpapalawak sa mga susunod na pag-aaral. Samakatwid, panimulang tala lamang ito ng personal na obserbasyon sa usaping lansangan sa Timog Silangang Asya, batay sa personal na danas. Gayumpaman, hindi pa rin nito binibitawan ang akademikong talastasan kung kaya't sinubukan pa rin isaalang-alang ang pagsasangguni sa mga literaturang posibleng sumuporta, sumusog, at magpatotoo sa aking iginawad na obserbasyon.

| Mga Kabisera ng Bansa sa Timog Silangang Asya | Uri ng mga Pangunahing Transportasyon | Intensidad at Aksesibilidad ng Trapiko |
|---|---|---|
| Maynila, Pilipinas | bus, tren, motor, taxi | malala |
| Bangkok, Thailand | bus, tren, tuktuk, taxi | katamtaman |
| Singapore City, Singapore | bus, tren, taxi | katamtaman |
| Kuala Lumpur, Malaysia | bus, tren, taxi | katamtaman |
| Yangon, Myanmar | bus, motor, taxi | hindi malala |
| Vientiane, Laos | tuktuk, motor | hindi malala |
| Phnom Penh, Cambodia | tuktuk, motor | hindi malala |
| Hanoi, Vietnam | bus, motor | hindi malala |
| Jakarta, Indonesia | bus, motor, taxi | malala |
| Bandar Seri Begawan, Brunei | bus, taxi | hindi malala |

Sa aking personal na obserbasyon, posibleng mas kumportable para sa mga turista ang sistema ng transportasyong mayroon ang Maynila, Pilipinas; Bangkok, Thailand; Singapore City, Singapore; at Kuala Lumpur, Malaysia dahil mababakas sa mga lunsod ang iba't ibang uri ng sasakyan katulad ng kotse, motor, taxi, at tren (metro train). Hindi ko muna hinanay dito ang Jakarta, Indonesia sapagkat wala pa silang naitatayong metro train nang minsang binisita ko ito noong 2018. Taong 2019 lamang unang naging operasyonal ang LRT Line ng Jakarta kung kaya't sandamakmak ang naging trapiko dahil sa mga flyover at LRT/MRT na ginagawa ng kanilang pamahalaan (Victoria 2020). Katulad ito sa ilang kuwento ng mga nakatatandang kaibigan sa akin nang ipinapatayo pa lamang ang LRT Line 2, halimbawa, noong dekada 1990, na nagdulot ng malalang trapiko sa kahabaan ng Aurora Boulevard—pangunahing daan papunta sa mga

University Belt. Sa kabilang banda, tila naituring kong may kahirapan (hassle ang konsepto nito, hindi kahirapan na poor) ang transportasyong aking naranasan sa Yangon, Myanmar; Vientiane, Laos; Phnom Penh, Cambodia; Hanoi, Vietnam; at Bandar Seri Begawan, Brunei.

**Mala-Maynilang mga Lansangan at Sasakyan, Komparatibong Ulat**
Bilang turista, tipikal ang mga sasakyang makikita sa Maynila, Bangkok, Singapore, at Kuala Lumpur. Liban sa mga pribadong sasakyan, mababakas dito ang iba pang mga pampublikong sasakyang katulad ng bus, taxi, at motor. Tampok sa Bangkok ang maliit na sasakyan na kung tawagin ay *tuktuk*.[3] Nagmimistula rin itong taxi ng mga Thai kung minsan at patok ito sa mga turista ng lunsod. Gayumpaman, kahit magkakapareho ang halos lahat ng sasakyang makikita sa mga bansang iyon, iba-iba naman ang intensidad at aksesibilidad ng trapiko nito. Sa kontemporaneong kasaysayan ng Thailand at Pilipinas, problema rin noon ng Bangkok ang malalang trapiko at maliliit na kalsada. Panahon pa lamang ni Haring Chulalongkorn (Rama V), pinag-iisipan na nito ang plano sa pagpapaunlad ng kabisera. Gayumpaman, dekada 1960 na pinaunlad ng Bangkok ang mga kanal nito at nagpalaki ng mga kalsadang magdurugtong sa kabisera papunta sa mga malalayong lalawigan (Hussey 1993). Sa mga ganito ring panahon, pinasimulan ng Pilipinas ang pagpapatayo ng mga kalsadang magkokonekta sa Kalakhang Maynila at mga lalawigan. Sinimulan halimbawa ang North Luzon Expressway (NLEX) noong 1965 samantalang 1969 naman ang South Luzon Expressway (SLEX). Ang una ay magsisimula mula Balintawak hanggang Mabalacat, Pampanga samantalang ang huli ay mula Alabang hanggang Santo Tomas, Batangas. Ayon kay John Paragas Lambino (2010), umunlad pa ito noong dekada 1990. Sumanga pa halimbawa ang NLEX papuntang Central Luzon sa pamamagitan ng Subic-Clark-Tarlac Expressway (SCTEX) at ang SLEX sa CALABARZON, halimbawa, hanggang sa pier ng Batangas (Paragas Lambino 2010). Sa ngayon pa nga, mararating na natin nang mabilisang oras ang Baguio City sa pamamagitan ng Tarlac-Pangasinan-La Union Expressway (TPLEX) na nakaangkla pa rin sa NLEX.

3 Bagama't talamak din sa Timog Silangang Asya ang tuktuk, iba-iba ang pisikal na katangian nito. Batay sa aking obserbasyon, sa Thailand, maliit ito na magkakasya lamang ang apat na tao. Tila hinahatak ito ng isang motor. Sa aking pagtataya, may pagkakahalintulad ito sa mga mala-tuktuk na bumibiyahe mula Gil Puyat hanggang Mall of Asia. Sa Cambodia, bagama't hinihila rin ng motor, magkakasya ang anim na tao. Mas malaki nang kaunti ang mga tuktuk sa Thailand. Samantala, ayon sa aking obserbasyon, ang pinakamalaking tuktuk ay nasa Laos (Luang Prabang). Sa aking paglalarawan, kasinlaki nito ang pinakamaliit na dyip sa Pilipinas, na nagsasakay ng walo hanggang sampung tao.

Katulad ng Pilipinas, ang lipunang Thai ay nagdurusa sa pagitan ng 7:30 hanggang 10:00 ng umaga dahil ito ang nagmimistulang rush hour ng mga mag-aaral at empleado. Bagama't maraming alternatibong transportasyong nasasakyan ang mga Thai liban sa tren, katulad ng mga bangkang bumibiyahe sa Ilog ng Chao Phraya. Kung ang Bangkok ay mayroong Chao Phraya, hindi ko rin naman ipahuhuli ang Maynila. Ginamit na rin natin ang Ilog Pasig upang gawing ruta ng alternatibong transportasyon sa katubigan. Kilala na natin halimbawa ang Pasig River Ferry Service na operasyonal na bumibiyahe mula Pinagbuhatan, Pasig hanggang Intramuros, Maynila at binubuo ng labindalawang istasyon (Rodriguez 2020; Trillanes 2020).

Bukod sa paglalakad, isa rin sa disiplinang nakaugalian ng mga empleadong Thai sa Bangkok ay ang pagpaparada ng kanilang mga sasakyan sa pampublikong lugar sa Mo Chit. Mula roo'y sasakay ng tren papasok ng trabaho nang sa gayo'y hindi na makasagabal ang kanilang mga sasakyan sa trapiko (Novio 2020). Mabilis ang pagdami ng mga pribadong sasakyan sa Pilipinas at Thailand dahil abot-kaya na itong mabibili sa pamamagitan ng installment. Gayumpaman, sa kaso ng Thailand, halimbawa, kung saan nagmura ang mga halaga ng sasakyan noong 2012, mas pinaiigting ng kanilang pamahalaan ang pagdaragdag ng mga malalawak at malalaking kalsada sa madaling panahon (Novio 2020). Ang ganitong pagdami ng pribadong sasakyan sa Bangkok ay nagsimula noong 1990 hanggang 1991 kung saan nasa 146,000 na mga sasakyan ang lumahok pa sa mga kalsada ng Bangkok (Hussey 1993).

Samantala, katulad ng naobserbahan ko rin sa Singapore, katamtaman ang trapiko rito. Kakaunti o bibihira lamang ang congestion sa lunsod at nagiging katamtaman lamang lalo na tuwing day-off o weekend (Ricohermozo 2020). Gayundin sa Kuala Lumpur, Malaysia na sa kabila ng maraming sasakyan dito, tuloy-tuloy pa rin ang pag-usad dahil sa maraming bilang ng mga malalaking kalsada na sinasamahan pa ng mga di-trapikong alternatibong ruta (Tapales 2020). Kung tutuusin, kung babalikan lamang ang kasaysayan, mas naunang nagkaroon ng maayos na sistema ng transportasyon ang Maynila kumpara sa Singapore at Malaysia. Panahong kolonyal pa noon nang mapalitan sa Kamaynilaan ang mga kalesa ng mga sasakyang de-makina (Pante 2014). Hanggang sa pagpasok ng mga dekada 1960 hanggang 1970, kulang o mababa pa ang kalidad ng transportasyon sa Singapore at Malaysia, lalo pa't sa huli, taong 1976 lamang nagkaroon ng maayos na masasakyang bus ang

mga tao (Walters 1979; Li et al. 2011). Sa Singapore, halimbawa, katulad ng Pilipinas, nagkaroon sila ng tren na bumibiyahe sa kalsada. Taong 1902 nang buuin ang Singapore Electric Tramways Company (London) ngunit nawala rin ito kinalaunan. Kung kaya't ang mga lumang bagon nito noong Unang Digmaang Pandaigdig ay kinumberti sa pagiging bus sa pangunguna ng Singapore Traction Company (STC) Limited (Soon at Cheong 2016). Ang ganitong pagkakatulad ay mababakas din natin sa Pilipinas. Buhat sa mga sasakyang pandigma ng mga Amerikano noong Ikalawang Digmaang Pandaigdig na ikinumberti kinalaunan ng mga Pilipino ang jeepney (tatalakayin sa mga susunod na bahagi) na isang tatak at marka ng pagiging Pilipino.

Kung tatasahin, naglipana na sa mga panahong ito ang mga aksesibol na sasakyan sa Maynila. Ang malaking tanong ngayon, bakit tila napag-iwanan ang Maynila o Pilipinas sa ganitong sistema ng dalawang bansa? Kung itatanong ito sa ibang tao, marahil ang isasagot ay "Mayroon kasi silang disiplina, kaya ganoon sila kaunlad." Kadalasan ko itong naririnig sa mga Pilipinong nagsipaglubog na sa kultura ng ibang bansa sa matagal na panahon ngunit sa tuwing pag-uusapan ang Pilipinas ay walang humpay itong ikinukumpara at nilalait. Ngunit ang ganitong pahayag ay atrasado, irasyunal, at mapanghamak sa kaugaliang Pilipino. Tila bagang isinisisi natin palagi sa kultura at ugali nating mga Pilipino ang antas ng progreso sa bansa. Binubuhay ng ganitong pananaw ang esensiyalismong kolonyal na pinuna na noon ni Syed Hussein Alatas (1977) sa kanyang *Mitos Peribumi Malas* o *The Myth of the Lazy Native*—isang pagsalba laban sa kolonyal na konstruksiyon hinggil sa paggawa at disiplinang Malay na kinabibilangan nating mga Pilipino. Napatunayan ito halimbawa ngayong COVID-19, patuloy pa ring isinisisi ng pamahalaan sa bayan ang patuloy na paglobo ng positibong kaso sa sakit, sa kabila na sadsad na sinusunod naman ng mga mayoryang Pilipino ang protokol na kanilang ipinatupad. Isang paninisi sa kabila ng patuloy pa ring nakabukas ang prontera ng ating bansa, hindi tuwid na planong medikal, at baluktot na pagtugon dito.

Ngunit sa kabilang banda, hindi rin naman nating maitatanggi ang mas aksesibol na transportasyon sa Singapore at Malaysia. Makikita halimbawa sa sistema ng kanilang mga bus ang pagiging sistematiko nito. Ang bawat bus ay may kani-kanilang numero (code) na magtatakda ng kanilang ruta; may mga ispisipikong istasyong bababaan/titigilan; at higit sa lahat, may eksaktong oras ng pagdating at pag-alis. Kung

kaya't ang bawat mamamayan ay mayroong application sa kanilang mga cellphone kung anong oras darating o aalis ang bus sa istasyong malapit sa kanilang kinaroroonan. Ibig sabihin, "tao ang maghahabol sa bus" at hindi "bus ang maghahabol sa tao." Malayo ito sa realidad ng Maynila na kalimitang mababakas sa ilang mga bus o dyip na kadalasang tumitigil sa hindi tamang bababaan. Sa kaso ng Malaysia at Singapore, hindi nila alintana kung may sasakay o wala sa hinihintuang istasyon dahil ang kanilang kita ay nagmumula sa pamahalaan. Gayundin sa panig ng mga pasaherong may pagpapahalaga sa konsepto ng batas na matiyagang naghihintay ng pagtigil ng bus sa itinakdang istasyon (Ricohermozo 2020). Gayumpaman, katulad ng nabanggit, porous ang kulturang Pilipino, hindi kontrolado ang paggalaw ng mga tao sa lipunan—isang dahilan upang hindi dapat isisi sa taumbayan ang suliraning ito. Sa halip, tingnan na isang biktima ng lipunan. Mauunawaan na ang imahen ng mga Pilipinong nakikipaghabulan sa dyip o bus upang makasakay, paghihinto ng dyip o bus kung saan-saan ay upang makahabol sa kita o boundary sa pasada, pagsisiksikan sa mga tren, kakulangan ng masasakyang mga behikulo, at iba pa ay isang larawan at realidad na mas kailangan pang bigyan ng pansin ang pagpapaunlad ng transportasyong Pilipino. Isa itong bagay na hindi dapat sukuan at tanggapin na lamang bilang normal na buhay nating mga Pilipino. Dahil kung nagawa at nakaya ng mga Malay at Singaporean, mas lalong magagawa nating mga Pilipino.

Mahalaga ring maobserbahan ang pagkakaroon ng mga tren (LRT, MRT, o metro train) sa isang lunsod dahil nagiging alternatibo itong transportasyon ng mga turista at ordinaryong manggagawa sa mas praktikal at mabilis na pamamaraan. Ang pagkakaroon ng mga metro train bilang isang uri ng multi-modal na transportasyon ay nakakatulong upang masugpo ang lumalalang kalagayan ng trapiko ng isang urbanisadong lunsod na kinabibilangan ng lumalaking populasyon (Fu at Gu 2018). Mas pinapadali nito ang daloy ng turismo at ekonomiya ng isang lugar. Sa mga narating kong bansa lalo na sa Timog Silangang Asya, para sa akin, tatlo lamang ang naobserbahan kong may maayos na sistema ng transportasyon sa tren. Una na rito ang Bangkok Mass Transit Systems (BTS) (pig. 1) sa Bangkok, Thailand. Nagsimula itong maglingkod sa publiko noong 1999 kung saan dalawampu't tatlong istasyon lamang ang makikita at mapupuntahan, umiikot sa mga mahahalagang distrito ng komersiyo at turismo ng Bangkok (Verougstraete at Enders 2014). Sa pagdaan ng panahon

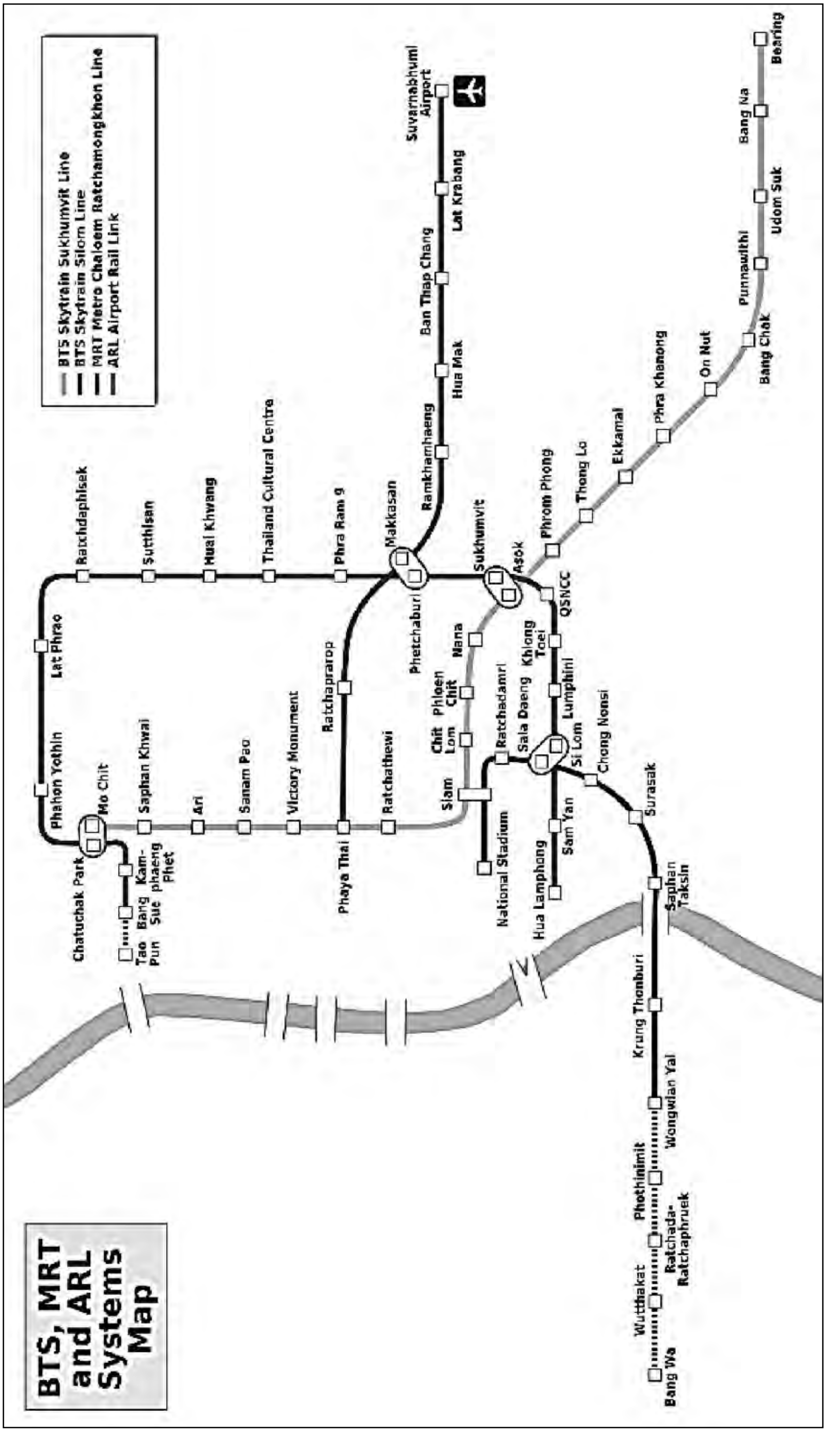
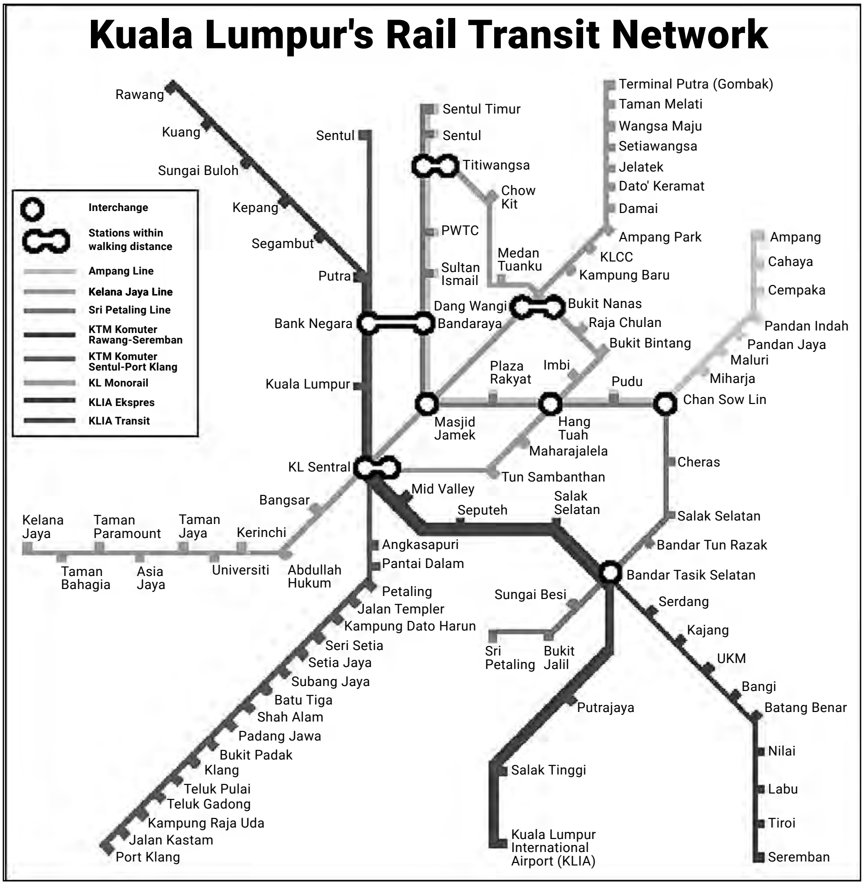



**Fig. 1.** Mapa ng Bangkok Mass Transit Systems (Langeasy w.t.)

hanggang sa kasalukuyan, binubuo na ito ng limampu't dalawang istasyon na bumabaybay sa Sukhumvit Line, bumibiyahe sa hilaga at timog silangang bahagi ng Bangkok (Wat Phra Si Mahathat hanggang Kheha) at Silom Line na siyang umiikot sa sentro ng komersiyo ng lunsod (National Stadium hanggang Bang Wa). Kumokonekta ang BTS sa linya ng Mass Rapid Transit (MRT) (BTSG 2018),[4] Bus Rapid Transit System (BRT), at Airport Rail Link (ARL) hanggang sa paliparan ng Suvarnabhumi (Rodgers 2019).

Gayundin ang matayog na sistema ng tren sa Kuala Lumpur, Malaysia (pig. 2). Ang pagkakabuo ng mga daang-bakal sa bansa ay dulot ng kanilang pamamayagpag sa panahon ng Industrial Revolution na sinabayan pa ng yumayamang daloy ng ekonomiya sa pamamagitan ng kalakalan (Leinbach 1975; Masirin et al. 2017). Noon pa man, isa ang Kuala Lumpur sa mga sentro ng komersiyo kung kaya't hanggang sa panahon ng modernisasyon at urbanisasyon, pinagyaman pa lalo ng mga Malay ang kanilang sistema sa tren bilang transportasyon. Sa kasalukuyan, ang Light Rail Transit System (LRT) ng Kuala Lumpur ay binubuo ng walong linya (Tapales 2020). Tinatawag na LRT Route ang mga linyang umiikot sa sentro ng komersiyo ng lunsod katulad ng Ampang Line (Ampang hanggang Sentul Timur), Kelana Jaya Line (Kelana Jaya hanggang Putra), at Sri Petaling Line (Sri Petaling hanggang Sentul Timur) (GTM w.t.). Inilaan naman para sa mga destinasyong sub-urban mula noong 1995 (Masirin et al. 2017) ang mga commuter rail lines katulad Sentul-Port Klang Line (Sentul hanggang Port Klang) at Rawang-Seremban Line (Rawang hanggang Seremban). Samantala, ang maliit na tren na kung tawagin ay monorail na binuksan noong 2003 ay bumibiyahe mula KL Sentral hanggang Titiwangsa (Masirin et al. 2017). Liban pa sa mga ito, mayroon ding tren na naghahatid sa palirapan ng Kuala Lumpur—KLIA Ekspres (KL Sentral hanggang Kuala Lumpur International Aiport), non-stop o direktang biyahe hanggang paliparan at ang KLIA Transit na humihinto sa limang mga istasyon bago makarating ng paliparan. Katulad ng Bangkok, Thailand (Hua Lamphong), binuksan din ng Kuala Lumpur ang sistema ng tren na bumibiyahe patungo sa ibang mga lalawigan katulad ng Kuala Perlis, Perak, at Penang at sa ibang bansa katulad ng Singapore.

4 Sa kasalukuyan, idinagdag/idadagdag ang Northern and Southern Green Line extensions na bibiyahe mula Mo Chit hanggang Khu Khot; Pink Line mula Khae Rai hanggang Min Buri; at ang Yellow Line mula Lad Prao hanggang Sam Rong.



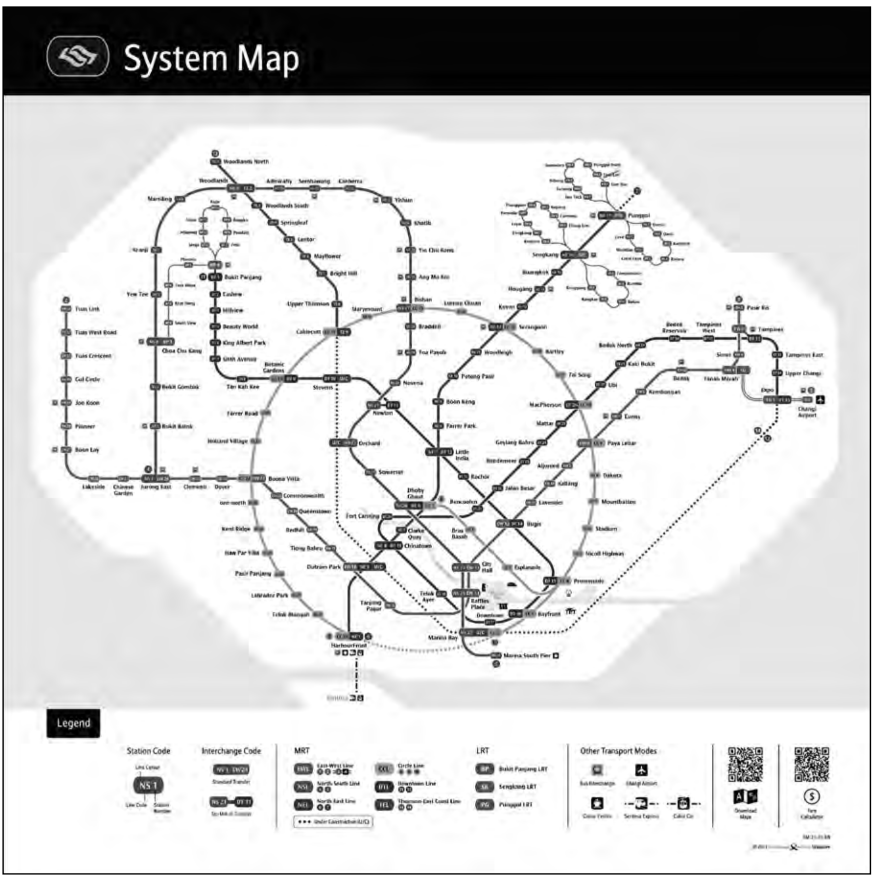

**Pig. 2.** Mapa ng Tren sa Kuala Lumpur, Malaysia (Go2 Travel Malaysia w.t.)

Hindi rin dapat ipinahuhuli rito ang Pilipinas. Bago pa man matapos ang ikalabingsiyam na siglo, ipinatayo na ang Ferrocarril Nacional de Filipinas na magiging Philippine National Railways (PNR) sa hinaharap upang bumiyahe sa mga malalayong lalawigan. Taong 1888 pa lamang, bumabagtas na ang PNR mula Maynila hanggang Dagupan, Pangasinan. Kalauna'y nagkaroon ng ruta mula Maynila hanggang Bulacan at Cabanatuan, Nueva Ecija, Laguna, at hanggang sa Legazpi, Albay (IR 2018). Patuloy na pinauunlad ang ruta nito at posibleng harayain sa hinaharap, na magkakaroon ito ng kaunlaran, katulad ng nasa Singapore at Malaysia.

Sa Singapore, ayon sa aking obserbasyon, mababakas talaga ang pagiging sistematiko nito . Habang papaunlad pa lamang noon ang Singapore, mabusisi nilang pinag-aaralan noong dekada 1960 kung

angkop ba sa kanilang lunsod/bansa ang pagtatayo ng sistema ng tren (Chee-Meow 1981). Inagapan ng pamahalaan ang nagbabantang malalang trapiko na umiiral katulad ng nangyayari sa ibang bansa. Naranasan nila noong 1975 ang mabagal na daloy ng mga sasakyan dulot ng malalang trapiko lalo na sa Central Business District (CBD), dahilan upang paghigpitan at kontrolin ang mga pumapasok ditong pribadong sasakyan (Toh at Phang 1997). Inangkop din ng pamahalaan ang desisyon at pangangailangan ng taumbayan kung kaya't noong 1987 hanggang 1992, sinimulan na ang pagpaplanong urban at pagtatayo ng ilang istasyon ng tren. Kalaunan, tatawagin ito bilang Mass Rapid Transit (MRT) (pig. 3) na binubuo ng halos dalawang daang istasyon at walong linya.

Tinatawag bilang MRT Route ang mga linya ng East-West Line (Tuas Link hanggang Pasir Ris o sa paliparan ng Changi); North South Line




**Pig. 3.** Mapa ng Tren sa Singapore (Land Transport Guru w.t.)

(Jurong East hanggang Marina South Pier); North East Line (Harbour Front hanggang Punggol); Circle Line (Marina Bay hanggang Dhoby Gaut o Harbour Front); Downtown Line (Expo hanggang Bukit Panjang); at Thomson-East Coast Line (Woodlands North hanggang Woodlands South). Ang maliliit na ruta ng LRT ay umiikot din sa maliliit na lugar o distrito katulad ng Punggol, Bukit Panjang, at Sengkang (LTG w.t.). Sa sobrang sistematiko ng kanilang transportasyon sa tren, kakaunti na lamang ang gumagamit o bumibili ng sariling sasakyan. Isa pa, hinihikayat din ng pamahalaan na tangkilikin ng mga Singaporean ang pagsakay sa tren at mga pampublikong bus upang maiwasan at makontrol ang banta ng traffic congestion sa buong bansa (NUS w.t.) na katulad ng nabanggit, na kanilang problema noong 1975 (Toh at Phang 1997).

Kung oobserbahan, taliwas ito sa paniniwala ng ilang mga Pilipino kung bakit sila bumibili ng sariling sasakyan. Kalimitang maririnig na dahilan ng mga Pilipino ay dahil sa hindi aksesibol ang tranportasyong mayroon ang Pilipinas lalo na ang tren. Anila, sa tuwing sila ay aking nakakausap, mas mainam nang maipit sa trapiko sa loob ng sariling sasakyan kumpara sa mga tren. Isa pa, hawak nila ang kanilang oras–kung kailan sila aalis at bibiyahe, isang bagay na hindi posible sa mga pampublikong transportasyon na kung saan araw-araw na kalbaryo ng mga manggagawang Pilipino. Sa tuwing bumibili ng sasakyan ang ilang mga Pilipino, problema lamang nila marahil ang desisyon sa pagpili ng angkop na sasakyan sa lansangan ng bansa, "The right car will also depend on Philippine weather and the current state of our roads and traffic." (Matabuena 2017) at ilang pag-aalaga rito. Ngunit, kailangang tandaan na ang pagkakaroon ng sasakyan sa kulturang Pilipino ay isang pribilehiyo at hindi kumon. Litaw na litaw rito ang matagal nang tinukoy ni Zeus Salazar na Dambuhalang Pagkakahating Pangkalinangan (Salazar 1998)—sa itaas na bahagi naroon ang kakaunting bilang ng elit na mayroong kakayahang "humawak ng oras" sa pamamagitan ng kanilang pribadong sasakyan. Samantalang sa ibaba ay naroon ang mayorya ng taumbayan na limitado ang kakayahan sa ganitong mga bagay at walang magagawa kundi umangkop sa realidad ng lansangan, kung saan kinakailangang gumising nang maaga upang hindi abutan ng rush hour at uuwi nang lagpas sa alas-otso ng gabi kung iniiwasang makipagbalyahan sa mga sasakyan. Ang resulta, pagtulog na lamang ang ilalaan sa natitirang oras pagkauwi para sa kinabukasang trabaho.

**Bakit Hindi Gaanong Pinupuntahan ang Maynila?**

Katulad ng Singapore, isa ang Maynila sa mga lunsod ng Timog Silangang Asya ang nanguna sa pag-iisip at pagpaplano ng pagkakaroon ng tren sa kabisera. Maiuugat ito sa termino ng mga nagdaang Pangulo sa ating bansa. Walang pagtatangi rito ngunit kailangan ding malaman kung kaninong administrasyon ito naging operasyunal. Liban pa, hindi rin mababanggit ang tinurang pre-feasibility phase ng mga nasabing proyekto dahil teknikal at malawak ang saklaw nito. Bagkus, simpleng itinuon at tumalon na lamang talaga sa pormal na pagbubukas ng mga tren para paglingkuran ang taumbayan. Panahon pa noon ng panunungkulan ni Pangulong Ferdinand Marcos nang maisipang buuin ang Light Rail Transit Authority (LRTA) noong 1980 (Dungca at Orbon 2015). Unang naitayo at binuksan ang LRT 1 na noo'y bumabagtas mula sa istasyon ng Roosevelt hanggang Baclaran (pig. 4) noong 1984. Praktikal ang pagkakatayo sa mga nasabing lokasyon dahil dito rin matatagpuan ang mga bus na bumibiyahe sa mga probinsiyang nasa Norte at Timog ng Luzon (Pacheco-Raguz 2010; Dungca at Orbon 2015). Taong 2003 naman o sa administrasyon ni Pangulong Gloria Macapagal-Arroyo nang simulang buksan sa publiko ang LRT 2 (mula Recto hanggang Santolan). Nitong Hulyo 2021, pinasinayaan ni Pangulong Rodrigo Duterte ang pagbubukas ng LRT-2 East Extension Project, kung saan mula Santolan, idinugtong ang panibagong istasyon ng Marikina-Pasig at Antipolo, Rizal (Rey 2021a). Samantala, ang MRT 3 ay itinayo noong 1995 at naging operasyunal noong 1999 o administrasyon ni Pangulong Erap Estrada, upang bumiyahe mula Taft Avenue hanggang North Avenue.

Bagama't hindi maitatangging umuusad pa lamang ang sistema ng tren sa Maynila, batay sa aking obserbasyon, liban sa mga trapiko, primaryang dahilan din ang akses sa tren kung bakit hindi gaanong pinupuntahan o nais puntahan ng mga turista ang Maynila. Una, hindi tourist friendly ang mga tren sa Maynila. Hindi katulad ng naobserbahan ko sa Thailand, Malaysia, at Singapore, at maging sa mga bansang Australia, Taiwan, Portugal, Spain, at France, wala man lang mga pamphlet o leaflet ang makikita sa terminal o istasyon ng mga tren na naglalaman ng mapa/ruta, mga posibleng puntahang lugar at kung saang istasyon sila bababa, at mga kaugnay pa. Esensiyal ito sa mga turistang bagong salta lamang sa Maynila. Bukod pa rito, hiwa-hiwalay o hindi interkonektado ang tatlong linya ng tren. Ibig sabihin, halimbawa, kinakailangang magbayad muli o bumili ng panibagong tiket ang mga pasahero bago

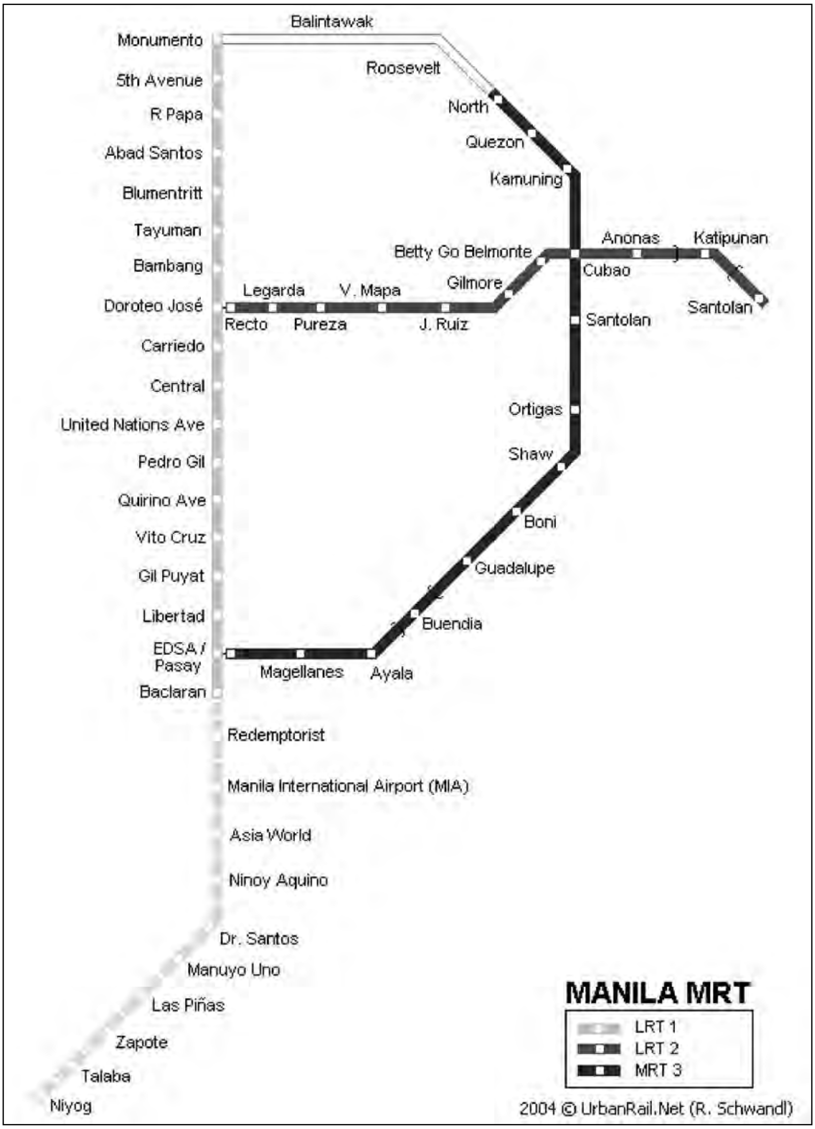
**Pig. 4.** Mapa ng Tren sa Metro Manila (Sun 2014)

sila makasakay sa MRT Line 3 kung sila'y manggagaling sa LRT Line 1 o LRT Line 2. Problema rin kung maituturing ang pagbili ng tiket sa tren dahil mula noong 2001 hanggang 2015, tanging magnetic ticket lamang ang ginagamit ng mga pasahero na kung saan nabibili lamang ito sa loob ng mga istasyon (Ronx 2020). Bagama't maaaring kargahan ang tiket hanggang isang daang piso. Napalitan lamang ito kinalaunan ng Beep Card na maaaring kargahan ng higit pa sa isang daang piso (Zoleta 2020). Magkagayumpaman, kahit na mayroong pagbabago, nagdudulot pa rin ito ng abala katulad ng mahahabang pila kung minsan. Dahil bukod nga sa mayroong inspeksiyong isinasagawa ang mga security guards (na wala sa ibang bansa) sa mga pasahero, tanging sa istasyon lamang nabibili ang mga tiket. Kung kaya't aking iminumungkahi na itulad sana ito sa mga naging obserbasyon ko sa ibayong dagat na kung saan maaaring bumili o magdagdag ng pamasahe sa kanilang mga Beep Card sa iba't ibang convenience store, grocery o supermarket, at sa iba pang mga alternatibong lugar.

Pangalawa, walang istasyon ng tren ang nanggagaling o kumokonekta sa Paliparan ng Ninoy Aquino (Aquino 2020). Sa aking obserbasyon,

hindi malayo ang posibilidad kung bakit walang gaanong pumupuntang turista sa kabisera ng bansa. Kung papansinin nga, pahirapan pa ang pagtawid-tawid sa Terminal 1, Terminal 2, Terminal 3, at Terminal 4 ng ating pandaigdigang paliparan dahil walang tren ang kumokonekta sa mga ito. Tanging mga bus o taxi lamang ang makapaghahatid sa mga turista sa iba't ibang terminal na kung minsan nga nagkakaroon pa ng pananamantala sa mga pasahero. Kung nanaisin mang pumunta ng mga turista sa Maynila, kinakailangan nitong sumakay ng bus o taxi para makarating lamang sa pinakamalapit na istasyon ng tren katulad ng Taft Avenue (MRT 3) o Gil Puyat (LRT 1). Hindi katulad ng mga naobserbahang paliparan sa ibang bansa kagaya ng Thailand (Suvarnabhumi); Malaysia (KLIA); Singapore (Changi); Australia (Kingsford Smith); Portugal (Humberto Delgado); France (Charles de Gaulle); Spain (Madrid-Barajas); at marami pang iba, dumurugtong ito sa mga tren na maghahatid sa mga turista sa kabisera. Bagama't hindi ko sinasabing walang pumupuntang turista sa Maynila dahil sa ganitong kondisyon at sitwasyon, ngunit posibleng tingnan ang mayopikong dahilan na ito kung bakit tila nilalapagan lamang o ginagawang lay-over ng mga dayuhang turista ang paliparan ng Maynila nang hindi man lang bumibisita sa mga tourist spots nito. Kaagad na lumilipad muli ang mga turista mula sa paliparan ng Maynila tungo sa Boracay, Palawan, o Cebu, halimbawa. Gayumpaman, unti-unting nagkakaroon ng reporma ang ating bansa sa ganitong usapin. Nagdaragdag na rin ang Pilipinas ng iba pang mga linya ng tren. Kasalukuyang tinatapos ang MRT Line 7 na siyang magdurugtong sa Quezon City at San Jose del Monte, Bulacan at ang Line 9 (Metro Manila Subway) na magdurugtong sa Mindanao Avenue at Paliparan ng Ninoy Aquino (pig. 5) (Camus 2017; Rey 2019; Camus 2019). Lalo na ang MRT Line 7 na inaasahang maging operasyunal sa taong 2022 (Rey 2021b). Kung gayon, sa pagtatapos ng proyekto, magiging posible at komportable na para sa mga turista ang pumunta sa Maynila na katulad ng kanilang tipikal na ginagawa sa kabisera ng ibang bansa.

Liban sa mga sa transportasyon, esensiyal din na salik ang panuluyan at pupuntahang lugar sa mga tinitingnan ng mga turista sa ibayong dagat. Masasabi nang maunlad ang turismo kung matibay ang pundasyon nito sa panuluyan, mga pupuntahang lugar, at mga natatanging aktibidad panturismo (Suparwoko 2012). Napapanahon ngayon, bago ang COVID-19, ang paglalakbay bilang mga backpackers na madalas na maoobserbahan sa Timog Silangang Asya, Aprika, Europa, at Latin




**Pig. 5.** Mapa ng Metro Manila Subway (PH Commute, w.tn)

Amerika. Upang makatipid sa paglalakbay, mas pinipili ng mga turista ang tumuloy sa mga abot-kayang panuluyan. Ginagawa nila ito upang panatilihin ang konsepto ng pakikihalubilo, pakikipagpalagayan ng loob, at pakikipagkaibigan sa mga kapwa turista (Verissimo at Costa 2018).

Matagal nang destinasyon ng mga backpacker ang ilang mga bansa sa Timog Silangang Asya. Sa pag-aaral ni Lisa Anne Betteridge (2016),

ipinaliwanag nito na ang pagkakaroon ng mga hostel ay dulot din ng mabilis na pagtaas ng porsiyento ng mga turistang backpacker. Dekada 1980 nang umusbong o nauso ang pagkakaroon ng mga hostel sa Thailand, Malaysia, Singapore, at Indonesia samantalang dekada 1990 naman ang Vietnam, Laos, at Cambodia (Bettridge 2016). Hindi pa kasama rito ang Brunei at Myanmar. Papaunlad pa lamang ang turismo ng nauna samantalang kakabukas pa lamang muli ng huli sa pandaigdigang turismo. Sa aking mga naging obserbasyon, hile-hilera o tabi-tabi ang mga backpacker hostel sa mga bansang (lalo na sa kabisera) katulad ng Vietnam, Laos, Cambodia, Thailand, Singapore, Malaysia, at Myanmar. Mura ang mga halaga nito na umaabot lamang ng tatlo hanggang pitong dolyar (USD) ang bawat gabi. Aksesibol ang lahat ng ito para sa mga turista. Kaya't dito makikita ang halaga ng akses sa transportasyon na aking binabanggit sa itaas. Isa sa dahilan kung bakit hindi gaanong maturista o puntahan ang Maynila—bukod sa limitado ang akses ng transportasyon mula sa paliparan pa lamang— ayhindi uso sa kabisera ang mga backpacker hostel. Sa ganang akin, bago nga sa pandinig at konseptong Pilipino ang backpacker hostel. Kung susuriin pa nga sa ating kultura ng pag-iisip at pananalita, madalas na nakarugtong ang konsepto ng mumurahing hostel sa konotasyon bilang isang makamundong espasyo. Malinaw naman na hindi inilaan ang mga ito para sa turismo. Sino nga ba naman ang mag-iisip na panturismo ang mga hostel/motel kung ang serbisyong inihahain nito ay pantatlo o panlimang oras lamang o di kaya'y kalahating araw lamang? Maoobserbahan ang ganitong mga sistema sa kahabaan ng EDSA o Taft Avenue, mga lugar na malapit sana sa ating paliparan. Sa halip, mas tila tuon pa nga yata ang pagpapatayo ng mga mamahaling hotel o kasino malapit sa paliparan dahil sa paniniwalang makatutulong ito sa pag-angat ng turismo ng Pilipinas (Roa 2020). Kung titingnan, itinataya ko na hindi ito ang mga nais puntahang lugar ng karamihan sa mga backpacker na turista. Isa pa, inilaan ito para sa mga mayayaman o may kakayahang makapag-hotel at kasino at hindi sa mga turistang backpacker. Gayundin, taliwas ito sa pagsusulong ng lokal na turismo. Tila bagang ang nagiging adyenda ay paigtingin muna ang pandaigdigang turismo bago pumaimbabaw ang lokal o sariling turismo. Malayo ito sa itinatadhana halimbawa ng bansang Thailand. Tuon ng pamahalaan na payabungin ang lokal na turismo ng bansa. May mga pagkakataon pa nga na dumami ang mga murang hotel/hostel sa lunsod upang dayuhin ito ng mga lokal na turista. 'Ika nga, dahil sa abot-kayang

halaga, magbabakasyon ang mga lokal na turista sa isang hotel upang magpahinga lamang (Novio 2020).

Sa kaso ng Maynila, bukod sa hindi nga talamak ang mga hostel na panturismo, napakamahal din ng iba pang mga alternatibong panuluyan. Karamihan sa mga ito ay malalaking hotel (3 star) na matatagpuan sa Maynila o malapit sa paliparan at umaabot ng dalawa hanggang tatlong libong piso (Bloom 2019). Kung titingnan, napakamahal nito para sa mga turistang backpacker kung ihahambing sa mga kabisera ng Timog Silangang Asya. Bagama't may mga murang panuluyan ang matatagpuan sa Malate at sa mga lunsod ng Quezon at Makati, limitado lamang ito at hindi naman talaga puntahan ng mga backpacker kung ihahambing sa ibang bansa liban na lamang kung dadagsain ang mga karatig lugar na malapit dito katulad ng Luneta at Intramuros (BSA w.t.). Kung tutuusin, malaki ang ginagampanang papel ng mga hostel na ito hindi lamang bilang panuluyan bagkus sa ikauunlad din ng lokal na turismo ng isang bansa. Nagiging network o tsanel ang mga ito sa mga pupuntahang lugar. Karamihan sa mga backpacker hostel ay nagsisilbi na rin bilang city guide sa mga dayuhang turista. Sa kanila nagtatanong ang mga turista kung saan maaaring pumunta; ano ang mga maaaring puntahan; at paano makakapunta sa isang partikular na tourist spot. Kung kaya't nagtataglay din sila ng dalawang bagay. Una, ang mga mapa ng lunsod. Mahalaga para sa mga turista ang city guide map nang sa gayo'y maging giya ito ng mga turistang nais maglakad o bumiyahe sa iba't ibang lugar. Liban pa rito, mahalaga ang mga tourist map upang mabatid ng mga turista kung gaano kalayo ang mga pupuntahang lugar mula sa inokupang hostel (Eboy 2017; Jancewicz at Borowicz 2017). Bagama't nauuso na rin ngayon ang GPS Waze o Google Map lalo na noong 2008 (Robinson 2018), esensiyal pa rin ang mga mapang papel para sa mga turista. Sa aking mga paglalakbay sa ilang bansa sa Asya at Europa, hindi nawawalan ng mga tourist map ang aking mga tinutuluyang hostel. Lalo na sa kabisera ng mga bansa sa Timog Silangang Asya, hindi ito nawawala liban na lamang sa Maynila. Libreng ipinamamahagi ng mga hostel sa Timog Silangang Asya ang mga mapa para sa mga turista kung kaya't aksesibol ang paglalakbay at paglalakad-lakad man lang sa mga lunsod. Bukod sa mga hostel, mapa rin ang kakulangan sa turismo ng Maynila. Mapapansin pa lamang ito sa arrival area ng ating pandaigdigang paliparan. Walang mapa ng lunsod o NCR na nakalaan para sa mga banyagang turista. Hindi katulad sa halos lahat ng napuntahang mga bansa, libreng ipinamimigay ang mga mapa

sa paliparan. Mahalaga ang pagpupursiging ito sa ibayong dagat dahil sa paliparan pa lamang, ipinapakilala na ng sariling bansa ang turismong mayroon ito.

Pangalawa, ang mga backpacker hostel sa lunsod ay nagiging tulay sa lokal na turismo ng sariling bansa. Karamihan sa mga hostel lalo na sa Timog Silangang Asya, liban muli sa Maynila, ay kakikitaan ng mga patalastas at brochure na nalalakipan ng mga lugar na maaaring puntahan sa ibang lalawigan. Halimbawa nang ako'y nasa Bangkok, maraming mga hostel doon ang tumutulong sa mga turista na makapunta o makabiyahe papunta sa ibang bansa katulad ng Cambodia o di kaya'y sa ibang mga lalawigan (Ayutthaya, Sukhothai, Chiang Mai, at Chiang Rai). Gayundin ang naranasan sa Vientiane, Laos (papunta sa Luang Prabang at Oudomxay); Ho Chi Minh City / Saigon (papunta sa Phan Thiet, Da Nang, o Da Lat); Siem Reap, Cambodia (papunta sa Phnom Penh at Kep); Kuala Lumpur, Malaysia (papunta sa Malacca); Taipei, Taiwan (papunta sa Kaoshiung); Yangon, Myanmar (papunta sa Bagan, Mandalay, at Taunggyi); Madrid, Spain (papunta sa Barcelona, Caceres, Segovia, Zaragoza, at Extremadura); at marami pang iba. Ang mga hostel na ito ay nagkakaroon ng direktang akses o koneksiyon sa iba't ibang linya ng transportasyon lalo na sa mga bus at tren. Dahil sa mga patalastas at brochure ng mga tourist spot na nakapaskil sa mga hostel, maeengganyo rito ang mga turista kung kaya't bibili sila ng tiket sa pamunuan ng panuluyan. Pagkatapos, ang mga hostel na rin ang bahalang magbibigay ng tiket sa mga turista. Nakalagay sa tiket ang takdang oras ng pag-alis ng bus o tren. Ang kainaman pa rito, may susundong van, kotse, o di kaya'y maliliit na sasakyan na libre sa mga turista mula sa tinutuluyang hostel patungo sa terminal ng bus o tren (Kerry 2013). Mula sa terminal, ipapakita na lamang ng mga turista ang tiket na binili mula sa mga hostel. Ang ganitong sistematikong kalakaran ay naobserbahan sa halos lahat ng mga bansang narating ko. Kung haharayain lamang, kung mayroon sanang maraming backpacker hostel sa Maynila na katulad ng nasa ibayong dagat, maaari rin itong tularan. Lalo pa't ang Maynila ay malapit sa kalat-kalat na mga terminal ng bus na bumibiyahe sa mga lalawigang nasa Norte at Timog ng Luzon. Maaari rin sanang mapuntahan at makilala ng mga turista ang magagandang lugar halimbawa ng Ilocos Region, Cordillera, Bikol, Gitnang Luzon, at marami pang iba na posible ang paglalakbay sa pamamagitan ng transportasyong panlupa. Madalas na pinupuntahan ng mga banyagang

turista ang mga markadong destinasyon katulad ng Palawan, Cebu, at Boracay. Bagama't hindi ko rin sinasabing hindi napupuntahan ng mga banyagang turista ang ilang lalawigan sa Luzon. Sa katunayan pa nga, kapag ako'y naglalakbay sa Luzon, may pailan-ilan ding mga banyagang turista ngunit hindi ito katulad ng mga nasasaksihan ko sa ibayong dagat lalo na sa Timog Silangang Asya.

**Magkakamukhang Realidad ng Jakarta at Maynila**

Katulad din ng Pilipinas ang Indonesia sa napakahabang panahon kung ang pag-uusapan ay sistema ng transportasyon. Bagama't nang marating ko ang Jakarta noong 2018, wala pa itong sistema ng tren at hindi rin ito kumokonekta sa paliparan ng Soekarno-Hatta (Soetta). Taong 2019 hanggang 2020 lamang naitayo ang fast train mula Jakarta hanggang sa paliparan ng lunsod (TJP 2018; WI 2019). Ayon sa aking pakikipagpanayam kay Ferdinand Philip Victoria, isang Pilipinong propesor sa Jakarta, Indonesia at dating diplomat sa Australia, magkaiba pa nga ang fast train sa skytrain na siya namang kumokonekta sa tatlong terminal ng paliparan (Victoria 2020). Iginiit pa nga nito na humahalintulad na ngayon ang Jakarta sa Singapore at Kuala Lumpur at malayo-layo pa ang hahakbangin ng Pilipinas. Kung tutuusin, magandang paghambingin ang Pilipinas at Indonesia. Sa aking obserbasyon, hindi nalalayo ang mga akses sa transportasyon at estado ng traffic congestion ng dalawang bansa. Bagama't mas malala pa rin nang kaunti ang Pilipinas.

Marami ring makikitang bus sa Jakarta bagama't karamihan sa mga ito ay pag-aari ng pamahalaan. Kalimitang makikita ang mga bus na bumibiyahe sa kahabaan ng Sudirman (EDSA kung ihahambing sa Maynila) ngunit may sarili itong istasyon na hihintuan. Bagama't naglaan na rin ng mga bus stops ang MMDA sa South Bound (Magallanes) at North Bound (Kamuning) (MMDA w.t.)[5] ngunit may iilan pa ring nagbababa at nagsasakay ng pasahero sa maling lugar lalo pa't kung walang nagbabantay na enforcer. Mahirap isiping nagiging masunurin lang tayo minsan kung mayroong nanghuhuli at nagbabantay na awtoridad. Isa pa,

5 Mayroong Bus Stop A at Bus Stop B ang kahabaan ng EDSA. Ang mga bus na bumibiyahe sa South Bound (Magallanes) ay tumitigil sa mga takdang babaan katulad ng Ermin Garcia, Arayat Cubao, VV Soliven, Connecticut, Shaw Starmall, Guadalupe, Buendia Avenue, at Mantrade para sa mga Stop A. Samantala, ang Stop B ay humihinto sa Kamuning, Monte de Piedad, Main Avenue, POEA Ortigas, Pioneer/Boni, Estrella, at Ayala Avenue. Gayundin, tumitigil naman ang Stop A ng biyaheng North Bound (Kamuning) sa Ermin Garcia, Cubao Farmers, Boni Serrano, SM Megamall, Shaw Boulevard, Guadalupe, Buendia Avenue, at Magallanes. Samantala, ang Stop B ay tumitigil sa Baliwag / 5 Star, Main Avenue, Ortigas Avenue, SM Megamall, Pioneer/Boni, Estrella, at Ayala Avenue.

sistematiko ang mga bus sa Jakarta. Kilala rito ang kanilang feeder bus na kung tawagin ay TransJakarta na may kani-kanila ring ruta at istasyon (van Steijn 2014; TJP 2017; Victoria 2020).

Mayroon din silang Point to Point (P2P) na mga bus sa iba't ibang lugar. Gayumpaman, nauuso rin ito ngayon sa Maynila. Pinasimulan ang Premium Point-to-Point (P2P) Bus Service upang bumiyahe nang tuluy-tuloy at walang hinihintuang lugar sa labinwalong ruta sa loob at labas ng Maynila (Vergara et al. 2019), bagama't hindi ito ang primaryang solusyon sa lumalalang trapik sa Maynila. Kahit mayroon na tayong P2P na mga bus kung ang makakasabayan nila sa mga lansangan ay ilang mga pasaway na drayber ng mga dyip at taxi, na walang humpay na sumisiksik at nakikipagkarerahan minsan, mawawalan din ito ng saysay.

Sa kaso halimbawa ng Jakarta, itinuturing ng karamihan ang *angkot* o *angkutan kota* bilang malaking problema ng trapiko sa halip na isang solusyon (Joewano et al. 2015). Ang angkot ay isang mini van o mga hindi de-aircon na bus na nagbababa at nagsasakay sa kalye nang walang itinatakdang istasyon (Victoria 2020). Binigyan ito ng prangkisa ng mga kooperatiba at ilang pribadong kumpanya upang makapagbigay ng serbisyo sa mga lansangan. Maihahalintulad ito sa mga dyip (jeepney) ng Kamaynilaan na kung saan-saan na lamang nagbababa at nagsasakay ng pasahero kung minsan (Joewano et al. 2015). Ang ilang mga dyip sa Pilipinas at angkot sa Indonesia ay nagiging dahilan ng malalang traffic congestion kahit sabihin pang nauuso na ang alternatibong sasakyan katulad ng P2P Bus. Nagkakatulad din ang kultura ng murahan, businahan, at sigawan ng ilang mga drayber ng dyip at angkot dahil kadalasan silang naggigitgitan o nagkakarerahan sa gitna ng lansangan (Victoria 2020). Maoobserbahan din sa Jakarta ang malawak na pagtangkilik ng mga tao sa *ojek pangkalan* o *ojek* na maihahalintulad sa Angkas ng Pilipinas. Malaki ang naitutulong ng ojek sa lipunang Indones dahil nababawasan nito ang traffic congestion at nakakatipid sa oras ng mga turista at manggagawa (Natadjaja at Setyawan 2016; Sholikah et al. 2017; Victoria 2020). Gayundin minsan sa Bangkok, karamihan sa mga motor ay isinasampa sa mga bangketa upang maiwasan ang trapiko (Hussey 1993).

Gayundin, may pagkakatulad ang dalawang bansa sa mga maliliit na sasakyan katulad ng *bajaj* (Indonesia) o tricyle (Pilipinas). Identidad din ito ng dalawang lipunan. Maituturing bilang marka ng lipunang Indones ang bajaj dahil nakapagbibigay ito ng mabilis na biyahe sa maliliit na espasyo ng lugar (Aiyar 2013). Pinalitan ng bajaj ang *becak* o

isang pedicab / rickshaw na noo'y talamak lamang sa Yogyakarta (Victoria 2020). Gayundin ang mga tricycle sa Pilipinas na talamak sa iba't ibang kalye o lansangan ng Maynila at maraming lalawigan (Dorado et al. 2015) Bagama't hindi gaanong nagiging hadlang sa trapiko ng Indonesia at Pilipinas ang bajaj at tricycle dahil hindi naman ito pinapayagan ng pamahalaan na bumiyahe sa mga malalaking kalsada. Kung babanghayin, halos mirror-image ang realidad ng Maynila at Jakarta pagdating sa sistema ng transportasyon. Ang dalawang bansang ito ay mayroong pinakamalapit na pagkakahawig sa antas ng pag-uugali (temperament) (Victoria 2020); kagustuhan; at pananaw sa buhay na mababakas sa kung paano sila umangkop at kumilos sa mga lansangan.

### Jeepney: Tatak ng Transportasyong Pilipino

Nang dumating sa Pilipinas ang Afghan at Alemang mga kaibigan na aking nakilala sa Bali, Indonesia, isa ang dyip sa mga bagay na ipinakilala ko sa kanila. Kinamangha nila ito dahil anila, "amazing, cute, and marvelous." Kaya't walang dudang ang dyip ay nakaumang na sa ating pagkakakilanlan. Sagisag ng kalinangan at kulturang Pilipino ang jeepney o dyip, ang sikat at pangunahing moda ng transportasyong laganap sa bansa. Mahaba ang naging kasaysayan nito—mula sa mga karwaheng hila-hila ng mga kabayo hanggang sa pagtatampok ng tinurang *auto calesas* na siyang pinagmulan ng modernong istruktura at disenyo ng dyip. Likas sa mga Pilipino ang maging malikhain. Ang mga nasirang sasakyan ng mga Amerikano noong Ikalawang Digmaang Pandaigdig ay kinumberti upang maging dyip (Otsuka et al. 1986; Meñez 1988) na kayang magsakay ng 12 o 16 hanggang 22 pasahero (Guss at Tuason 2008; Mateo-Babiano et al. 2020). Bagama't sa kasalukuyang panahon, iba-iba ang istruktura ng mga dyip batay sa lugar. Sa malayuang distansiya ng kabayanan sa mga lalawigan, madalas na bumibiyahe lamang ang mga dyip isa hanggang dalawang beses bawat araw. May itinatakdang oras ang kanilang biyahe kung kaya't punong-puno ang lulan nito—may mga pasahero sa bubong, may nakasabit, at may mga ekstrang upuan pa sa gitnang bahagi sa looban. Samantala, ibang-iba ang imahen ng dyip sa Kalakhang Maynila. Umaandar ito sa loob ng 24 oras sa bawat eskinita at lansangan, umaga at gabi.

Sa maagang pag-aaral ni Herminia Meñez (1988), inilarawan nito ang tematikong pagkakakilanlan ng dyip sa Pilipinas. Burdado ang disenyo ng mga dyip—kadalasang may kinalaman sa pag-ibig at pakikipagtalik, mga

kasabihan, relihiyosong simbolo katulad ng mukha nina Hesus at Maria (Guss at Tuason 2008), mga mukha ng kilalang artista, mga kasabihan para sa bayan, mga lokal na wika, at iba pang pagkakakilanlang Pilipino (Meñez 1988). Mapapansin din ang mga dyip na nagpapatugtog nang malakas— mga musikang halos hindi mo na maintindihan ang liriko dahil sa lakas. Karaniwan ito sa mga dyip na nagpapatakbo nang mabilis. Kolektibo itong kinikilala bilang mga "patok" na kinahuhumalingan ng karamihan. Kabaliktaran nito ang dyip na "kakarag-karag" ay yaong mga maliliit, mababagal, at may kalumaan. Gayumpaman, hindi rin nating maitatanggi na ang mga dyip minsan ay nakapag-aambag sa malalang trapiko, karamihan sa kanila ay humihinto upang kumuha at magbaba ng pasahero sa anumang lugar (kung minsan kahit sa hindi tamang babaan). Bagama't ang ganitong kinasanayang sistema ay pabor sa ating mga Pilipino dahil ibinababa at isinasakay tayo sa kahit anong lugar na ating nanaisin. Kung kaya't subukan mong dalhin ang isang Pilipino sa banyagang bansa na may sistematikong panuntunan sa batas trapiko, lalabas ang culture shock nito sa tuwing may ispisipikong istasyong hinihintuan ang mga bus. Naaalala ko noon na mukha akong siraulong pumapara ng bus sa Kuala Lumpur noong 2014. Gayumpaman, hindi rin naman natin masisisi ang mga drayber na nagpakatianod sa ganitong kultura. Karamihan sa kanila ay nakikipasada lamang ng ibang dyip na kadalasang pagmamay-ari ng ilang mayayaman (Otsuka et al. 1986). Isa itong bagay na talamak sa ating lipunan. Kinakailangan nilang mahabol ang boundary o kitang itinakda ng kanilang pinangangamuhang indibidwal at ang anumang kitang lalagpas dito ay magsisilbing uwing kita ng bawat drayber. Kaya't para sa kanila, problemang maituturing ang trapiko, na sinasabayan pa ng ilang mga mapagsamantalang traffic enforcer na nag-aanyong nangongotong, mga hindi nagbabayad na pasahero, at iba pa (Guss at Tuason 2008).

Ito ang realidad ng lansangang Pilipino lalo na sa kultura ng mga nakikipamuhay at nakikipagdanas sa dyip. Totoo ang modernong kasabihan, "Hindi mo alam ito, kasi richkid ka!" para sa mga taong walang kabatiran sa mundo ng mga nakikibaka sa lansangan upang mabuhay. Sa ngayon, dumaan na rin sa pagbabago ang mga dyip. Unti-unti nang inaalis ang mga lumang dyip sa lansangan. Napapalitan na ito ng mga de-tiklop at awtomatikong mga pintuan, de-aircon, at mas maluwag na espasyo upang maging posible ang pagtayo-tayo ng mga pasahero (Mateo-Babiano et al. 2020). Mas naging marhinalisado at kawawa ang kanilang

sektor, higit ngayong pandemya. Marami sa mga drayber ang nawalan at nagbenta ng kani-kanilang mga dyip upang mabuhay (Alegado at Calonzo 2020). Tumumal ang pasada sapagkat walang gaanong pasaherong sumasakay. Kaya't nakalulungkot tingnan na isa sila sa mga sektor na nanlilimos minsan sa mga lansangan upang mabuhay. Nagsimula ito ng ipagbawal ng pamahalaan ang pamamasada ng maliliit na dyip (kumakarga ng 10 pasahero) sa ilalim ng General Community Quarantine (GCQ) halimbawa (Marquez 2020). Ito ang buod ng lansangang Pilipino ngayon: ang naghaharing dyip noon ay dumaraan sa seryosong usapin na kinakailangang mabigyan ng karampatang pansin, simpatiya, at solusyon.

## Motor Diaries sa Timog Silangang Asya

Kaiba ang aking naging obserbasyon sa iba pang mga bansa sa Timog Silangang Asya liban sa mga nabanggit na sa itaas. Aksesibol ang transportasyon sa Thailand, Malaysia, at Singapore at nakasasabay na rin kahit papaano ang Indonesia at Pilipinas. Samantala, may mga bansa pa rin ang hindi pa makikitaan ng mga metro train sa kanilang kabisera dulot ng samot-saring kadahilanang pulitikal, ekonomiko, at pagpaplanong urban. Bagama't sa aking obserbasyon, ang kakulangang ito ay hindi gaanong nakakaapekto sa kanilang pamumuhay. Talamak halimbawa sa mga kabisera ng bansang Vietnam, Laos, at Cambodia ang paggamit ng motor. Sa Ho Chi Minh / Saigon halimbawa, dominante ng mga motor ang lansangan. Bibihira lamang makakita ng mga kotse at iba pang uri ng sasakyan. Sa minsang sinabi ng kaibigang Vietnamese noong 2017, mas marami pa ang populasyon ng mga motor kumpara sa mga tao sa Ho Chi Minh / Saigon.

Sa bawat pamilyang Vietnamese, dalawa hanggang tatlo ang kanilang pagmamay-aring motor sapagkat ang pagbili ng kotse sa Ho Chi Minh / Saigon ay napakamahal at pinapatawan ng napakalaking buwis (Sumera-Vu 2020).[6] Maoobserbahan sa lunsod ang *xe om* na katumbas ng Angkas sa Pilipinas na sinasakyan ng mga turista (Pike 2018). Ito rin ang kalimitang nirerentahang motor ng mga turista upang imaneho dahil sa pagiging praktikal nito sa lunsod. Liban pa sa turismo, ginagamit din ang mga motor upang kargahan o panghakot ng napakaraming produkto na dinadala sa mga palengke. Maoobserbahan din na kahit matatandang babae ay

6 Sa talaan noong 2015, ang lunsod ay mayroong 7.2 milyong sasakyan na nakarehistro—6.7 milyon dito ay mga motor samantalang 500,000 lamang ang mga kotse o iba pang malalaking sasakyan (Truong et al. 2017).

nagmamaneho at dumedepende pa rin sa motor bilang primaryang moda ng transportasyon (Hilario-Quilbio 2020). Ito ang dahilan kung bakit tinawag ang Ho Chi Minh / Saigon bilang "motorcycle city" (Van et al. 2013) na kung saan mas marami pa ang populasyon ng mga motor kumpara sa populasyon ng tao sa lunsod. Sa isa pang banda, maaari rin itong bansagan bilang "motorcycle dependent city" dahil sa mga ipinapakitang indikasyon nito sa antas ng turismo at transportasyon. Ang mga indikasyon ay dahil sa maraming Vietnamese ang nagmamay-ari ng mga motor o di kaya'y tumatangkilik dito bilang moda at alternatibong transportasyon (Van et al. 2013). Lehitimo ito dahil nagkukulang sa bus ang lunsod. Tinatayang sa bawat 1,000 residente ng lunsod ang naghahati sa isang bus (Van et al. 2013).

Sa Vientiane, Laos, bagama't hindi kasing dami ng nasa Ho Chi Minh / Saigon, motor din ang pangunahing moda ng transportasyon. Ito ang nakikitang solusyon ng pamahalaang Lao upang maiwasan at hindi magkaroon ng traffic congestion sa kabisera (LG w.t.). Batay sa aking mga obserbasyon sa Vientiane, walang trapiko rito o tila bagang wala ngang gaanong makikitang sasakyan liban sa mga tuktuk na sinasakyan lamang ng mga turista. Kung kaya't maaaring wala gaanong *traffic light* na makikita sa lunsod. Primaryang ginagamit ang mga motor o bisikleta ng mga mag-aaral at empleyado. Mapapansin ito sa mga paradahan (*parking area*) ng halos lahat ng institusyon katulad ng mga paaralan sa lunsod (Bernardo 2020). Gayumpaman, kung ihahambing sa Maynila ang Vientiane, mas mahigpit pa rin ang ating bansa pagdating sa mga motorista. Sa Vientiane, nakasaksi ako ng mga menor-de-edad na mga mag-aaral na nagmamaneho ng motor nang hindi man lang nasusuotan ng *helmet*. Legal pala ang ganitong sistema sa lunsod. Nakakapagmaneho ng motor ang mga batang gumugulang ng 11 hanggang 14 na taon at pinapayagan din diumano ang tatlong motorista o sakay bawat motor (Fong et al. 2015; Wada 2017). Hindi gaanong alintana o mahigpit ang panghuhuli sa mga lumalabag dahil nagkakahalaga lamang ng 30,000 Lao Kip o 4 dolyar (USD) ang sinumang mahuhuli rito (Fong et al. 2015). Mas aasahan pa sa hinaharap o nangyari na sa Laos ang pagdami ng mga taong may kakayahang makabili ng motor dahil inaangkat nila ang mga ito mula pa noon sa Tsina sa napakamurang halaga (Fuller 2007).

Katulad ng Vientiane, maaasahan din ang pag-unlad sa lunsod ng Phnom Penh sa Cambodia. Kaya't mapapansin dito ang mga halos sira-sirang mga daanan ngunit praktikal na transportasyon sapagkat tanging tuktuk at motor lamang ang maoobserbahang dumaraan dito. Bibihira

lamang ang mga pribadong sasakyan dahil mayroong kamahalan ang pagbili sa mga ito. Dominante sa Phnom Penh ang mga motor na patuloy na dumarami ang bilang dulot ng pangangailangang personal, praktikal, at panturismo (Sarath 2016; Chan 2020).[7] Bagama't nagkakaroon din minsan ng trapiko sa Phnom Penh dulot ng dumaraming bilang ng mga motor. Ngunit, ayon sa aking nakausap na drayber, hindi motor ang primaryang dahilan ng trapiko kundi ang sira-sira, masisikip na daanan, at kawalan ng tulay sa lunsod (DBK 2017). Kung kaya't sinisimulan na rin ng Cambodia ang urbanisasyon at pagpapalawig sa kabisera sa pamamagitan ng pagsasaayos ng mga kalsada lalo pa't ito ang nagsisilbing central hub ng bansa patungo sa iba pang lugar na puntahan ng mga turista katulad ng Siem Reap at Sihanoukville (Hansen w.t.; ADB 2019). Dagdag pa nito, minsan lang mag-ayos ng kalsada sa lunsod na kadalasang ginagawa pa tuwing buwan ng Marso o Abril (DBK 2017). Kung susuriin, buwan ito ng tag-init o hindi pa dumarating ang monsoon sa bansa. Sa ganitong pagkakataon, magandang ipasok ang Pilipinas bilang kasalungat dahil kung oobserbahang mabuti, talamak sa ating lipunan ang pagpapagawa ng mga kalsada kahit hindi pa ito gaanong nasisira. Malala pa rito, bukod sa umaabot ng ilang buwan o taon pa nga ang pagpapagawa sa mga eskinita, drainage system, o kalsadang hindi sira, tinatrabaho pa ito sa panahon ng tag-ulan na nagiging dahilan ng malalang trapiko at pagbaha. Gayumpaman, ang ganitong hindi maunawaang sistema ng bansa ay palaisipan pa rin sa mga mamamayang tulad ko.

## Dominasyon ng mga Taxi at Bus sa Lansangan

Liban sa mga bansang nabanggit pa, kakaiba rin ang aking naging obserbasyon sa maliit na bansa ng Brunei Darussalam hinggil sa kanilang transportasyon. Maoobserbahan dito ang sistema ng pagsakay-sakay at pagpapara ng mga pasahero sa mga pribadong sasakyan na nagsisilbing alternatibong transportasyon sa bansa.[8] Hindi katulad ng mga narating kong bansa sa Asya, Europa, at Australia, halos kulang talaga ang transportasyong naglilingkod sa publiko ng Brunei. Isang bagay na

7 Ayon sa talaan ng Ministry of Public Works and Transport ng Cambodia, mula 1990 hanggang 2020, pumalo na ng 5 milyon ang nakarehistrong sasakyan sa bansa at patuloy na nadaragdagan ng 300,000 hanggang 400,000 na panibagong sasakyan (40% dito ay mga motorsiklo). Gayumpaman, mas malaking porsiyento ng mga motor ang makikita sa Phnom Penh at Siem Reap, mga lugar na dinarayo ng mga turista. Para sa karagdagang estadistika (cf. Commandeur et al. 2017).

8 Sa bansang ito, nagsisilbi kung minsan bilang taxi ang ilang mga pribadong sasakyan. Kahit na anong sasakyan ay maaaring parahin na tila bagang umaangkas ka sa kanilang sasakyan. Madalas na ginagawa ito ng mga pasaherong taga-Gadong na nais magpunta sa Bandar Seri Begawan. Nagbabayad lamang sila ng isang dolyar (BND).

ikinalungkot ko noon sa Brunei, dahilan upang kaagad na tumungo sa Sarawak at Sabah, Malaysia. Wala silang sistema ng tren (metro train) at bilang lamang ang mga taxi at bus. Kadalasan pa nga, walang kasiguraduhan ang mga pasahero kung may darating bang bus o wala. Ang operasyon nito ay nagsisimula ng 6:00 ng umaga hanggang 6:00 ng gabi lamang (EITB 2019; Clemente 2020).

Gayumpaman, ang mga bus ang nagsisilbing primaryang moda ng transportasyon sa bansa liban sa mga limitadong bilang ng mga taxi. Bagama't halos kalahati ng populasyon ang hindi nasisiyahan sa sistemang ito (Wasil 2018). Kadalasan itong umiikot sa mga distrito ng Brunei-Muara, Kuala Belait, at Seria. Naglilingkod din ang kanilang bus sa mga pandaigdigang ruta katulad ng mga biyaheng tutungo sa Kuching, Miri, at Kota Kinabalu, Malaysia at Pontianak, Indonesia (MDCSPS w.t.). Bagama't ligtas at mayamang bansa, wala akong gaanong nakita noon na mga turistang naglalakad-lakad sa lunsod ng Gadong at Bandar Seri Begawan. Tunay nga naman talagang mahirap ang maglakbay sa bansang ito dahil sa kakulangan ng akses sa transportasyon katulad ng mga bus at taxi lalo pa't halos 80% ng kabuuang populasyon ay nakadepende sa kanilang sariling mga sasakyan (Wasil 2018).

Bukod sa pagpapara sa mga pribadong sasakyan upang makasakay (na kung tutuusin, hindi normal sa ibang kultura katulad nating mga Pilipino), tanging paglalakad o pagbibisikleta lamang ang akmang paraan upang maglakbay sa Bandar Seri Begawan (EITB 2019). Gayumpaman, kahit na mayamang bansa ang Brunei, mataas pa rin ang kanilang haraya sa pagpaplanong urban sa mga susunod na taon. Inilatag ng kanilang pamahalaang sultanato ang pagpapalawig at pagsasaayos ng mga kalsada at tulay lalo na sa mga distrito ng Tutong, Temburong, at Belait.[9] Gayundin, pinaiigting ang pagkakaroon ng mga urban buses, inter-district buses, pagdaragdag ng mga taxi, mga sasakyan sa katubigan katulad ng mga *penambang*; at mga rapid transit katulad ng mga tren

9 Tingnan ang mga sumusunod na dokumento: Department of Town and Country Planning, Ministry of Development, Brunei Darussalam, *Belait District Plan = Pelan Daerah Belait* (Brunei Darussalam: Jurutera Tempatan & Burchill VDM Pty, Konsortium Bumi Perancang, MAB Environmental Consultants, MAG Technical and Development Consultants, Angkasa Consulting Services, Danish Hydraulic Institute and Jurusy Perunding, w.t.); National Development Plan, *Brunei Darussalam Long Term Development Plan : Wawasan Brunei 2035; Outline of Strategies and Policies for Development (OSPD) 2007-2017* (Brunei Darussalam: Council for the Long-Term Development Plan, 2007); HAHD Engineering and Associates, *Temburong District Plan, 2006-2025 = [Pelan Daerah Temburong]* (Bandar Seri Begawan: HAHD Engineering and Associates with Aurecon New Zealand Limited, 2006); at Integrated Environmental Consultants Sdn. Bhd., *Tutong District Plan, 2010-2025 = [Pelan Daerah Tutong]* (Brunei Darussalam: Department of Town and Country Planning, Ministry of Development, 2010).

(MDCSPS w.t.). Ibig sabihin, magiging aksesibol na ang sistema ng transportasyon sa bansa para sa mga turista at lalo na sa kanilang mga mamamayan. Kung kaya't hindi rin malayong tingnan na dadagsain ito ng mga turista sa hinaharap lalo pa't ang Brunei ay nagsisilbing neksus ng dalawa pang katabing bansa sa Borneo—ang Malaysia at Indonesia.

Panghuli, maoobserbahan din na payak ang transportasyon sa Yangon, Myanmar. Ito ang kahuli-hulihang bansang narating ko bago tuluyang mabuo ang sampung bansang ASEAN noong huling bahagi ng 2018. Bilang isang turistang nagmamasid sa lunsod, maihahambing ko ang Yangon sa ingay ng mga sasakyang nasa Jakarta at Maynila; daloy ng trapiko sa Kuala Lumpur, Singapore, at Bangkok; at dami ng mga motor sa Vientiane, Phnom Penh, at Ho Chi Minh / Saigon. Katulad ng mga tipikal na lunsod sa Timog Silangang Asya, nakadepende ang mga Burmese sa bus at taxi bilang mga moda ng transportasyon. Sa halos tatlong milyon ng kabuuang populasyon, 85% dito ay sumasakay sa mga bus (Win 2019) na ikinumberti mula sa mga sirang sasakyan ng mga Hapones noong Ikalawang Digmaang Pandaigdig (TAT w.t.). Mayroong halos tatlong daang linya ang kanilang bus (MTI w.t.) na bumibiyahe sa buong lunsod at ang bawat linya ay mayroong kanya-kanyang numero bilang tanda ng ruta.

Gayundin, may sarili itong mga hinihintuang istasyon. Kung kaya't posibleng tingnan na kung bakit hindi gaanong malala ang trapiko sa Yangon. Gayumpaman, maaaring tingnan ang paunti-unting posibilidad ng pagkaranas ng lumalalang traffic congestion sa lunsod dahil sa dumaraming bilang ng sasakyan. Noon, hindi iniinda ng mga Burmese sa Yangon ang trapiko dahil sistematiko ang mga bus ngunit nagbago ito nang nauso at dumagsa ang pagbebenta ng mga imported o segunda mano na sasakyan noong 2008 (Kojima et al. 2015). Ito ang kasalukuyang bumibiyahe sa lunsod bilang mga regular taxi o Grab Car. Bagama't mayroong kamahalan ang pagbili ng mga kotse kung kaya't naipakilala lamang ang mga motorsiklo sa Yangon noong 2003 bilang alternatibong transportasyon o personal na sasakyan (Kojima et al. 2015).

Sa ganang ito, kung para sa ibang bansa, maganda ang nagiging epekto ng taxi at motor sa mga lansangan, siya namang hindi naging positibo sa Yangon. Ang taxi at motor ay mga nagmimistulang hadlang o nagiging dahilan ng lumalalang trapiko dahil karamihan sa kanila ay walang tiyak na terminal, istasyong hinihintuan, at personal ko pa ngang naranasan ang pagiging kaskasero ng ilang mga taxi drayber. Ang pahayag na ito

ay ayon sa aking tour guide habang kami'y naglalakad-lakad sa Shwe Dagon. Hindi rin gusto ng ilang mga Burmese ang motor (hindi katulad ng mga katabing bansa nito—Laos, Vietnam, at Cambodia) dahil bukod sa hindi ito praktikal bilhin o gamitin, delikado pa ito para sa kanila. Ito ang posibleng tingnan kung bakit sa ibang lalawigan ng Myanmar katulad ng Mandalay ay ipinagbabawal ang pagmamaneho o pagpapasok ng motor sa sentro ng lunsod (ADB 2019). Kung tutuusin, noong una, kinakaya naman talaga ng Yangon na paglingkuran ang tranportasyon ng mga tao dahil sapat ang bilang ng mga bus at ilang lumang tren (hindi metro train) (TAT w.t.) na bumibiyahe paikot ng lunsod, kahit wala ang mga napakaraming sasakyan o motor.

Gayumpaman, kailangan ding isipin na nagbabago ang panahon at espasyo ng lipunan kung kaya't kinakailangan din isaalang-alang sa positibong pagtingin ang pagkakaroon ng mga taxi at bus sa Yangon bilang alternatibo o solusyon sa lumalaking populasyon at pakikipagsabayan na rin sa urbanisasyon at modernisasyon ng daigdig. Isa pa, makikita/nakita na nga kahit papaano ang gamit (social utility) ng mga taxi at motor dahil ito ang kadalasang sinasakyan ng mga turistang dumagsa sa Myanmar nang buksan muli ang turismo nito noong 2014. 'Ika nga, tila bagang dalawang grupo ng sasakyan ang makikita sa Yangon—ang bus o tren na kadalasang sinasakyan ng mga ordinaryo at lokal na Burmese at ang mga taxi o motor na nirerentahan ng mga turista. Tunay ito dahil sa aking karanasan sa Yangon, komplikado at magulo para sa isang turista ang sumakay sa mga bus o tren dahil bukod sa hindi sila gaanong nakapagsasalita o nakauunawa ng Ingles, ang mga plaka o panandang ruta ng mga bus ay nasusulat sa sarili nilang wika. Hindi katulad ng ibang sasakyan, lalo na ng taxi na ginagawang Grab Car, maaaring sumakay na lamang ang turista nang hindi nakikipag-usap sa drayber dahil awtomatiko ka na nitong ihahatid sa paroroonan dahil sa Grab Application na nagtatakda ng ruta at halaga ng pamasahe.

## Lagom: Behikulong Pilipino Tungo sa Kanyang Tadhana

Naipahayag naman sa bahaging ito ang pangkalahatang obserbasyon sa katangian, sistema, at kultura ng transportasyong aking personal na nasaksihan at naranasan sa ibayong dagat ng Timog Silangang Asya. Iba-iba rin ang tunguhin at pag-angkop dito ng bawat lipunan. Hindi lamang isang behikulong umaandar at naghahatid o nagsasakay ang mga transportasyong ito ngunit kaakibat din nito ang identidad na mayroon

ang isang bansa. Gayumpaman, sa kabila ng teoretikal na pagdadalumat na ito, hindi maikakailang nakaaapekto sa pananaw ng mga turista ang pisikal na katangian, mekanismo, at akses sa transportasyon mayroon ang isang bansa—mga bansang kung tutuusin ay hindi naman talaga nalalayo sa kultura nating mga Pilipino. Bagama't sa unang sipat, posibleng maharayang magkakalayo ang agwat ng kaugalian at kaantasan nating mga Timog Silangang Asyano ngunit sa pamamagitan ng paglulublob at pagpapakatianod sa lansangang Asyano na kawangis ng nasa Maynila, maibubulalas na tayo ay magkakaugnay. Lehitimo ang ganitong posibilidad sa tuwing nararamdaman na tila baga tayong nasa Pilipinas sa tuwing naglalakad-lakad o nagsusuroy-suroy man lang sa ilang mga lansangan sa Timog Silangang Asya. Ilan sa mga panukat ay nabakas halimbawa sa mga trapiko, moda ng transportasyon, mobilidad, pagkilos, at pagtugon ng taong nakasalamuha natin sa dayuhang bayan.

Hindi lamang isang naratibong ulat tungkol sa aking nasilayan at naobserbahan sa mga lansangan sa Timog Silangang Asya ang nilayon ng pag-aaral na ito. Kumiling ako sa komparatibong pagsisiyasat sa lipunang Pilipino at sa mga dinayong bansa. Gamit ang mga naipasundayag na obserbasyon, nangakong magkakaroon ito ng aral at inspirasyon sa ating mga Pilipino. Sa papaanong paraan tayo makakaangkop, makaaahon, at mapauunlad na siyang nangyari sa mga katabi nating mga bansa. Kung nagawa ng mga bansang ito ang nasabing kaunlaran o tangkang pagpapaunlad, walang dudang may pag-asa at magagawa pa ito ng Pilipinas. Posible pa, ang Pilipinas ay magiging inspirasyon ng ibang bansa. Ang ganitong naratibong ulat na itinuon sa partikular na paksa (transportasyon) ay naghatid ng dalawang tadhana. Una, ang pag-uugnay sa Pilipinas at Timog Silangang Asya sa pananaw at wikang F/Pilipino. Pangalawa, ang pagtatampok sa kahalagahan ng Asya sa Pilipinas at ang lugar ng Pilipinas sa Asya.

Kinasangkapan at ginawang halimbawa lamang ang transportasyon upang pag-aralan ang lipunang Timog Silangang Asya sa talastasang F/Pilipino. Naniniwala akong napapanahon ang ganitong pag-aaral. Kailangang mabigyan ng puwang ang ibang kabihasnan lalo na ang Timog Silangang Asya nating mga Pilipino gamit ang ating pananaw at wika mismo. Tingnan na lamang halimbawa ang naging tunguhin ng "Pagpopook ng Araling Timog Silangang Asya at Araling ASEAN sa Araling Kabanwahan" at "Araling Kabanwahan, Kasaysayang Kabanwahan, at Araling Timog Silangang Asya."" (Navarro 2012; Elumbre 2015) na tumuon

sa interes nitong mabigyan ng pagpapahalaga ang diwa, karanasan, at talastasang Pilipino sa tunguhin ng pag-unawa at pakikipag-ugnayan sa kapwa at ibang kabihasnan (Elumbre 2019). Kontra-diskurso ang layunin nito, laban sa perspektibang di-maka-Asyano o di-maka-Pilipino kung saan nilimitahan at tiningnan tayong mga Asyano bilang atrasado, walang progreso, at batbat ng kahirapan. Katulad ng naging puna ni Syed Hussein Alatas (1977) sa kanyang *Mitos Peribumi Malas* na halos puro mito at pagpapalagay ang naging hatol sa atin ng kolonyalismo. Sa halip na tingnan ito sa ganoong mapanghamak na konotasyon, ang ganitong realidad sa Timog Silangang Asya ay normal, katanggap-tanggap, at nakakayang itawid at ipamuhay nating mga Timog Silangang Asyano sa napahabang mga panahon—isang bagay na hindi mauunawaan ng taga-labas (labas sa kalinangang Timog Silangang Asya). Kaya't mahalaga ang pagbabahagi ng sariling karanasan sa Timog Silangang Asya. Sapagkat, epistemolohikong pagtataguyod ito ng pananaw at wikang F/Pilipino upang maunawaan ang iba't ibang bayan sa labas ng Pilipinas (Elumbre 2019). Isang porsiyento lamang marahil ang transportasyon sa karagatan ng mga paksang maaaring matalisod, maipagtambal, at maisaakademiko ang ugnayan ng Timog Silangang Asya at Pilipinas.

Kung gayon anong behikulong Pilipino ang magdadala sa kanyang tadhana? Ito ang sasakyang imamaneho ng isang Pilipinong may pagnanasang maitampok at mapag-aralan ang Timog Silangang Asya gamit ang wika, kaunawaan, at kapakinabangang F/Pilipino.

## Mga Sanggunian


Aiyar, Pallavi. "The Ubiquitous Bajaj Remains an Indonesian Icon." The Hindu. Huling minodify Hunyo 23, 2013. https://www.thehindu.com/news/international/world/the-ubiquitous-bajaj-remains-an-indonesian-icon/article4841323.ece.

Alatas, Syed Hussein. *The Myth of the Lazy Native: A Study of the Image of the Malays, Filipinos, and Javanese from the 16th to the 20th Century and Its Function in the Ideology of Colonial Capitalism*. United Kingdom: Routledge, 1977.

Alegado, Siegfrid, at Andreo Calonzo. "Manila's Iconic Jeepneys Are One More Casualty of the Pandemic." Bloomberg CityLab. Huling minodify Disyembre 22, 2020. https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-12-21/coronavirus-recession-keeps-the-philippines-jeepneys-off-the-road.

Aquino, Michael. "Guide to Manila's Commuter Train System: It's Crowded aboard Manila's Trains, But You'll Get There Fast." Tripsavvy. Huling minodify Oktubre 22, 2020. https://www.tripsavvy.com/getting-around-bangkok-public-transportation-4689858.

Arnaldo, Ma. Stella. "Foreigners List 'the Good, the Bad and the Ugly, in PHL-Tourism Poll." *Business Mirror Philippines. Huling minodify Pebrero 18,* 2019. https://https://businessmirror.com.ph/2019/02/18/foreigners-list-the-good-the-bad-and-the-ugly-in-phl-tourism-poll/

Asian Development Bank (ADB). *Myanmar Transport Sector Policy Note Urban Transport Map.* Manila: Asian Development Bank, 2016.

Backpacker Southeast Asia (BSA). "Manila & Surrounds, Philippines." Backpacker Southeast Asia. Huling minodify Hulyo 26, 2018. https://southeastasiabackpacker.com/destinations/philippines/manila-surrounds/.

Badger, Emily. "How Traffic Congestion Affects Economic Growth." Bloomberg CityLab. *Huling minodify* Oktubre 22, 2013. https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-10-22/how-traffic-congestion-affects-economic-growth.

Bernardo, Anabelle. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

Betteridge, Lisa Anne. "What Makes Southeast Asia Attractive to Young European Backpackers?" Thesis, Modul University, Vienna, Austria, 2016.

Bloom, Greg. "The Philippines for Beginners: 7 First-Timer Fails to Avoid on Your Trip." Lonely Planet. Huling minodify Agosto 2, 2019. https://www.lonelyplanet.com/articles/the-philippines-for-beginners-7-first-timer-fails-to-avoid-on-your-trip.

BTS Group (BTSG). "Mass Transit." BTS Group. 2018. https://www.btsgroup.co.th/en/our-business/mass-transit.

Camus, Miguel. "MRT-7 Seen Completed, Ready for Operations in 2019." *Business Inquirer. Huling minodify* Hulyo 21, 2017. https://business.inquirer.net/233585/mrt-7-seen-completed-ready-operations-2019.

__________. "P393-B Metro Manila Subway is 'Project of the Century' for PH." *Business Inquirer.* Huling minodify Oktubre 16, 2019. https://business.inquirer.net/281164/p393-b-metro-manila-subway-is-project-of-the-century-for-ph.

Chan, Sok. "Registered Vehicles Increase 13 Percent in One Year." *Khmer*

*Times. Huling minodify Enero 9,* 2020. https://www.khmertimeskh.com/677837/registered-vehicles-increase-13-percent-in-one-year/.

Chee-Meow, Seah. "The MRT Debate in Singapore: To Do or Not to Do?" *Southeast Asian Affairs* (1981): 290–306.

Clemente, Wilfredo. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

CNN Philippines Staff (CNNPS). "Manila's Traffic Congestion is Second Worst in the World, Says Report." *CNN Philippines.* Huling minodify Enero 30, 2020. https://cnnphilippines.com/news/2020/1/30/Manila-second-worst-traffic-congestion-report.html.

Commandeur, Jacques, Paul Wasemann, Frits Bijleveld, Voun Chhoun, at Socheata Sann. "Setting Road Safety Targets in Cambodia: A Methodological Demonstration Using the Latent Risk Time Series Model." *Journal of Advanced Transportation* (2017): 1–9.

de Mesa, Jose. *Why Theology is Never Far From Home*? Manila: De La Salle University Press, 2003.

Department of Town and Country Planning, Ministry of Development, Negara Brunei Darussalam. *Belait District Plan = Pelan Daerah Belait.* Brunei Darussalam: Jurutera Tempatan and Burchill VDM Pty Limited, Konsortium Bumi Perancang, MAB Environmental Consultants, MAG Technical and Development Consultants, Angkasa Consulting Services, Danish Hydraulic Institute and Jurusy Perunding, w.t.

Di-banggit na Kinapanayam (DBK). Komunikasyon ni Axle Christien Tugano sa Phnom Penh, Cambodia. Oktubre, 2017.

Dorado, Neil John, Patrick Daniel Fabros, at Carlos Antonio Rupisan. "An Ergonomic Analysis of Tricycle Sidecars in Quezon City." *Procedia Manufacturing* 3 (2015): 2816–823.

Dungca, Joana Lisa, at Glenn Orbon. "The Philippine Railway System." Manuskrito. Quezon City: University of the Philippines, Diliman, 2015.

Eboy, Oliver Valentine. "Tourism Mapping: An Overview of Cartography and the Use of GIS." *Journal for Sustainable Tourism Development* 6.1 (2017): 61–67.

Elumbre, Adonis. "Pagpopook ng Araling Timog Silangang Asya at Araling ASEAN sa Araling Kabanwahan." *Saliksik E-Journal* 4.2 (2015): 1–26.

__________. "Pambungad: Lakbay-Kabanwahan sa Timog Silangang Asya, Pagdadalumat ng Karanasan at ang Pagbubuo ng Rehiyon." Nasa *Lakbay-Kabanwahan: Mga Salaysay ng Pangingibang-Bayan ng mga LIKASYAN, Tomo 1: Lakbay-Kabanwahan sa Timog Silangang Asya,* inedit

nina Adonis Elumbre at Atoy Navarro, 8–13. Maynila: Limbagang Pangkasaysayan, 2019.

Enidhi India Travel Blog (EITB). "Brunei Public Transportation-City Bus Service Details, Routes." Enidhi India Travel Blog. Huling minodify Enero 30, 2019. https://www.enidhi.net/2019/01/brunei-city-bus-service-details-routes.html.

Fong, Michelle, Jeffrey Measelle, Jessica Dwyer, Yvonne Taylor, Arian Mobasser, Theresa Strong, Susanne Werner, Siamphone Ouansavanh, Amphone Mounmingkham, Mai Kasuavang, Dalika Sittiphone, Khamhak Phoumesy, Keo Sysaythong, Khauphan Khantysavath, Somchit Bounnaphone, Amphone Vilaysom, Sengchanh Touvachao, Siviengxam Mounmeuangxam, Somchittana Souralay, Baoher Lianosay, Thongher Lia, at Jonathan Spector. "Rates of Motorcycle Helmet Use and Reasons for Non-use Among Adults and Children in Luang Prabang, Lao People's Democratic Republic." *BMC Public Health* 15 (2015): 1–6.

Fu, Xiao, at Yu Gu. "Impact of a New Metro Line: Analysis of Metro Passenger Flow and Travel Time Based on Smart Card Data." *Journal of Advanced Transportation* 5 (2018): 1–13.

Fuller, Thomas. "In Laos, Chinese Motorcycles Change Lives." *The New York Times*. Huling minodify Disyembre 27, 2007. https://www.nytimes.com/2007/12/27/world/asia/27laos.html.

Go2 Travel Malaysia (GTM). "Kuala Lumpur-Light Rail Transit System." Go2 Travel Malaysia: Travel Portal to Exotic Malaysia W.t. Inakses Agosto 31, 2021. bit.ly/3eZB9bO.

Guss, Dominik, at Ma. Teresa Tuason. "Jeepneys: Values in the Streets." *Culture & Psychology* 14.2 (2008): 211–36.

HAHD Engineering and Associates. *Temburong District Plan, 2006-2025 = [Pelan Daerah Temburong]*. Bandar Seri Begawan: HAHD Engineering and Associates in association with Aurecon New Zealand Limited, 2006.

Hansen, Ing. "SWOT Analysis of Transport in Cambodia Identifying Paths to Higher Efficiency and Sustainability." *CODATU XIII* (w.t.): 1–10. Inakses Marso 27, 2021. http://www.codatu.org/wp-content/uploads/SWOT-analysis-of-transport-in-Cambodia-identifying-paths-to-higher-efficiency-and-sustainability-IA-HANSEN.pdf.

Hilario-Quilbio, Glecy. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

Hussey, Antonia. "Rapid Industrialization in Thailand 1986-1991." *Geographical Review* 83.1 (1993): 14–28.

Integrated Environmental Consultants Sdn. Bhd. *Tutong District Plan, 2010-2025 = [Pelan Daerah Tutong]*. Negara Brunei Darussalam: Department of Town and Country Planning, Ministry of Development, 2010.

Inquirer Research (IR). "IN THE KNOW: History of railroads in PH." *Inquirer Research*. Huling minodify Abril 23, 2018. https://newsinfo.inquirer.net/984438/in-the-know-history-of-railroads-in-ph.

Jancewicz, Kacper, at Dorota Borowicz. "Tourist Maps—Definition, Types and Contents." *Polish Cartographical Review* 49.1 (2017): 1–12.

Joewono, Tri Basuki, Djoen San Santoso, at Yusak Susilo. "Paratransit Transport in Indonesia: Characteristics and User Perceptions." *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies* 11 (2015): 1346–361.

Kerry, Emley. "Backpacker Selves in a Hostel: Discourse, Identity, and Existential Authenticity." Thesis, Department of Geography and Anthropology, Lousiana State University, 2013.

Kojima, Momoko, Takayoshi Futose, Phan Le Binh, at Hironori Kato. "Yangon's Urban Transportation: Traffic Demand and its Quality of Service." *Journal of Eastern Asia Society for Transportation Studies* 11 (2015): 243–62.

Land Transport Guru (LTG). "Singapore MRT Map." Land Transport Guru. Huling minodify Agosto 2015. https://landtransportguru.net/train/mrt-map/.

Langeasy. "The Skytrain (BTS) & Metro (MRT) of Bangkok –Map and Tourist Attractions near Stations." Langeasy. Huling minodify Agosto 30, 2021. https://www.langeasy.com/bkk/bkkskytrain1en/.

Laos Government (LG). "Transportation in Laos: Motorbikes, New Roads and Friendship Bridges." Laos Government. Huling minodify Mayo 2014. https://factsanddetails.com/southeast-asia/Laos/sub5_3d/entry-2984.html.

Leinbach, Thomas. "Transportation and the Development of Malaya." *Annals of the Association of American Geographers* 65.2 (1975): 270–82.

Li, Michael, Daren Lau, at Daniel Seah. "Car Ownership and Urban Transport Demand in Singapore." *International Journal of Transport Economics / Rivista internazionale di economia dei trasporti* 38.1 (2011): 47–70.

Marquez, Consuelo. "Old Model Jeepneys Won't Be Allowed in GCQ Areas, DOTr Clarifies." *Inquirer.* Huling minodify Abril 30 2020. https://

newsinfo.inquirer.net/1267454/old-model-jeepneys-wont-be-allowed-in-gcq-areas-dotr-clarifies.

Masirin, Mohd Idrus Mohd, Aminah Mohd Salin, Adnan Zainorabidin, David Martin, at Norshakina Samsuddin. "Review on Malaysian Rail Transit Operation and Management System: Issues and Solution in Integration." *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* 226 (2017): 1–7.

Matabuena, Jules. "4 Things You Need to Think about When Buying a Car." *Rappler.* Huling minodify Enero 31, 2017. https://www.rappler.com/brandrap/tech-and-innovation/car-buying-philippines-advice.

Mateo-Babiano, Iderlina, Redento Recio, David Ashmore, Marie Danielle Guillen, at Sandy Mae Gaspay. "Formalising the Jeepney Industry in the Philippines – A Confirmatory Thematic Analysis of Key Transitionary Issues." *Research in Transportation Economics* (2020): 1–10.

Meñez, Herminia. "Jeeprox: The Art and Language of Manila's Jeepney Drivers." *Western Folklore* 47.1 (1988): 38–47.

Metropolitan Manila Development Authority (MMDA). "EDSA Bus Segregation FAQ." MMDA. W.t. Agosto 31, 2021. https://mmda.gov.ph/.

Ministry of Development and Centre for Strategic and Policy Studies (MDCSPS). *Land Transport: White Paper.* Brunei Darussalam: Ministry of Communications w.t.

Myanmar Travel Information (MTI). "Transportation." Myanmar Travel Information. W.t. Inakses Agosto 31, 2021. https://myanmartravelinformation.com/yangon-transportation.html.

Natadjaja, Listia, at Paulus Benny Setyawan. "Creating Community Through Design: The Case of Go-Jek Online." *International Journal of Cultural and Creative Industries* 4.1 (2016): 18–27.

National Development Plan. *Brunei Darussalam Long Term Development Plan: Wawasan Brunei 2035; Outline of Strategies and Policies for Development (OSPD) 2007-2017*. Brunei Darussalam: Council for the Long-Term Development Plan, 2017.

National University of Singapore (NUS). *The Evolution of Public Transport Policies in Singapore*. Singapore: Lee Kuan Yew School of Public Policy, National University of Singapore, w.t.

Navarro, Atoy. "Araling Kabanwahan, Kasaysayang Kabanwahan, at Araling Timog Silangang Asya." *Saliksik E-Journal* 1.2 (2012): 1–31.

Novio, Eunice Barbara. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

Otsuka, Keijiro, Kikuchi, Masao, at Hayami, Yujiro. "Community and

Market in Contract Choice: The Jeepney in the Philippines." *Economic Development and Cultural Change* 34.2 (1986): 279–98.

Pacheco-Raguz, Javier. "Assessing the Impacts of Light Rail Transit on Urban Land in Manila." *The Journal of Transport and Land Use* 3.1 (2010): 113–38.

Pante, Michael. "Mobility and Modernity in the Urban Transport Systems of Colonial Manila and Singapore." *Journal of Social History* 47.4 (2014): 855–77.

Paragas Lambino, John. "The Economic Role of Metro Manila in the Philippines: A Study of Uneven Regional Development under Globalization." *The Kyoto Economic Review* 79.2 (2010): 67–106.

PH Commute. "Manila Railway System." PH Commute. W.t. Inakses Agosot 29, 2021. http://www.ph-commute.com/2008/03/places-near-train-stations.html.

Pike, Matthew. "How To Navigate Transport in Ho Chi Minh City, Vietnam." Culture Trip. Huling minodify Mayo 18, 2018. https://theculturetrip.com/asia/vietnam/articles/how-to-navigate-transport-in-ho-chi-minh-city-vietnam/.

Rey, Aika. "Construction of Metro Manila Subway Begins." *Rappler.* Huling minodify Pebrero 27, 2019. https://www.rappler.com/business/construction-metro-manila-subway-begins-february-2019.

__________. "Free Fares between Marikina, Antipolo when LRT2 East Extension Opens July 5." *Rappler.* Huling minodify Hulyo 1, 2021. https://www.rappler.com/business/lrt2-east-extension-inauguration-free-fares-launch-july-5-2021.

__________. "SMC Sets MRT7 Full Operations in December 2022." *Rappler.* Huling minodify Pebrero 19, 2021. https://www.rappler.com/business/san-miguel-corporation-sets-mrt7-full-operations-december-2022.

Reyes, Wensley. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 30 Hulyo, 2020.

Ricohermozo, Beth. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

Roa, Ana. "Hotels Rise Up to the Challenge of a Robust PH Tourism Sector." *Philippine Daily Inquirer.* Huling minodify Pebrero 8, 2020. https://business.inquirer.net/290036/hotels-rise-up-to-the-challenge-of-a-robust-ph-tourism-sector.

Robinson, Caroline. "What are the Benefits of Paper Maps to Tourism?" Clear Mapping Co. Huling minodify Hunyo 19, 2018. https://clearmapping.co.uk/blog-post/benefits-paper-maps-tourism/.

Rodgers, Greg. "Getting Around Bangkok: Guide to Public Transportation Using the BTS, MRT, River Taxis, and Other Transportation Options." Tripsavvy. Huling minodify Oktubre 22, 2020. https://www.tripsavvy.com/getting-around-bangkok-public-transportation-4689858.

Rodriguez, Mia. "The Revamped Pasig River Ferry System May Just Be the Secret to Beating Manila Traffic." Spot. Huling minodify Enero 16, 2020. https://www.spot.ph/newsfeatures/the-latest-news-features/80596/pasig-river-ferry-guide-a4362-20200116.

Ronx. "MRT 3 'Erap Series' Magnetic Tickets." The Ronx Idea. Huling minodify Pebrero 25, 2020. https://ronxronquillo.com/blog/mrt-3-erap-series-magnetic-tickets/.

Saenz de Miera, Oscar, at Jaume Rossello. "The Responsibility of Tourism in Traffic Congestion and Hyper-Congestion: A Case Study from Mallorca, Spain." *Tourism Management* 33.2 (2012): 466–79.

Salazar, Zeus. *The Malayan Connection: Ang Pilipinas sa Dunia Melayu*. Quezon City: Palimbagan ng Lahi, 1998.

Sarath, Sorn. "2M Cars, Motorbikes Registered." *Phnom Penh Post.* Huling minodify Marso 8, 2016. https://www.phnompenhpost.com/business/32m-cars-motorbikes-registered.

Sholikah, Mar'atus, Risma Nur Anissa, Partono Thomas, Nina Oktarina, at Hana Netti Purasani. "From Ojek to GO-JEK: The Influence of Social Media Activeness and Indonesian Lifestyle on GO-JEK'S Usage Interest." *Proceeding of the 4th International Conference on Education* 4 (2017): 7661–665.

Soon, Looi Teik at Choi Chik Cheong. "An Evolving Public Transport Eco-System." Nasa *50 Years of Transportation in Singapore: Achievements and Challenges*, inedit ni Tien Fang Fwa, 67–143. Singapore: World Scientific Publishing Co. Pte. Ltd., 2016

Sumera-Vu, Emily. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

Sun, Laura. "Map of the Manila Metro in March 2014." Wikipedia. Huling minodify Oktubre 14, 2021. https://en.wikipedia.org/wiki/Manila_Light_Rail_Transit_System#/media/File:Manila_metro.svg.

Suparwoko, Woko. "International and Southeast Asia Tourism Development." Nasa *Towards Responsible Tourism: A Community-based Approach to Tourism Development in Indonesia* ni Woko Suparwoko, 62–90. Chișinău: LAP Lambert Academic Publishing, 2012.

Sweet, Matthias. "Does Traffic Congestion Slow the Economy?" *Journal of Planning Literature* 26.4 (2011): 391–404.

Tapales, Rodelia. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

The Jakarta Post (TJP). "26 Feeder Buses Link Passengers to New Jakarta Terminal." *The Jakarta Post.* Huling minodify Pebrero 2, 2017. https://www.thejakartapost.com/news/2017/02/02/26-feeder-buses-link-passengers-to-new-jakarta-terminal.html.

__________. "Riding the Soekarno-Hatta airport train: A guide." *The Jakarta Post.* Huling minodify Enero 4, 2018. https://www.thejakartapost.com/travel/2018/01/04/riding-the-soekarno-hatta-airport-train-a-guide.html.

Toh, Rex at Sock-Yong Phang. "Curbing Urban Traffic Congestion in Singapore: A Comprehensive Review." *Transportation Journal* 37.2 (1997): 24–33.

Top Asia Tour (TAT). "Transport in Yangon." Top Asia Tour. W.t. Inakses Agosto 29, 2021. https://www.topasiatour.com/myanmar/yangon/transport-in-yangon.html.

Trillanes, Karla Gabrielle. "I Tried The Pasig River Ferry For The First Time; Here's What Happened." *Cosmopolitan.* Huling minodify Marso 4, 2020. https://www.cosmo.ph/lifestyle/pasig-river-ferry-a1321-20200304-lfrm.

Truong, Hoang Truong, Truong Thanh Thao, at Son Thanh Tung. *Housing and Transportation in Vietnam's Ho Chi Minh City*: *Case Studies in Social Urban Development.* Hanoi: Friedrich Ebert Stiftung, 2017.

Tugano, Axle Christien. "Sakit ng Loob, Sakit ng Labas: Pagtutumbas sa mga Neolohismong Umusbong sa Kontemporanidad ng COVID-19 Tungo sa Pag-Unawa ng Kasaysayan ng Ketong sa Patolohiyang Pilipino." *Katipunan: Journal ng mga Pag-aaral sa Wika, Panitikan, Sining at Kulturang Filipino* 6 (2020): 132–181.

Van Steijn, Justin. "Creating Feeder Bus Lines for Transjakarta BRT: Understanding Spatial Patterns of Daily Destinations From Poverty Origin Zones in Jakarta to Determine Demand for a New Feeder System of Transjakarta BRT." Thesis, University of Twente, 2014.

Van, Nguyen Thi Cam, Manfred Boltze, at Vu Anh Tuan. *Urban Accessibility in Motorcycle Dependent Cities – Case Study in Ho Chi Minh City, Vietnam*. General Proceedings of the World Conference on Transport Research (WCTR), 2013.

Verissimo, Medeia at Carlos Costa. "Do Hostels Play a Role in Pleasing Millennial Travellers? The Portuguese Case." *Journal of Tourism Futures* 4.1 (2018): 57–68.

Vergara, Karl Adrian, J. Sanchez, at E. Bautista. "Site Selection for New Point to Point (P2P) Bus Endpoints and Routes in Metro Manila, Philippines." *The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences* 42.4 (2019): 659–66.

Verougstraete, Mathieu at Isabelle Enders. *Traffic Demand Risk: The Case of Bangkok's Skytrain (BTS)*. Bangkok: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, 2014.

Victoria, Ferdinand Philip. Komunikasyon ni Axle Christien Tugano. 3 Hulyo, 2020.

Wada, Tomoki, Shinji Nakahara, Bouasone Bounta, Kheuamai Phommahaxay, Vanhnasith Phonelervong, Sysavanh Phommachanh, Mayfong Mayxay, Tavanh Manivong, Phisith Phoutsavath, Masao Ichikawa, at Akio Kimura. "Road Traffic Injury Among Child Motorcyclists in Vientiane Capital, Laos: A Cross-Sectional Study Using a Hospital-Based Injury Surveillance Database." *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* 24.2 (2017): 152–57.

Walters, A.A. "The Benefits of Minibuses: The Case of Kuala Lumpur." *Journal of Transport Economics and Policy* 13.3 (1979): 320–34.

Wasil, Wardi. "Brunei to Implement New System to Encourage Bus Ridership." The Scoop. Huling minodify Nobyembre 21, 2018. https://thescoop.co/2018/11/21/brunei-to-implement-new-system-to-encourage-bus-ridership/.

Wie, Byung-Wook at Dexter Choy. "Traffic Impact Analysis of Tourism Development." *Annals of Tourism Research* 20 (1993): 505–18.

Win, Aye Nyein. "Moving Yangon Forward Towards a Better Transport System." *Myanmar Times: Heartbeat of the Nation.* Huling minodify Pebrero 6, 2019. https://www.mmtimes.com/news/moving-yangon-forward-towards-better-transport-system.html.

Wonderful Indonesia (WI). "The First Airport Train to Soekarno Hatta International Airport Is Up and Running." Wonderful Indonesia. Huling minodify Agosto 31, 2021. . https://www.indonesia.travel/ph/en/news/the-first-airport-train-to-soekarno-hatta-international-airport-is-up-and-running.

Zoleta, Venus. "The Filipino Commuter's Guide to Using Beep Card." Money Max. 2020. Huling minodify Abril 11, 2021. https://www.moneymax.ph/personal-finance/articles/beep-card-philippines.