

Artikulo

ANG DIWA NG JEEPNEY

Ignatius H. Vinzons

Department of Social Sciences

University of the Philippines (UP), Manila

Ang jeepney ay isang simbulong madalas gamitin upang kumatawan sa Pilipinas at sa ating pagka-Pilipino. Sa pamamagitan ng pagsiyasat sa pinagmulan, disenyo, mga elemento, at mga pangyayaring nakapaloob at nakapaligid sa jeepney, matatagpuan natin ang mga kilos, ugali, konsepto, at mga pagpapahalagang nagpapahayag ng ating pagka-Pilipino. Ang malikhaing pag-angkop ng Amerikanong jeep sa kondisyon ng mga Pilipino ay nagbigay-daan upang gamitin ang mga katagang “malikhain,” o “mapamaraan” bilang ilan sa mga pangunahing pagkakakilanlang-Pilipino. Ang mga imahe at pigurin ng mga santo, at panalangin na madalas makita sa mga jeepney ay nagpapahayag ng pagiging relihiyoso ng mga Pilipino. Ang mga disenyo at borloloy na makikita dito ay nagpapahiwatig ng mga ugali at pagpapahalaga ng mga Pilipino. Higit sa lahat, ang ugnayang nagaganap sa loob at paligid ng jeepney ay siyang tunay na sumasalamin sa ating pagka-Pilipino at sa buong Pilipinas bilang isang bansa. Sa papel na ito, muli kong sinuri ang kasaysayan, disenyo, mga elemento, at mga pangyayari sa loob at paligid ng jeepney upang magsilbing basehan sa aking pangunahing layunin na patunayan na sa dami ng mga makukuhang simbulo mula sa jeepney patungkol sa ating pagka-Pilipino, ang mga ito ay may pinag-uugatang diwa—at ito ay kahirapan. Ang kasaysayan at disenyo pa lamang ng jeepney ay nagpapahiwatig na ng diwa ng kahirapan. Sa pamamagitan ng pagtingin sa pang-araw-araw na buhay ng mga pasahero at drayber ng jeepney, naibunyag na kahirapan ang pinakanangingibabaw na tema. Ang jeepney ay akmang simbulo ng pagka-maparaan, pagka-malikhain, pagka-relihiyoso, at marami pang mga iba’t ibang katangian ng mga Pilipino. Napatunayan na ang mga ito ay naka-ugat sa kahirapan na siyang diwa nito.

The jeepney is a symbol that is often used to embody the Philippines and being Filipino. By investigating the origin, design, elements, and incidents within and around the jeepney, we can find actions, attitudes, concepts, and values that articulate our being Filipino. The creative adaptation of the American jeep to the condition of Filipinos paved the way to the use of the terms “creative” or “resourceful” as some of the primary identifying

characteristics of being Filipino. The images and figurines of saints, and the prayers that we often see in jeepneys are expressions of religiousness of Filipinos. The design and ornaments that we find here are manifestations of the attitudes and values of Filipinos. Most importantly, the interactions that occur within and around the jeepney are those which truly mirror our being Filipino, and the entire Philippines as a nation. In this paper, I reviewed the history, design, elements, and the incidents within and around the jeepney to serve as bases for my primary purpose, which is to prove that the numerous symbols we can derive from the jeepney regarding our being Filipino are rooted in essence—and this is poverty. The history and design of the jeepney alone gives an intimation of poverty as essence. By observing the everyday life of the passengers and drivers of jeepney, it was revealed that there is a predominant theme of poverty. The jeepney is an appropriate symbol of being resourceful, creative, religious, and many other Filipino qualities. I have established that all these are rooted in poverty, which is its essence.

PANIMULA

Ilang dekada na ring nagsisilbing simbolo ng Pilipinas at ng ating pagka-Pilipino ang jeepney. Marami ang naniniwala na sa pamamagitan ng pagsusuri sa jeepney—ang mga disenyo nito, mga palamuti, mga nakapaskil na mensahe, ang interaksyon ng mga tao sa loob at labas nito—makakakuha tayo ng tunay na larawan kung sino at ano ang mga Pilipino (Güss at Tuason 2008; Mercado 1994; Suarez 2007; Torres 1979).

Isa sa mga unang masusing pag-aaral tungkol sa kasaysayan, disenyo, at daynamiks ng mga tao sa loob at labas ng jeepney, ay ginawa ni Emmanuel Torres noong 1979. Isinalaysay ni Torres kung paano naipakilala ng mga Amerikano ang jeep sa Pilipinas, at kung paano ito binago ng mga Pilipino para umayon sa sariling kondisyon. Kabilang sa kanyang paglalarawan ang makukulay na disenyo at ang mga *pautot* at *borloloy* na mula sa mga nakakatawang mensahe, hanggang sa mga santo at altar sa loob ng jeep. Sa dahilang ito, ang jeep umano ang sumisimbolo sa pagkamalikhain ng mga Pilipino.

Marahil ang pinakadetalyadong pagsusuri patungkol sa jeepney bilang isang simbolo ng Pilipinas ay ang ginawa ni Mercado (1994), kung saan itinuri niya ang jeep bilang isang maliit na lipunang Pilipino o *microcosm* ng ating bansa sapagkat makikita sa mga kilos at ugnayan sa loob at labas ng jeep ang mga kilos at ugnayan sa mas malaking lipunang Pilipino. Kabilang dito ang pakikisuyo (sa pag-abot ng bayad), hiya (sa hindi pagbayad o pagsakop ng espasyo), pakikisama (ng drayber sa pasahero at kapwa drayber, at ng pasahero sa drayber at kapwa pasahero), at gayundin ang paghahayag ng konsepto ng sakop at oras.

Kabilang din sa pagpuna ni Mercado ang mga *borloloy* at mga bagay na naghahayag ng pagkamalikhain at pagkarelihiyoso ng mga Pilipino. Sa papel na ito, layon kong ipakita na ang

mayamang simbolismong hango sa jeepney na naglalarawan ng Pilipinas at ng ating pagka-Pilipino ay nagmumula sa diwa nito. Ipapakita ko na ang diwa ng jeepney ay kahirapan, at ang kahirapan na ito ang siyang nagbubunga ng iba't ibang pagkakakilanlan sa ating pagka-Pilipino. Ginagamit ko ang salitang *diwa* bilang “isang kahulugan para sa kaluluwa na tumutukoy sa esensya” (Pe-Pua 1982, p. 328). At ang salitang *kahirapan* bilang kakulangan sa mga pangunahing pangangailangan, kabilang na ang kasalatan sa pananalapi.

Sa madaling salita, nilalayan ng papel na ito na ipakita ang diwa o esensya ng jeepney bilang kahirapan, at patunayan na ang mga simbolismong naglalahad ng ating pagka-Pilipino ay nagmumula sa diwa ng jeepney bilang kahirapan. Susuriin ko ang kasaysayan, disenyo, at mga pangyayari sa loob at labas ng jeepney, at titingnan ko kung paano nito maihahayag ang diwa ng jeepney. Kasama sa pagsusuri ang aking sariling karanasan sa pagsakay sa jeepney, at ang kaswal na pakikipag-usap sa ilang mga drayber, operator, at taong tumatangkilik sa jeepney. Gagamitin ko rin ang mga karanasan, pananaw, at perspektibo ng mga may-akdang nagsulat tungkol sa jeepney.

ANG JEEPNEY

Ang mga jeepney na nakikita nating pumapasada sa ating mga lansangan ngayon ay produkto ng pagmomodipika sa mga Jeep na dinala sa Pilipinas ng mga Amerikano noong dekada '40 para sa Ikalawang Digmaang Pandaigdig. Pagkatapos ng digmaan, iniwan ng mga Amerikano ang kanilang mga Willys Jeep at dito nagsimulang modipikahin ang mga jeep para umayon sa mga pangangailangang pantransportasyon ng mga Pilipino pagkatapos ng digmaan. Naisip ng mga nagmodipika noon na lagyan ng bubong, buksan ang likod, at lagyan ng pahabang upuan sa magkabilang gilid ang jeep upang ito'y makapagdala ng mas maraming pasahero.

Ang pangalang *jeepney* ay may dalawang maaaring pinagmulan. Ang una ay dahil umano sa pagsisiksikan at pagbabanggaan ng mga tuhod ng mga pasahero, kaya ito'y “jeep-knee.” Ang ikalawa naman ay ang salitang ingles na “jitney,” na ang unang gamit ay patungkol sa limang sentimong barya ng Amerika, at paglaon ay patungkol sa mumurahing pagbyahe sa pamamagitan ng bus, van, o taxi (Juan 2011).

Ang mga naunang disenyo ng jeepney ay maaaring magsakay ng anim na pasahero sa likod (tig-tatlo sa magkabilang gilid). Sa ngayon, ang mga jeepney ay karaniwang nakakapagsakay ng 18 hanggang 22 pasahero (walo o sampu sa magkabilang banda sa likuran at dalawa pa sa harapan, katabi ng drayber). Samantala, may mga pagkakataon na makakakita rin tayo ng mga jeepney na hanggang 30 o higit pa ang naisasakay, basta hindi ito lalampas sa itinakda ng batas na 11 metrong haba, 2.5 metrong lapad, at 4 metrong taas (AO ACL-2009-0182009, 2009).

Ang jeepney ay nagsisilbing pangunahing paraan ng pagbyahe ng maraming pasahero sa Metro Manila. Ayon sa NEDA (2014), nasa 70,000 ang bilang ng mga jeepney sa Greater Capital Region

(GCR) at nagdadala ng hindi bababa sa 40% ng pang araw-araw na byahe ng mga tao. Bagamat mas marami ang bilang ng mga tricycle at pedicab na hindi bababa sa 200,000 (sa NCR), ang mga ito'y hindi pinapayagang makapagbyahe sa mga pangunahing daan. Samantala, ang mga jeepney ay may nasa higit 600 na ruta sa mga pangunahing daan sa Metro Manila.

Maraming dahilan kung bakit ang jeep ang pinakapopular na uri ng transportasyon sa Metro Manila. Ayon kina Bacero at Vergel (2009), may tatlong pangunahing dahilan kung bakit popular ang jeepney sa atin. Una, madaling makakuha ng mga materyales sa paggawa ng jeepney, tulad ng *secondhand* na makina. Hindi rin kamahalan ang pagbili o paggawa ng bagong jeepney, pati na rin ang pagmentena nito. Ikalawa, meron itong katamtamang sukat na bumabagay sa sukat ng mga kalsada sa Kamaynilaan. Ikatlo, marami itong mga ruta kung saan ang mga pasahero ay maaaring bumaba malapit sa kanilang destinasyon. Maaari pa nating idagdag na dahilan ang abot-kayang halaga ng pasahe dito.

EKSENA SA JEEPNEY

Simulan nating suriin ang mga pangyayaring makikita sa loob at labas ng jeepney, at tingnan natin kung paano nito maisisiwalat ang diwa ng jeepney. Puntong paglilinaw lang na ang mga paglalarawan na aking gagawin ay limitado lamang sa mga pampublikong pampasaherong jeep sa Metro Manila. Maraming silbi ang jeep, at maaari itong bumyahe bilang pampublikong pampasaherong sasakyan, o bilang isang pampribadong sasakyan na maghahatid ng mga tao, hayop, o kagamitan. Pero ang yaman ng mga pangyayari at daynamiks ng jeepney ay makikita at mararamdaman sa pampasahero at pampublikong gamit nito sa mga lungsod. Ayon nga kay Mercado (1994), ang pagkakakilanlang Pilipino sa jeepney ay nawawala kung ang jeep ay ginagamit sa pampribadong layunin (halimbawa sa pagkarga ng mga palay o gulay, o kapag ito'y inarkila na ng isang pamilya o grupo). At ayon naman kay Torres (1979), ang kabuoan ng karanasan sa pagsakay sa jeep ay mangyayari lamang tuwing *rush hour* kung kailan dagsa ang mga taong naghahanap ng masasakyan. Bagamat anumang jeepney ay maaaring sumalamin sa pagkakakilanlang Pilipino at sa paghahayag ng diwa nito, lumilitaw ang pinakadiwa ng jeepney sa Kamaynilaan sapagkat dito lubusang napapasabak ang ating tinaguriang pambansang simbolo at dito rin makikita ang pagtitipon ng mga Pilipino mula sa iba't ibang panig ng bansa.

Buhay na buhay ang mga jeepney tuwing *rush hour* sapagkat tiyak na marami ang mga pasaherong nag-aabang ng masasakyan papunta man o pauwi sa mga papasukang paaralan o trabaho. Ang pagsakay sa jeepney ang pangkaraniwang paraan ng pagbyahe dahil ito ay mas mura at mas marami kung ikukumpara sa ibang uri ng pampublikong transportasyon. Ang *rush hour* ang oras ng pagkapal ng mga taong nakatayo sa mga bangketa sapagkat karaniwang puno na ang mga pampasaherong sasakyan na resulta ng sabay-sabay na pagpasok o paguwi ng mga taong papunta o galing sa kani-kanilang mga trabaho o paaralan. Ang pagkapal ng mga taong nag-aabang ng masasakyan ay madalas na lumalampas pa ng bangketa at umaabot hanggang sa gilid ng mismong kalsada. Depende sa oras, araw, at panahon, ang tao ay maaaring sumakop ng hanggang kalahati

ng kalsada. Bagamat ang ibang lugar ay may takdang sakayan, madalas ang pagsakay ay ginagawa kahit saan. Siksikan, unahan, at gitgitan; ang paghahanap ng masasakyang jeep ang pinakamahirap na bahagi ng byahe ng masang Pilipino. Kung walang diskarte o pihikan ang isang pasahero, tiyak na magtatagalan siyang mag-abang ng jeep na masasakyan. Dahil puno na ang mga jeep, marami ang nauwi sa pagsabit sa likuran nito, o di kaya'y sa pag-upo sa makitid na pasilyo. Mangilang beses sisigaw ang drayber o di kaya'y ang barker ng "Galaw-galaw, sampuan yan!" Mangilang beses ding magtitinginan ang mga pasahero; ang iba'y mapapailing pagkat di nila mawari kung paano magkakasya ang sampu. Sa ilang pagkakataon, may magrereklamong pasahero at sisigaw ng "Di na kasya! Mukha na kaming sardinas dito!" Sa pagkakataong ito ay bubulong ang drayber; isang bulong na may sapat na lakas upang madinig ng mga malapit sa kanya... "E dapat nag-taxi ka na lang." Ang ibang hindi pinalad na makasakay agad ng jeep, at nanganganib na mahuli sa eskwela o trabaho ay napipilitang sumakay sa mga alternatibong sasakyan na may mas mahal na pamasaha. Sa araw-araw na pagbyahe ng masang Pilipino, ang kalbaryo ay maagang nagsisimula sa pag-aabang at pagsusumikap na makasakay sa jeep.

Kapag pinalad at nakasakay na, ang kasunod na kalbaryo ay nasa loob na ng jeepney. Sa loob ng jeep, siksikan. Sari-sari ang madidinig, maaamoy, makikita, at madarama. May mga nag-uusap na tila sila lang ang pasahero sa punong-punong jeep. Minsan magpapatugtog ang drayber nang napakalakas. Madalas, unti-unti mo ring malalaman ang talambuhay ng mga pasaherong may kakwentuhan, sila man ay nasa jeep din na kapwa mo pasahero, o nasa kabilang linya man ng telepono. Magkakahalang amoy ang mararanasan sa jeepney, mula sa mga nakakahilong amoy ng pabango, pawis, usok, at krudo; hanggang sa nakakagutom na amoy ng mga pagkain na dala ng kapwa pasahero. Kung minsan ay hindi rin maiwasang mapalingon at mabasa ang text ng katabi, o di kaya'y makibasa ng balita sa hawak na dyaryo ng nasa tapat. Sa jeep na puno, mararamdaman mo ang paghinga ng iyong katabi at ang init ng singaw ng kanilang katawan. Ang magkadikit na katawan ay lalo pang ipagdidikit kapag ang drayber ay biglaang napapreno. Ang pagsakay sa jeepney ay pagtanggap na maaari kang maapakan, masiko, mahagip ng pumapagaspas na buhok, makipagdikit ng braso at binti, at tamaan ng kung ano-anong mga bagay na dala ng mga kapwa pasahero tulad ng mga pinamalengkeng karne at gulay, malalaking bagahe, kahoy o bakal, mga lobo ng mga batang galing simbahan, at marami pang iba. Ito ang masikip na mundo ng jeep. Walang espasyo para sa iyong sarili. Ang pagsakay sa jeep ay pagsuko sa personal na sakop ng espasyo.

Ang mala-sardinas na kalagayan sa loob ng jeep ay maaaring maliit na bagay lamang kung ikukumpara sa mga panganib na maaaring maranasan ng mga pasahero at drayber nito. Ang panganib sa kalusugan na dala ng usok, alikabok, ulan, at init ang pinakaunang panganib na haharapin. Nariyan pa ang mga mandurukot na sinasamantala ang pagkakasiksikan ng mga tao para makapandukot, o di kaya'y para makapang-laslas ng bag. Maaari mo ring matyempuhan ang pagsakay ng mga kahina-hinalang pasahero na paglaon ay magdedeklara ng holdap. May mga nananamantala rin sa labas ng jeep. Lumalabas ang mga nananamantala sa gitna ng matinding trapiko, kung kailan ang jeep ay nakahimpil o di kaya'y sobrang bagal ng takbo. May mga batang umaaligid at sumisipat sa mahabang bukas na bintana ng jeep. Konting senyasan at mayamaya

pa'y maririnig na lang ang sigaw ng isang nahablutan ng kuwintas o kaya'y *cellphone*. Walang magawa ang ibang pasahero at maging ang drayber. Ang karamiha'y magtatago na lang ng kanilang mga gamit—hikaw, kuwintas, at iba pa. Sa dami ng maaaring panganib sa loob ng jeepney, ang mga pasahero ay inaasahan (o dapat) na maging listo sapagkat ang pagsakay sa jeepney ay pagtanggap sa posibilidad na ang mga panganib na ito ay maaaring maganap anumang oras.

Bukod sa mga panganib, marami pang mga kakaibang eksena ang makikita sa jeepney. Nandyan ang pagpasok ng dalawang lalaking may binabanderang katibayan galing sa barangay na ang kanilang tiyuhin diumano ay namatay at kasalukuyang nakaburool. Hihingi ng abuloy ang mga lalaki at magsasabi na hindi naman masama ang humingi ng tulong sa kapwa. Mabuti na nga raw ang humihingi kaysa sa nagnanakaw. Marahil may punto nga sila dito kung kaya't madalas ay may mag-aabot ng barya kahit isa man lang sa mga pasahero. Hindi rin mawawala sa paghinto ng jeep sa trapiko ang nakakagulat na mga nagpupunas ng sapatos (o kahit tsinelas). Dumadaan sila sa pasilyo at nagpupunas ng mga sapatos sa magkabilang panig. Pagdating sa dulo, susuyurin naman nila ng limos ang mga pasahero sa kanilang daan pababa ng jeep. Ang ibang nanlilimos ay hindi na nagpupunas ng mga sapatos. Nagbibigay na lang sila ng sobre sa mga pasahero, o di kaya'y may kasamang awit o pagtatambol sa kanilang mga instrumentong yari sa lata. Kapag hindi kinuha ng pasahero ang sobreng iniabot ay ipapatong na lang nila ito sa hita ng pasahero. Kung minsan, may kasama pang sanggol ang nanlilimos (na malamang ay pang-hatak ng awa). Kung minsan din ay may mga tao sa labas ng jeep na mambabastos lang ng mga pasahero. Sadyang napakadaming maaaring mangyari sa loob at labas ng jeep, kung kaya't ang pagsakay rito ay isang pagtanggap sa lahat ng maaaring maging sorpesa nito.

Sa mga panahon at oras naman na hindi karamihan ang taong naghahanap ng masasakyan, halimbawa kapag Linggo o di kaya'y hindi na *rush hour* (mga alas-diyes ng umaga hanggang alas kwatro ng hapon, kung kailan ang mga tao ay nasa mga paaralan o di kaya'y mga pinapasukang trabaho pa) may ibang uri ng daynamiks ang jeepney. Kapag kaunti ang pasahero, siguradong mapapasabak sa hintayan ang mga nakasakay nang pasahero. Mabagal ang takbo ng jeep, at tila bawat kanto ay nais gawing terminal ng drayber. Ang mga pasahero ay walang magawa kundi tumingin sa kanilang mga relo nang paulit-ulit, sisinghal, o di kaya'y magpapakawala ng isang malakas na "Tsk!" Sa ilang pagkakataon, may mga kayang maglabas ng kanilang inis at sasabihing, "Wala nang sasakay!" o di kaya'y, "Kanina pa tayo dito, may mga lakad din kami!" Sa pagkakataong ito ay muli nating masasaksihan ang pagpapakawala ng drayber ng isang bulong; bulong na may sapat na lakas upang madinig ng mga malapit sa kanya..."E dapat nag-taxi ka na lang." Kapag talagang kakaunti lang ang pasahero, pinapalipat na lang sa isa pang bumibyaheng jeep ang mga pasahero, o di kaya'y sasabihing iikot na siya ng ruta, ibabalik ang pamasaha, at pabababain ang mga pasahero. Nandyan din ang pag-uunahan sa pagkuha ng pasahero na nag-uudyok sa mga drayber na mambara ng kakompetensyang jeep, at madalas na nakakadamay sa iba pang mga sasakyan. Dahil madalas mangyari na ang pagbyahe sa jeep ng may di karamihang pasahero ay nauuwi sa pagsisikap ng mga drayber na mapuno ang kanilang mga sasakyan, walang magawa ang mga pasahero kundi samahan ang drayber sa pag-aantay na mapuno ang jeep—kung kaya't ang pagsakay sa jeepney ay isang pagsuko sa sariling oras.

Ang paraan ng pagbayad at pagbaba ng mga pasahero marahil ang pinakatampok at pinakasikat sa jeepney. Madaling makahanap sa Internet ng mga maiiksing *tips* o “*how-to*” patungkol dito. Unahin natin ang usapin ng pagbabayad. Dalawa ang madalas na itinatampok sa pagbabayad sa jeepney. Ang una ay ang kawalan ng naniningil sa pagbabayad. Bibihira lang ang mga jeepney na may konduktor na siyang taga-singil. Sa unang tingin, mistulang umiiral ang pagtitiwala at katapatan sa pagitan ng drayber at ng mga pasahero. Ang drayber ay nagtitiwala sa kanyang mga pasahero na sila’y magbabayad, at ang mga pasahero’y matapat na nagbabayad sa drayber. Pero sa mas maingat na pagpuna, hindi natin pwedeng masabing talagang may namamagitang totoong tiwala at katapatan sa pagitan ng mga pasahero at drayber. Ang mga mensaheng “*God knows Hudas not pay*” at “*Magbayad nang maaga, nang ‘di maabala,*” kabilang na ang malimit na pagpapaalala ng drayber na “*Makikiabot lang yung mga wala pa dyan,*” ay tunay na paghamon sa pinaniniwalaang may tiwala at katapatang namamagitan sa mga pasahero at mga drayber. Ang mas kapani-paniwalang paliwanag kung bakit walang naniningil sa mga jeepney ay mula mismo sa mga drayber: dagdag gastos kapag kukuha pa ng maniningil. Ito ang dahilan kung bakit may ilang mga drayber ang isinasama ang kanilang anak o asawa sa pamamasada upang magsilbing taga-singil. Ang ikalawang tampok na isyu sa pagbayad sa jeepney ay kinabibilangan ng pag-aabot ng bayad ng pasahero sa kapwa pasahero hanggang sa makarating sa drayber. Ang pag-abot ng bayad sa kapwa pasahero patungo sa drayber ay tila isang uri ng bayanihan at sistema ng katapatan. Samantala, sa mas maingat na pagpuna, kapansin-pansin na marami ang mas pinipiling maupo sa likuran ng jeep dahil ligtas ito sa pag-aabot ng pasahe at ayaw nilang maabala sa pag-abot ng pasahe. Walang masyadong problema sa pag-abot ng pamasahang kung puno ang jeep. Kahit na kung minsan ang natapatan ng iyong kamay sa pag-abot ay nagmistulang bulag at bingi (o tulog) sa mga panahong yaon, malamang ay may sasalo naman sa responsibilidad na mag-abot nito sa drayber. Sa kabilang banda, iba ang daynamiks kapag kakaunti ang pasahero. May mga pagkakataon na dalawa lang kayo sa jeep at halos magkatapat pa, pero sa iyo pa rin iaabot ang bayad, para iyong iabot sa drayber. Mapapansin na kapag ang pasahero ay sumakay sa isang maluwag na jeep, siya ay uupo sa bandang dulo. Samakatuwid, sa mas masusing pagtingin, makikita na ang pag-aabot ng bayad ay hindi isang uri ng pagkukusa na siyang ipinahihiwatig ng bayanihan; kundi, ang pag-aabot ng bayad ay isang responsibilidad na tinatanggap ng bawat pasahero sa oras na siya ay sumakay ng jeep. Ang totoo nito, ang kapuna-punang pag-upo sa dulo ng jeep ay ang kagustuhang makatakas sa responsibilidad na ito. Hindi nakapagtataka na ang ibang *tips* at “*how-to*” sa pagsakay ng jeep ay nagmumungkahing umupo sa bandang likod ng jeepney.

Sa pagbaba sa jeepney, may kani-kaniyang istilo sa pagpara. May dalawang istilong madalas gamitin: una, ang pagsabi ng “Para!” o kaya’y “Sa tabi lang,” at pangalawa, ang mas sikat at kakaibang pagkatok sa kisame ng jeep, o di kaya’y ang pagsutsot. Maaaring nakamamangha nga ang ating paraan ng pagpara, lalo na ang pagkatok o pagsutsot. Pero para sa akin, mas mahalagang punahin natin kung saan pumapara ang mga pasahero. Ang sagot: sa kung saan nila gustong bumaba. Dahil maraming lugar ang walang itinakdang babaan o sakayan, ang mga pasahero ay bababa sa kung saan nila piliing bumaba. May mga pagkakataong papaalalahan ng drayber ang pasahero na may tamang babaan lang, at sa mga ganitong pagkakataon ay magrereklamo pa ang

pasahero na napakalayo naman ng babaan. Samantala, may mga pagkakataon din namang sinusunod na lang ng drayber ang hiling ng pasahero at magbababa ito sa gitna mismo ng kalsada. Ito ang madalas na magdulot ng pagkakabuhol-buhol ng trapiko. May mga drayber na hihinto at magbababa ng pasahero malapit mismo sa may ilaw ng trapiko kahit ang ilaw ay naka-berde. Sa paghinto at pagbaba ng pasahero, may sasakay namang kapalit. Dahil matagal nang nakahinto ang jeep, ang mga taong tatawid sa kalsada ay magsisimula nang tumawid kahit hindi pa naka-berde ang kulay ng ilaw para sa mga tatawid. Ang mga sasakyang naiipit sa likod ng ganitong eksena ang napeperwisyo at nagagalit sa mga jeepney. Sa init ng ulo ng mga napeperwisyo, may mga pagkakataong sisigawan o mumurahin ang drayber ng jeep na huminto sa gitna ng kalsada. Sa pagkakataong ito, muli na namang masasaksihan ang pagpakawala ng drayber ng isang bulong; bulong na may sapat na lakas upang madinig ng mga malapit sa kanya na tila nagpapaliwanag, at sasabihing, “Nakita nang naghahanap-buhay e.”

ANG PASAHERO

Ang mga ordinaryong Pilipinong sumasakay sa jeep ng mahigit isang beses sa isang araw na marahil ang may pinakamayamang karanasan sa hirap, pagod, at panganib na dala ng jeepney. Ang pagsakay pa lang ay isa ng matinding hamon lalo na sa mga nakatatanda, mga bata, sa mga pihikan, at sa mga mahinang dumiskarte. May mga pagkakataong kailangang tumakbo at habulin ang jeep, makipag-unahan, sumingit, tumalon, sumabit. Pagpasok sa jeepney, problema sa espasyo ang sasalubong sa bawat pasahero. Hindi na bago sa atin ang katagang “sardinas” bilang pagtukoy sa sitwasyon sa jeepney. Madalas na ipagpipilitan ng drayber o barker na, halimbawa, sampuan di umano ang kanilang jeepney. Maaring sampu nga ang kakasyang mga pasahero, kung sampung bata o sampung may maliliit na pangangatawan ang sasakay. Idagdag pa natin dito ang ibang mga pasahero na walang pakialam sa kung gaano kalaking espasyo ang kanilang sinsakop— hindi dahil sa kanilang laki, kundi dahil sa istilo o porma ng kanilang pag-upo. Kaya’t madalas, ang mga pasaherong papasok sa jeep na may isa o dalawang “bakanteng” upuan na lang ay mauwi sa “upong dyis,” kung saan ay hindi man lang nangalahati ang kalahating pisngi ng pwet sa pagkakaupo. Ayon sa batas, dapat di bababa ng 35 sentimetro ang sukat na nakalaan para sa isang pasahero ng jeep. Lumalabas sa pag-aaral na 41% sa sinuring mga jeepney ang bumagsak sa pamantayang ito (PCIEERD n.d.). Samakatuwid, maraming jeep ang ipinipilit na magsakay ng mas marami kaysa sa itinakda ng batas.

Maraming epekto ang pagkawala ng pribadong espasyo ng bawat pasahero. May mga makikita, maririnig, maaamoy, at mararamdaman tayo na hindi natin gusto. Inilalantad natin ang ating sarili sa iba. Dahil dito, may mga nananamantala: may nananyansing, may nakikiusyoso, may nakikialam at may walang pakialam, may nagpapapansin at may namamansin. Maraming pasakit ang dala ng jeepney sa bawat taong tumatangkilik nito. Tulad na lamang ng ilang mga isyung nasabi na natin sa *Eksena sa Jeepney*, ang lahat ng hirap, pagod, at pasakit na dulot ng siksikan at problema sa espasyo ay kalahati lamang ng larawan.

Ang kalahati pa nito ay ang mga panganib na kaakibat ng pagsakay sa jeepney. Unang-una ay ang panganib sa kalusugan ng bawat pasahero. Ang pagiging bukas ng jeep sa usok, alikabok, init, at ulan ay sadyang mapanganib sa ating kalusugan. Ikalawa, ang jeepney ay sadyang walang tampok na pangkaligtasan sa mga pasahero sa oras na ito ay madulas, o bumangga. Wala namang sinturong pangkaligtasan ang bawat pasahero kung kaya't tiyak na may masasaktan sa oras na masangkot sa aksidente ang jeep. Ang simpleng biglaang pagpreno pa nga lang ay may posibilidad na may masaktan. Bukod dito, dahil masikip, luma, at mababa ang jeep, hindi maiwasan na merong mabubukulan (sa pagkaantog sa nakausling ilaw sa kisame), masusugatan o magagagasan (sa mga kung ano-anong nakausli tulad ng pako, kahoy, may kalawang na bakal) at may magkakapasa. Ayon sa istatistika, ang pasahero ng jeep ay sampung beses na mas mataas ang posibilidad na masangkot sa isang aksidente sa kalsada kung ikukumpara sa pasahero ng isang pribadong sasakyan (Palmiano 2008). Ikatlo, ang jeepney ay madalas na target ng mga kawatan. Hindi mawawala ang posibilidad ng holdap o pandurukot o anumang uri ng pagnanakaw. Panghuli, ang jeep ay paminsan-minsan ding nasasangkot sa panti-trip ng ibang taong walang magawa. Dahil bukas at malawak ang bintana ng jeepney, may mga nambabato, may nandudura, may nangmumura, may nambabasa, at may nambabastos.

Gayunpaman, sa likod ng mga panganib, hirap, pagod, at lahat ng pasakit na mga ito, marami pa rin ang tumatangkilik sa jeepney. Ngunit ang pagtangkilik na ito ay hindi bunga ng kagustuhan ng masang Pilipino. Wala pa akong nakausap na pipiliin ang jeepney bilang paraan ng kanilang pagbyahe sa Kamaynilaan kung sila ay may kakayahang tumustos sa mas mahal na paraan ng pagbyahe. Ang pagpili sa jeep ay hindi bunga ng maginhawang byahe, kundi bunga ng pangangailangan at pagtitipid.

Sa madaling salita, ang kahirapan ng buhay ng masang Pilipino ang siyang dahilan kung bakit patuloy na maraming sumasakay ng jeepney. Walang ibang alternatibo kundi pagtiisan at tanggapin ang hirap, pagod, pasakit, at panganib na dala ng pagsakay sa jeep. Ang diwa ng kalagayang ito ay huling-huli sa isang saknong ng tula ni Abad (1995, pp. 5-7):

See how our countrymen cling
to this trapeze against all hazards.
All our lives we shall be acrobats
and patiently survive.
Our bodies feed on proximity,
our minds rev up on gossip.
We flock in small spaces,
and twitter a country of patience.

ANG DRAYBER

Sa maraming pagkakataon, ang drayber ng jeepney ang napapagbuntungan ng galit ng mga pasahero, kapwa drayber, tao sa lansangan, at maging ng karamihan sa lipunan. Ang mga pasahero ay nagagalit sa drayber sa maraming dahilan. Ang drayber di umano ay walang pakialam kung ang kanyang mga pasahero ay mahuli sa kanilang lakad. Wala siyang pakialam kung magsiksikan ang mga pasahero sa loob ng jeep. Wala siyang pakialam kung may masaktan man sa kanyang mga pasahero kapag siya'y nagmamadali sa pagmamaneho. Ang mga kapwa drayber ng ibang pribado at pampublikong sasakyan ay galit din sa drayber ng jeepney. Ang mga drayber ng jeepney umano ay walang pakialam sa ibang mga sasakyan. Sila na nanggigitgit, mahilig sumingit, at sanhi ng trapiko dahil madalas ang kanilang alanganing pagsakay at pagbaba sa mga pasahero. Madalas silang humimpil sa mga kalsada na animo'y sariling terminal. Ang mga tao sa lansangan ay galit din sa mga drayber ng jeepney. Sila umano'y mga barumbado kung magmaneho at wala silang pakialam kung sila man ay makadisgrasya. Wala rin silang paggalang sa batas trapiko at sa mga nagpapatupad nito.

Ang mga alegasyon na ito ay may sapat na basehan. Ayon sa pag-aaral ni Palmiano (2008) tungkol sa mga aksidente sa mga kalsada ng Metro Manila, ang mga katangian at ugali ng isang drayber ng jeep sa pagmamaneho na may kaugnayan sa aksidente ay ang mga sumusunod: agresibong pagmamaneho, palipat-lipat ng linya sa kalsada, matagal na paghimpil, pagtigil sa gitna ng daan (kahit maraming kasunod sa likod), at ang pagtigil kahit saan. Samantala, maaaring hindi rin natin lubusang nakikita ang kabuuan ng larawan. Hindi rin naman ginugusto ng mga drayber ang mga pangyayaring nabanggit. Sa mas masusing pagtingin, makikita na sila'y alipin ng kanilang sitwasyon. Kailangang maghintay at punuin ang jeep pagkat kailangang makakuha kaagad ng pamboundary, pang-krudo, at saka lamang makakakayod ng para sa kanilang kita. Naiinis ang mga pasahero sa mga drayber dahil kahit isa na lang ang kulang na pasahero sa jeep ay pagsisikapan pa niya itong mapunan sa pamamagitan ng pag-aantay sa kanto o pagbagal ng takbo. Madalas mabagal ang takbo ng jeepney kapag kakaunti ang sakay at bibilis ito kapag puno na. Ang mga pangyayaring ito ay epekto ng kanilang pangangailangang kumita. Ang bawat pasahero ay mahalaga. Ang oras ay mabilis na lumilipas. Kaya mabagal ang takbo habang pinupuno ang jeep, at bibilis ito kapag napuno na. Samakatuwid, ang kanilang barumbadong pagpapatakbo ay ang kanilang tugon sa tumatakbong oras. Kailangan ng diskarte. Kailangang makasingit. Kailangang kumita. Ito rin ang lumalabas na dahilan sa pag-aaral ni Palmiano (2008) tungkol sa ugali ng mga drayber sa kanilang pagmamaneho: na ang lahat ng katangiang kanyang inilahad ukol sa ugali ng mga jeepney *drivers* sa pagmamaneho ay bunsod ng pangangailangang kumita.

Bakit hindi natin subukang tumayo sa kinalalagyan ng mga drayber? Suriin natin ang buhay ng mga drayber ng jeepney. Unang-una, kailangan nating makita na maraming iniisip at inaalala ang drayber habang siya ay namamasada. Kabilang sa mga pinagtutuunan ng pansin ay ang pagmamaneho unang-una, iniisip ang pagtaas ng presyo ng krudo, pagtanggap ng bayad at pagsukli sa mga pasahero, inaalala ang pagkain ng pamilya, pagkwenta ng bayad mula sa pinanggalingan hanggang sa patutunguhan, ang mga pulis, ang maganda at makinis na binting nakikita niya sa

salamin, pag-iwas sa mga makukulit na jaywalkers, ang pamboundary, ang aleng nagpupumilit bumaba sa gitna ng daan, ang pagkambyo, ang mga “*Hudas not pay!*” (Dalisay 2011). Hindi ko layunin ang ipagtanggol ang mga nasabing alegasyon sa mga drayber ng jeepney. Gusto ko lang na maunawaan natin ang sitwasyong maaaring nagtutulak sa kanila sa mga ganoong pagkilos. Sa totoo lang, napakahirap ng buhay ng isang drayber ng jeepney. Isipin niyo na lang na kailangan nilang tiisin ng ilang oras na pumwesto at magmaneho sa makitid, mainit, at mausok na kondisyon. Kailangan nila itong gawin araw-araw. Hindi tugma ang halaga ng kanilang kinikita sa hirap, pagod at panganib na kanilang nararanasan. Para sa akin, eksaktong naipapahayag ang hirap ng buhay ng mga drayber ng jeepney sa awit ni Noel Cabangon (2000, Track 2) na *Jeepney Driver Blues*. Huling-huli ng buong awitin ang hirap ng buhay ng isang jeepney drayber. Tingnan natin ang ilang linya:

Sa maghapon ang buhay ay pamamasada
Tinitii Usok at init ng makina
At pag kulang pa ang kita
Kailangan pang umarangkada

Ganyan ang buhay ng jeepney driver
Sa buong araw na pasada, jingel lang ang pahinga /katawan nanlalata
Ganyan ang buhay ng jeepney driver
Sa buong araw na kayod mga tuhod ay nanlalambot
Yan ang buhay ng jeepney driver
pag may konti ng kita pwede ng pumarada

Magtatakip silim
Tapos na naman ang isang araw
Makauwi na
Kailangan ng magpahinga't
bukas ng umaga
ay muling papasada

Pagod at panganib ang sinusuong ng mga drayber ng jeepney araw-araw. Tiyak na sisingilin sila ng kanilang mga katawan pagkalipas ng ilang taong pagkakakulong sa kanilang makitid na pwesto at pagkakalantad sa init at polusyon ng siyudad. Marami sa kanila ay batid ang katotohanang ito. Sa aking mga nakausap, kung may ibang alternatibo lang daw sana ay di sila magmamaneho ng jeepney. O kung pagmamaneho pa rin ang trabaho, mas pipiliin nila ang magmaneho ng ibang sasakyan, tulad ng taxi o van. Ngunit may mangilan ding kuntento na sa kanilang kasalukuyang trabaho bilang drayber ng jeepney. Muli, hindi ko ibig ipagtanggol ang mga drayber sa kanilang kinalalagyan. Nais ko lang na malinaw nating makita na sila ay alipin ng kanilang mahirap na kondisyon.

DIWA NG JEEPNEY

Sa paglalarawan ng kalagayan ng mga drayber, pasahero, at eksena sa jeepney, makikita natin na ang mga ito ay nakaugat sa kahirapan ng buhay. Maging ang pangalan pa lang na *jeepney* ay nagbubunyag na ng kahirapan: ang “jitney” na patungkol sa mumurahing paraan ng pagbyahe, at ang “jeep-knee” na nagpapakita ng pagtitiyaga sa isang uri ng transportasyon kung saan ang mga tuhod ng mga pasahero ay hindi maiwasang magkatamaan. Kung kaya’t sa pangalan pa lang ng jeepney ay makikita na ang pagtitiis at pagtitipid na kailangang harapin dala ng kahirapan. Kung titingnan din natin ang kasaysayan ng jeepney, sa simula pa lang ay nagpapahayag na ito ng diwa ng kahirapan. Bilang mga pinagpasahan ng pinaglumaang gamit ng mga Amerikano, malaki na ang pagbubunyag ng kahirapan dito. Ang pagiging malikhain ay ibinunga ng kahirapan. Kailangang maging mas matipid at kapaki-pakinabang ang mga jeep sa Pilipino. Hindi praktikal kung iilan lamang ang maisasakay nito. Kung kaya’t may mga nagtatanong sa katotohanan ng pananaw na ang jeepney ay simbolo ng pagkamalikhain at pagkamapamaraan ng mga Pilipino. Kung totoo ngang malikhain ang mga Pilipino, bakit matapos ang mahigit anim na dekada ng pagsasa-Pilipino ng jeep ay wala namang naging bago sa mga ito? (Stuart 2015; Santiago 2014) Bukod pa dito, dapat din siguro nating itanong kung ang pagpapahaba ba ng jeep ay sapat na para matawag itong pagiging malikhain (Alampay 2008). Hindi kaya ang pagiging “malikhain” at “mapamaraan” ay ibinunga na lang ng kahirapan? Kapag ang tao’y naghihirap, kailangan niyang maging maparaan at malikhain upang mabuhay. Ang problema sa pagiging mapamaraan at malikhain na bunga ng kahirapan ay ang posibilidad nito na mauwi sa ugaling “pwede na.” Sapagkat nagawan na ng paraan at nairaraos din naman ang buhay—pwede na. Ito malamang ang nangyari at nangyayari sa jeepney. Dahil nairaraos pa rin naman ang buhay sa pang-araw-araw, kahit mahirap, mapanganib, at nakakapagod—pwede na. Marahil ay mas nahuhuli ang sentimyentong ito sa unang talata ng *Jeepney* ni Abad (1995, pp. 5-7):

Consider honestly
 This piece of storm
 In our city’s entrails.
 Incarnation of scrap,
 What genius of salvage!
 Its crib now molds our space,
 Its lust gewgaws our sight.

Ipinapaalala ni Abad na ang jeep ay mga tira-tira lang ng nakaraang digmaan (“*storm*”). Ito’y mga basura lang na isinalba natin at ibinagay sa sitwasyon ng mga panahong iyon, na pagsalba ng mga basura upang magamit natin sa ating kalagayan at tinaguriang “pagiging malikhain!” At ang mga jeep na isinalba natin mula sa mga Amerikano ang siya na ngayong simbolo ng pagka-Pilipino.

Ang popularidad ng jeepney ay may malaking kaugnayan sa kahirapan: dahil mura lang itong ipagawa o bilhin kumpara sa bang sasakyan, at mura rin ang pasahe rito. Ang mga eksena sa jeep ay patunay na ang pagsakay sa jeep ay hindi pinili ng mga tao dahil ito ang gusto nilang sakyan,

kundi dahil ito lang ang kanilang nakakayanang sakyan. Malinaw na ang pagsakay sa jeep ay hindi isang kumportableng paraan ng pagbyahe. Maraming isinusuko ang isang pasahero sa kanyang pagsakay dito: ang personal na espasyo, oras, katahimikan, kaginhawaan, at kaligtasan. Parehong pasahero at drayber ang napipilitang tumangkilik sa jeep sapagkat wala nang ibang alternatibong makakayanan. Kapwa drayber at pasahero ay napipilitan at natututunang magtiis, makisama, makibagay, umunawa, magbigay, tumulong, magparaya. Nais ko lang linawin na hindi ko sinasabing mali ang mga pananaw na ang jeepney ay simbolo ng pagkamalikhain, pagkamapamaraan, pagkamaka-kapwa, pagkarelihiyoso, o anupamang maaaring katangian ng mga Pilipino. Hindi rin ako sasalungat kung may magsasabing ang jeepney ay simbolo ng kolonyalismong mentalidad. Posible ang lahat ng mga pananaw na ito sa ilalim ng pananaw na kahirapan ang diwa ng jeepney. Kahit saang anggulo tingnan, labas na sa kahirapan naka-ugat ang jeepney. Natatali ang maraming mga Pilipino sa pagtangkilik sa isang uri ng sasakyan na may napakababang antas ng seguridad, mapanganib, hindi komportable, at mapang-alipin sa oras, dahil ito lang ang kaya natin at ito lang ang meron tayo. Sa dahilang mas marami ang napipilitang sumakay sa jeep sa kanilang pang-araw-araw na lakad, mas naiintindihan natin na ang jeepney ang siyang tunay na naglalarawan ng kahirapan ng maraming Pilipino.

KONGKLUSYON

Ang jeepney ay itinuturi ng marami bilang simbolo ng ating pagka-Pilipino at ng ating bansa. Maaaring may magtanong kung paano natin matatawag na tunay na Pilipino ang jeepney kung ito ay walang iba kundi ang pagbibigay ng bagong anyo sa isang Amerikanong sasakyan. Ayon kay Mercado (1994), bagamat mula sa Amerika ang jeep at binago lang natin ito, ang pagkakakinlanlang Pilipino naman ay produkto ng ating kasaysayan. Kung kaya't ang pagsasa-Pilipino ng Amerikanong jeep bilang jeepney ay bahagi na ng ating sarili. Ika nga ng antropologong si Frank Lynch (Mercado 1994, p. 174): *“Yesterday’s visitor is today’s native.”*

Ayon pa kay Mercado (1994), sa pamamagitan ng mga disenyo at mensahe sa jeepney, makikita natin ang maraming pagkakakinlanlang Pilipino. Halimbawa ay kung paano tayo mag-isip: makikita natin sa mga mensahe sa loob ng jeep na ang mga Pilipino ay hindi sanay sa direktang paglalahad ng mensahe. Ang mga paalala tulad ng *“Boss, puera T.Y. This is hanapbuhay,” “God knows Hudus not pay,”* at *“Ang katok, sa pinto; ang sutsot, sa aso; ang para, sa tao,”* ay mga hindi direktang paghahayag ng gustong sabihin ng drayber. Naihahayag din sa jeepney kung paano makitungo o makipagkapwa ang mga Pilipino, kabilang na kung paano niya ituring ang kanyang sakop. Ang pag-abot ng bayad at sukli ng mga kapwa pasahero, ang paglibre sa kasabay na kaibigan, ang pakikipagkwentuhan sa kaibigan o maging sa hindi kakilala, ang pagtulong sa pagbuhat sa gamit ng papaakyat na kapwa pasahero, ang pagpapabarya ng drayber sa kapwa drayber o ang pakikipagkwentuhan nila habang nakahimpil at nag-aantay ng berdeng ilaw sa traffic light, ang pagsaklolo ng kapwa drawber ng jeepney kung may pangangailangan ang isa—lahat ng ito’y nagpapakita ng sakop, pakikisama, at pakikitungo ng Pilipino. Naibubunyag din sa jeepney ang pagkamalikhain, masining, mapamaraan, at pagkarelihiyoso ng mga Pilipino. Kapansin-pansin ang

makukulay na disenyo, mga palamuti, at borloloy sa jeepney. Pagandahan ng mga nakapinta, nakadikit, nakasabit, at nakalagay sa loob at labas ng jeepney. Hindi rin maikakaila na halos lahat ng jeepney ay may bagay na may kinalaman sa relihiyon at pananampalataya: may rosaryo, altar, larawan man o maliit na pigurin ng mga santo, ni Hesus, o ng birheng Maria, at mga salita na maaring hango sa bibliya, o mensaheng ispritwal at relihiyoso tulad ng sikat na “*God bless our trip.*”

Ang lahat ng mga pagkakakilanlang ito ay makikita natin sa pagsusuri ng mga disenyo, ayos, at pangyayari sa jeepney sapagkat ang jeepney ay naghahayag kung paano harapin ng mga Pilipino ang kahirapan. Ang paggamit ng makukulay na disenyo ay isang pagpapahiwatig na bagamat mura o luma na ang jeep, pwede pa rin itong pagandahin at maging kaaya-aya. Mapapansin din natin ang ugaling ito, halimbawa sa pagkabit ng mga borloloy sa mga kariton, tricycle, at pedicab, upang gawing makulay at kapansin-pansin. Ang paglalagay ng mga relihiyosong imahe ay isang paraan ng paghingi ng seguridad, gabay, at swerte sa bawat oras ng pagpasada. Ang pakikitungo natin sa mga kapwa pasahero o sa drayber ay isang pagkilala na tayo ay nasa magkatulad na estado kung kaya’t naiintindihan natin ang isa’t isa—na pare-pareho nating isinusuko ang ating ginhawa, espasyo, at oras sa pagsakay sa jeep. Dahil dito, masasabi nating naipapakita ng jeepney ang mga katangiang nagpapahayag ng ating pagka-Pilipino sa paraan ng pagharap natin sa kahirapan.

Sanggunian

Abad, G. H. (1995). Jeepney. Nasa N. Carbo (Pat.), *Returning a borrowed tongue* (pp. 5-7). Minneapolis: Coffee House Press.

Administrative Order No. ACL-2009-018: Revised administrative order on the new motor vehicle inspection system and promulgating the rules and regulations in the implementation thereof. (2009). Nakuha mula sa <http://goo.gl/njZK4P>

Alampay, R. (2008). The jeepney. Nasa J. Zafra (Pat.), *The Flip reader: Being a greatest hits anthology from Flip: The official guide to world domination* (pp. 262-264). Manila: Anvil.

Bacero, R. S. at Vergel, K. (2009, Setyembre). *Assesment of jeepney’s components, systems and separate technical units for the development of standards*. Proceedings ng 17th Annual Conference of the Transportation Society of the Philippines. Nakuha mula sa <http://goo.gl/zSJNAE>

Cabangon, N. (2000). Jeepney driver blues. Nasa *Pasakalye* (MP3). Ateneo de Manila University, Quezon City: Jesuits Communication Foundation, Inc.

- Dalisay, J., Jr. (2011). Our jeepney drivers, typically. Nasa *Pinoy septych and other poems* (p. 24). Manila: UST Publishing House.
- Güss, C. D. at Tuason M. T. G. (2008). Jeepneys: Values in the streets [Abstrak]. *Culture and Psychology*, 14(2), 211-236.
- Juan, P. U. (2011). *Jeep ni Juan: A history of the jeep in the Philippines*. Manila: Anvil.
- Mercado, L. N. (1994). Chapter x: Microcosms. Nasa *The Filipino mind: Philippine philosophical studies II. Cultural heritage and contemporary change series III Asia* (Book 8, pp. 169-184). Washington, DC: Council for Research in Values and Philosophy.
- National Economic and Development Authority. (2014). *Roadmap for transport infrastructure development for Metro Manila and its surrounding areas*. Nakuha mula sa <http://goo.gl/2ti8VN>
- Palmiano, H. S. (2008). *Public utility vehicles and road safety (MM)*. Nakuha mula sa Automobile Association Philippines website: <http://goo.gl/IM8Yi6>
- Pe-Pua, R. (Pat.). (1982). *Sikolohiyang Pilipino: teorya, metodo at gamit*. Quezon City: UP Press.
- Philippine Council for Industry, Energy and Emerging Research and Development, Department of Science and Technology. (n.d.). *Comparison of CLRV (utility vehicle) specifications with LTO-MVIS specifications: LTO administrative order AO-2009-018*. Nakuha mula sa <http://goo.gl/LlqBQ3>
- Santiago, R. (2014, Setyembre 14). Ending Metro Manila traffic woes. *Philippine Daily Inquirer*. Nakuha mula sa <http://goo.gl/Ybf6Jm>
- Stuart, G. (2015, May 12). Jeepney. *Stuart Xchange*. Nakuha mula sa <http://goo.gl/c8JT8k>
- Suarez, A. V. (2005). Jeepney ride: Upong dyis lang po. Nasa *Else it was purely girls* (p. 36). Manila: UST Publishing House.
- Suarez, H. (2007, Oktubre 11). *At home in the jeepney: listening to the transnational horizon of the Philippines*. Di-nalathalang papel, The Annual Meeting of the The American Studies Association, Philadelphia, PA. Nakuha mula sa <http://goo.gl/wx9GVL>
- Torres, E. (1979). *Jeepney*. Quezon City: GCF Books.