

(INI)LIHIM SA DAGAT: MGA SALAYSAY NG PAGSUBOK AT PAKIKIBAKA NG MGA PILIPINONG SEAMAN

JOANNE VISAYA MANZANO

Departamento ng Filipino at Panitikan ng Pilipinas
Unibersidad ng Pilipinas, Diliman

ABSTRAK

Ginugugol ng mga seaman ang kalakhan ng kanilang panahon sa karagatan ng daigdig. Ito ang sinasabing dahilan kung bakit nalilingid sa mga mamamayang nasa lupa ang kalagayan nila sa trabaho. Dahil malayo sa kalupaan, nahahantad sila sa paglabag ng kapitan at mga kapitalista sa mga karapatan sa paggawa. Sa pamamagitan ng kanilang salaysay, sisipatin ang anyo ng pakikipagkaisa sa kapwa mandaragat sa gitna ng mga hamon sa industriya ng pagbabarko. Sa pag-aaral na ito, ilalahad ang paraan ng pakikibaka ng mga Pilipinong seaman upang pangangibabawan ang mga pagsubok sa dagat, barko, at dayuhang lupain.

Mga susing salita: seaman, pakikibaka, naratibo, barko, espasyong-dagat

Working at sea limits access to land-based institutions. Because of remoteness, societies are said to be oblivious to navigating seafarers. This condition can easily result to the vulnerability of the crew to various labor rights violations especially from the captain and maritime capitalists. But gathered accounts reveal that seafarers are able to use the same ocean-space for resistance. This paper presents the narratives of struggle in the ship, at sea, and on land.

Keywords: seafarer, resistance, narratives, ship, ocean-space

PANIMULA

Napakahalaga ng industriya ng pagbabarko sa ekonomiya ng daigdig – 90% ng pandaigdigang kalakal ay dinadala ng 50,000 barko sa mahigit na 1,000 pantalan (*Shipping and world trade* para 1, 4). Binubuhay nito ang daanlibong mga manggagawa kabilang ang mga Pilipinong seaman na nangangasiwa sa daloy ng mga kargamento sa buong mundo. Galing sa Pilipinas ang pinakamaraming bilang ng marinong naglalayag sa mga karagatan ng daigdig (*Philippine Maritime Industry Facts* para 3). Sa ulat ng Bureau of Labor and Employment Statistics noong 2013, katumbas ito ng mahigit 360,000 o 30% ng kabuuang sumasakay sa mga barkong may biyahe sa ibayong dagat.

Sa kabila nito, sinasabing matagal na nanatili ang mga migranteng nakabase sa dagat sa laylayan ng mga diskurso dahil sa kalayuan nila sa kalupaan (Steinberg 166). Inilalaan nila ang kalakhan ng kanilang panahon sa paglalayag na tumatagal mula apat hanggang anim na buwan (Couper et al. 26). Habang nasa dagat, inilalarawan sila ng pamahalaan at midya bilang mga Bagong Bayani. Sa mga pananaliksik ni McKay, umiiral ang isteryotipo sa mga Pilipinong marino na sumasahod habang naglalakbay sa buong mundo nang libre at nagkakaroon ng kasintahan tuwing dadaong ang barko (9, *So They Remember Me* at 18, *Lumalaban pa*). Bagamat maaaring may katotohanan sa naturang mga pagtingin, mahalaga ang naratibo mula mismo sa mga seaman upang mapunan ang puwang sa umiiral na mga estadistika at isteryotipo.

Sa pag-aaral na ito inilahad ang salaysay ng sampung marino tungkol sa 20 taon o higit pang karanasan nila sa karagatan at dayuhang lupain. Nakapanayam ang mga opisyal at ratings (hindi opisyal) na umuokupa sa iba't ibang departamento¹ sa barko. Layunin ng papel na halawin ang danas ng mga seaman na makapagbibigay ng linaw sa puwang ng mga pormal na ulat na nanggagaling sa pamahalaan at mga institusyong global. Ekstensibo ring ginamit ang **ITF**² Buletin ng mga Marino dahil mayaman ito sa mga panayam mula sa mga migranteng sumasakay sa barkong naglalayag sa karagatan ng daigdig. Nagiging batayan ang nakalap na mga salaysay sa pagpapaliwanag at pagsusuri sa natatanging kalagayan ng pagtatrabaho sa barko.

Saklaw ng pananaliksik ang naratibo ng pagsubok at pakikibaka mula 1970 na sinasabing globalisasyon ng industriyang maritima (Couper et al. 9) hanggang taong 2010. Sa partikular, pinagtuunan ang (1) seaman bilang Overseas Filipino Worker (OFW) na binigyang-kahulugan sa Republic Act 10022 bilang “may trabaho sa barkong may biyahe sa ibayong dagat, hindi kasama rito ang mga barko ng pamahalaan na naglalakbay para sa layuning militar at layuning hindi-komersyal” at (2) mga sasakyang dagat na tanker, *container*, *bulk carrier*, at *general cargo*³ na bumubuo sa pinakamaraming bilang ng barko sa daigdig.⁴

MGA (INI)LIHIM SA DAGAT

Sa panahon ng globalisasyon isinulong ang walang sagkang pagdaloy ng kapital upang mas mabilis na makamit ang tubo mula sa mga pamilihan. Isinasagawa ito ng mga kapitalista sa paggapi sa mga heograpikal na hangganan (Harvey 254) sa pamamagitan ng bilis ng oras (Marx 539 sa Herod 17). Sa industriya ng maritima, mas mabilis na naihatid ang mga kalakal sa iba't ibang panig ng daigdig lunan ng abante at mabibilis na mga barko (Couper 10). Anumang pagkabalang sa prosesong ito ay makababawas sa kita ng mga kapitalista (Webster, Lambert, at Bezuindenhout 224).

Sa ganitong konteksto, naging diskurso ang imahe ng dagat bilang sisidlan kung saan nagaganap ang mga pangyayari, bahagi lamang ng kapaligiran (Soja 1989), at isang espasyong abstrakto at walang laman (Sack 78). Ayon kay Steinberg (35), sinadyang likhain ang karagatan bilang pook na nasa labas ng rasyonal na kaayusan ng daigdig, isang eksternal na espasyong kinatatakutan, ginagamit, tinatawid, o ginagapi, subalit hindi isang espasyo ng lipunan. Dahil dito, mas madaling malingid sa mga mamamayan at institusyong nasa lupa ang danas ng mga taong ang ikinabubuhay ay dagat. Mahalaga ang pagkontrol sa teritoryo para sa pagkamit ng pinakamataas na tubo (Taylor 2 sa Steinberg 29) kaya nagiging kapaki-pakinabang para sa mga kapitalista ang pagiging “hindi nakikita” ng kalagayan ng mga seaman sa mga barko; maaari nilang gawin anuman ang makapagpapabilis sa paglalakbay ng kalakal. Nagaganap ito sa industriya ng pagbabarko dahil sa natatanging katangian ng pagtatrabaho sa barko. Ginugugol ng mga seaman ang mahabang panahon sa karagatan ng daigdig na naglilimita sa kanilang espasyong ginagawalan. Mas mahirap ang kalagayan ng mga manggagawang nakabase sa dagat dahil sa layo nila sa mga institusyong nasa kalupaan kaya sinasabing hindi pansin ang kanilang kalagayan dahil “nalilimot ang hindi nakikita” (Whitfield para 1). Magkakaroon ito ng implikasyon sa anyo ng pakikibaka ng mga seaman para sa pangangalaga ng kanilang karapatan.

Kung may paglabag sa karapatan, maaaring maghapag ng hinaing sa mga otoridad habang nasa pantalan ang barko (Lane 35). Ayon sa personal na panayam kay Atty. Edwin Dela Cruz ng International Seafarers Action Center, ilegal na magsagawa ng welga o iba pang anyo ng hayagang kilos protesta habang naglalayag dahil maituturing itong pag-aaklas o “*mutiny*.” Subalit mahihirapan ang mga seaman na sundin ang prosesong naaayon sa batas kung nababawasan ang pagkakataon nilang makaapak sa lupa. Malimit na hindi pinagbibigyan ang “*shore leave*” o ligal na pagliban sa trabaho sa barko (Kahveci 37) dahil sa mabilis na paglulan at pagdiskarga ng mga kargamento gamit ang abanteng mga makinarya (Couper et al. 10). Hindi na nagtatagal ang sasakyang-dagat sa daungan dahil kailangan na nitong maglakbay muli lalo na kung may hinahabol na oras⁵ (Manapat 2010). Tumataas ang tubo kapag mas mabilis marating ng lulang mga produkto ang pamilihan⁶ (Harvey 244) kahit nababawasan ang pakikihalubilo ng mga seaman sa mga nasa lupa (*Serbisyo sa kagalingan* 36).

Dahil gumagalaw na kapital ang barko, komplikado ang epekto ng paglalayag nito sa mga teritoryong may sari-sariling mga batas, politika, at kultura. Subalit mas nagiging hantad sa pang-aabuso ang mga marino habang nasa pandaigdigang katubigan kung saan may “*freedom of the high seas*”⁷ (Harlow 1). Nangangahulugan ito na walang espesipikong nasyon ang nagmamay-ari sa katubigan kaya walang tiyak na patakarang sumasaklaw rito (Wood 3). Sinusugan ito ni Paul Chapman, dating kalihim ng Center for Seafarers’ Rights, na nagsabing: “Ang mga marino sa mga barko ay nagtatrabaho sa isang kapaligirang walang batas” (Lane35). Magkakaroon lamang ng batas kung nasa loob na ng pambansang teritoryo ang sasakyang-dagat dahil itinuturing na itong ekstensyon ng lupain (Couper et al. 9). Naging mas kompleks ang usaping ligal dahil sa paglaganap ng Flags of Convenience (FOC). Sa sistemang ito, nagpaparehistro ang may-ari ng barko sa dayuhang bansa na may maluwag na patakaran sa paggawa (Lane 35) kaya posibleng magkakaiba ang batas na sumasaklaw sa mga tripulante, sa may-ari ng kompanya, at sa barko. Gayumpaman, mayroon pa ring pagkakataong manalo sa dayuhang korte ang naghahablang seaman subalit maaari namang maharap sa *blacklist*⁸ pagdating sa Pilipinas (Soriano, Y. para 77).

Kung ihahambing sa mga manggagawa na nasa lupa, natatangi ang kalagayan ng mga seaman sa larangan ng pakikibaka. Kaiba sa mga OFW sa lupa na nakapagpapatibay ng pagkakaisa dahil sa matagalang interaksyon sa lugar-paggawa, ang mga Pilipinong seaman ay madalas na sumasakay sa bagong barko na may kasamang bagong mga tripulante sa bawat kontrata (*Changing nature of the problem* 28). Nagbubunga ito ng suliranin kaugnay ng pagpapaunlad ng pangmatagalang pagtitiwala at pagkakaisa para sa mga adbokasiya at kampanya (Matyok 11) dahil mistulang kontraktwal din ang pagsasamahan.

Sa gitna ng ganitong kalagayan, nakikipagtunggali ang mga seaman upang mapangibabawan ang mga pagsubok na dala ng barko at dagat na mailalarawan sa kanilang naratibo.

KAYOD MARINO

Isa sa kailangang bakahin ng mga “bagong sampa” ay ang galaw ng dagat at alog ng barko. Sa paglalarawan ni Edgardo Manapat (2010): “Anim kasi ang galaw ng barko – una muna, tagilid yan tapos sa kabila naman tapos abante, atras, up, tsaka down – ginagawa niya nang sabay sabay yun kaya nakakahilo talaga.” Sa mga hindi pa sanay, naninibago ang katawan at kailangang pagdaanan ang proseso ng pag-angkop:

Susuka ka ng nakatayo at matatapos kang nakaupo dahil sa hirap...
that time, sumuka ako... may lumabas na yellow, mapait, then wala na akong [mailabas] pero sumuka pa rin ako. Sumuka ako ng greenish na color, mas mapait. Kaya natakot ako, sabi ko, lumabas na yata yung apdo ko. (Tabios 2010)

Pagkatapos malampasan ang maalong paglalakbay, unti-unti namang mararamdaman ang lungkot. Nalilimitahan ng barko at dagat ang espasyo ng mga marino na nagdudulot ng limitadong galaw, komunikasyon sa pamilya at porma ng paglilibang (*Manatiling malusog sa dagat* 38). Depende kung ilang araw o buwan ang nabigasyon, tanging dagat lang ang nakikita. Para sa ibang seaman, mas matindi pang kalaban ang lungkot kaysa sa trabaho:

Grabe yung homesick, sinasabi ko parang gusto ko nang umuwi...
pagkatapos mo ng trabaho nandun ka lang sa kamarote mo, basa ng basa, o kaya nakatingin sa kisame, nakahiga. Siyempre kung nakahiga ka nakatingin sa kisame, kung anu-ano ang maiisip mo (Manapat 2010).

Limitado rin ang panahong nakapagkukuwentuhan ang mga seaman dahil may kanya-kanya silang oras at espasyo ng paggawa. Salitan sila sa pagbabantay at paniniguro

sa kaligtasan ng barko sa loob ng 24 oras (Couper et al. 25). Nasasagkaan ng shifting sa trabaho ang regular na pakikipagbahaginan sa mga kapwa tripulante. Nakararanas din sila ng suliranin sa pakikipag-ugnayan sa mga mahal sa buhay sa Pilipinas lalo noong wala pang abanteng teknolohiya katulad ng satellite at internet⁹. Sa isa hanggang dalawang buwang hihintayin bago matanggap ang sulat, “hindi na [ito] current events, history na” (Tom 2008).

Mahalaga ang sulat dahil nagiging tulay ang mga kuwento sa pamilyang nalayo (*Salbabida para sa mga marino* 35). Sumasaya at napapanatag ang mga seaman tuwing may darating na balita subalit kabaligtaran naman ang reaksyon ng wala. Maingat ang bawat isa na maging sensitibo sa kasamahang hindi kinontak ng pamilya dahil alam nilang nadodoble ang lungkot nito. Madalas na tungkol sa pamilya at suliraning pinansyal ang laman ng mga sulat. Sa pamamagitan nito, nagkakaroon ng kaugnayan ang mga seaman sa iniwan nilang bayan:

Kinukumusta ko yung mga bata, pag-aaral ganyan. Anong kalagayan sa Pilipinas, magulo. Yung mga rali dyan, iyong pagmumura ng presyo ng mga baboy, yung mga double dead, nakakakain ng bituka ng tao sa Marikina. Nabalitaan namin iyan (Cansino 2008).

Sa pag-unlad ng teknolohiya sa barko, naging mas madali, mabilis at mura nang makipag-ugnayan sa mga kapamilya at kakilalang nasa kalupaan (*Patuloy na ugnayan* 34). Sa pagkakaroon ng satellite phone at cellphone, natutunan naman ng mga seaman ang tungkol sa mga promo at off-peak sa iba’t ibang time zone para makatipid.

Maliban sa suliranin sa pakikipag-ugnayan sa pamilya, mapanganib ding manatili sa barko at dagat lalo na sa panahong may aksidente, sakit, o sakuna (Smith 30-31). Ang barko mismo ay isang delikadong pook dahil sa arkitekturang bakal at matatarik na hagdan; madulas na sahig kapag umuulan; at palagiang ingay at alog (Couper et al. 29). Sa pagsuong ng barko sa bagyo, napagtatanto ng mga seaman na “nasa hukay na ang isang paa [niya] lalo na kung anlalaki ng mga alon, parang toothpick lang ang barko” (Manapat 2010). Dahil malayo sila sa mga institusyong nasa lupa, idinadaan na lamang nila ang takot sa dasal:

Susmaryosep, maniwala ka, Diyos ko Por Santo, talagang nasabi ko na, dasal ko talaga. Biro mo ang barko hihigupin sa hangin [pagkatapos] ibabagsak sa tubig! Susmaryosep, lahat kaldero, lahat lahat, sige kalampag sa buong barko (Godinez 2010).

May mga pagkakataong sinasalubong ng barko ang bagyo kahit na delikado dahil hindi na nila maiwasan ito o dahil gusto ng kapitan na mas maaga ang dating sa puerto ng mga kargamento:

Naiiwasan yan[g bagyo], kung gugustuhin ng kapitan. Pag yung kapitan naghangad ng bonus, yung mapaaga ang estimated time of arrival o E.T.A., doon nagkakaroon ng disgrasya (Tom 2010).

Nararanasan din ang pagsabog o sunog sa barko dahil sa kalumaan o kapabayaan ng mga may-ari at tripulante. Mas mataas ang peligro sa mga tanker na dala-dala ang mapanganib na produkto katulad ng gasolina o kemikal sa bawat paglalakbay (Couper et al. 29). Maituturing ding malaking peligro ang mga barkong “sea-unworthy” dahil marami nang sira at wala nang interes ang may-ari na ipagawa pa ito dahil kakatayin o ii-iskrap na (*All this and exploitation* 20-23). Habang hindi pa ito nagaganap, sinasamantala ng kapitalista na ibiyahe ang barko kahit na nalalagay sa peligro ang mga tripulante (*One in four ships fails* 24). Sa nasabing kalagayan, mas mabilis talikuran ng may-ari ng barko ang biktimang mga seaman dahil hindi na mapakikinabangan nang matagal ang sasakyang-dagat. Sa katunayan, hindi bababa sa limang tripulante kada buwan ang inaabandona sa mga barkong kalawangin ayon sa tala ng International Transportworkers Federation noong 2000 (*Limang tripulante kada buwan* 5).

Malaking panganib naman ang sinusuong ng mga barkong dumadaan sa mga teritoryong nasa giyera. Ganito ang naranasan ng maraming Pilipino noong dekada '80 kung saan 411 na barkong komersyal ang tinarget ng nagdidigmaang Iran at Iraq (*Oil Tanker Security*). Isa ang Kanlurang Asya (o Gitnang Silangan) sa pinagmumulan ng mga produktong petrolyo kaya kahit may peligro, mahalagang magpatuloy ang operasyon dahil mabigat ang implikasyon ng pagbaba ng suplay sa langis sa pandaigdigang pamilihan. Hindi malilimutan ni Escalona (2010) ang naranasan niya: “Pagpasok mo ng Hormuz Strait diyan sa Middle East, kabilaan yan e. Dito sa kabila Iran, dito Iraq. Sa gabi, kitang kita mong nagliliparan yung mga missile.”

Bukod sa mga digmaan, pinag-iingatan ang pagsalakay ng mga pirata lalo na kung mapapadaan sa karagatan ng Indonesia, China, Brazil o Africa (Couper et al. 32). Naging mas peligroso ang paglalayag sa Somalia dahil nangingidnap ang mga pirata upang ipatubos ang sasakyan at mga tripulante nito. Sa ulat ni Osi noong 2006, may kabuuang 227 Pilipino ang naging biktima ng mga piratang Somali at mahigit na 105 noong kalagitnaan ng 2009. Ayon naman sa Philippine Center for Investigative Journalism (2008), may Pinoy na naha-hijack ng pirata tuwing anim na oras. Madalas na nagtatagumpay ang mga piratang Somali dahil sa makabagong armas, mabilis na sasakyan, at sistematikong paraan ng pag-akyat at pang-aagaw sa barko ng mga seaman.

Mabigat ding usapin kung may naaksidente, nagkasakit, o namatay habang nasa karagatang malayo sa daungan dahil sa kakulangan ng sapat na serbisyong medikal (Binghay 159). Sa mga salaysay, madalas na nagkakasakit ang mga seaman ng apendicitis, atake sa puso, o tulo (o sexually transmitted infection) at nakararanas ng mga aksidente gaya ng nababagsakan ng kargamento, napuputulan ng daliri o kamay, nahuhulog mula sa mataas na bahagi ng barko, napipilayan, at nasasabugan ng kemikal o makina. Dahil walang doktor sa barko, ang Kapitan, Chief Mate at Second Mate¹⁰ ang tumatayong medical officer sa barko. May pagsasanay ang mga ito sa pagbibigay ng lunas subalit hanggang first-aid lang ang puwede nilang ibigay kaya pinupuna ng mga seaman:

“Kung sino ang duty officer siya ang in-charge, pero gamut-gamutan lang yun...” (Zalamea 2010).

Sa mga pagkakataong naganap ang pagkakasakit o aksidente habang nasa laot, dapat ay mag-abiso ang kapitan sa kompanya na ililihis niya ang barko upang maibaba ang pasyente sa susunod na pantalan. Sa mga pagkakataong ganito, kailangang hintayin ng seaman hanggang makarating ang biyahe sa destinasyon. Sa mga mas malalang kaso, tumatawag na ng helikopter upang sunduin sa barko ang maysakit o naaksidente. Magastos ang ganitong praktis kaya may mga kapitang umiiwas dito na nagreresulta sa:

[Kapag] nasa laot pa kayo, mamamatay ka rin, halimbawa nasa gitna ng Atlantic Ocean o kaya Pacific [Ocean], ang gitna nun, mga 10 to 15 days bago makarating ng lupa. Patay ka na nun. Maraming nagkakaganun, namamatay dahil sa layo. Di bale sana kung mga ilang oras lang, puwede pang kumuha ng helikopter, pero kung ganun kalayo, hindi na kaya... (Zalamea 2010).

Dahil sa panganib na dala ng trabaho ng mga seaman, tinatayang mahigit sa 2,200 ang taunang bilang ng mga namamatay noong dekada 90 (*Taunang bilang ng namamatay* 29) kung kailan mga Pilipino ang nagtamo ng pinakamaraming bilang ng naaksidente sa huling bahagi ng 1998 (Soriano, Z. para 1). Ayon sa International Transport Workers' Federation (ITF) – Philippines mula 1998 hanggang 2001, may 367 na kaso ang kinasangkutan ng mga Pilipino na aabot sa mahigit 700 noong 2002. Dahil isa sa limang seaman ay nanggagaling sa Pilipinas, hindi malayong masama sila sa bawat barkong nasangkot sa mga aksidente (Pabico para 5).

Hindi lamang pisikal na kalusugan ang nalalagay sa peligro. Mas madalas ang pagkakasakit sa isip at kalooban dahil sa sobrang lungkot, pangungulila, at pag-aalala (*Malayo sa pamilya at mga kaibigan* 32). Ang karaniwang manipestasyon ng unti-unting depresyon at pagkabaliw ay ipinahayag sa karanasan ng mga seaman:

Hindi natutulog tapos tanungin mo kung ano ang problema, hindi magsabi, tapos hindi kakain. Dito sa barko, hindi na siya magtrabaho, lagot sa opisyal. Tapos obserbahan yung mata, yung mata umiiko-ikot na yan, “may tuliling na” sabi ko. Salita na siya, problema daw sa pamilya niya, asawa daw niya. Sabi ko, “anong problema,” hindi makatulog. Isang araw di nabantayan ng OS dun sa kuwarto, bukas, nakita sa guwardiya sa break kalahati na ng katawan [yung nakalabas], gustong tumalon sa dagat... kung hindi nakita, tatalon yun, hulog kaagad yun (Dawa 2010).

Karaniwang nagiging dahilan ng matinding kalungkutan, pagkabalisa, at pagpapakamatay ang problema sa pamilya, lalo na sa misis na nangaliwa (Couper 30, 32). Matindi ang epekto ng labis na pag-iisip ng mga manggagawa dahil limitado ang mapaglilibangan sa barko na maaaring magpagaan sa dalahing sikolohikal (McKay 9-10, *So They Remember Me*). Kahit may kagyat na pangangailangang umuwi sa pamilya, madalas na hindi ito napagbibigyan dahil “nakakulong” sila sa barko habang naglalayag. Ayon nga kay Pedroso (2010), “Hindi naman parang bus [ang barko] na puwedeng pumara kahit saan.”

PAKIKIBAKA SA ESPASYONG-DAGAT

Hinihimok ng kalagayan sa paggawa na gamitin ng mga seaman ang parehong espasyo sa pakikibaka. Sa lugar ng pakikipagtunggali, sinisikap nilang pangibabawan ang limitasyong hatid ng dagat. Dalawa ang silbi ng barko bilang isang lugar: lugar-paggawa at tirahan din. Upang mapagaan ang buhay sa barko bilang isang lugar-paggawa ng mga seaman, sinisikap itong maging tahanan din sa halip na basta tirahan. Nakatutulong ang mahusay na samahan sa pagpapagaan sa mga kinakaharap na pagsubok. Ayon kay Godinez (2010):

Kailangan talaga may kaibigan dun. Kasi siyempre parang bahay lang yang barko e, kailangang may pagkakaintindihan din.

Lumitaw sa mga naratibo na ang pag-alalay ng mga kasamahan ang susi sa pag-angkop sa natatanging kalagayan sa karagatan. Halimbawa, ang mga beteranong kasamahan ang nagbibigay ng payo sa mga bagong-sampa. Agad sa salaysay ni Tabios (2010), hindi niya inasahan ang kakaibang alog ng barko. Inilabas niya ang laman ng tiyan nang ilang beses hanggang akala niya ay mamamatay na siya. Napangibabawan niya ito sa pamamagitan ng paghilamos ng malamig na tubig-dagat ayon na rin sa payo ng mga beterano. Ibinahagi naman ni Cansino (2008) na natutunan niya mula sa mga kasamahan na napoprotektahan ng gatas ang baga laban sa nakalalasong singaw ng kemikal at gasolina. Kaya naman mas madalas siyang uminom ng gatas tuwing nasa barkong tanker kaysa nasa cargo.

Maliban sa mga payo, malaking tulong din ang pagkukuwentuhan at pagbibiruan upang baka hinang ang lungkot at pagod (Couper et al. 25). Subalit ayon sa mga seaman, “huwag lang sosobra” dahil kailangang isaalang-alang ang mga kasamahang sensitibo. Sinasabing pinakamahirap ang pag-iisa sa kamarote pagkatapos ng trabaho dahil hindi mapigilan ng seaman na alalahanin ang pamilyang naiwan. Para sa mapag-alala, maaaring “mademonyo ang utak, kung anu-ano na ang maiisip, at matatakot na sa maaaring mangyari” (Dawa 2010). Sa lahat ng ito, kailangan ng kaibigan at kasama sa barko.

“No Rice, No Power!”

Isa sa pinakamahalagang usapin sa barko ay ang tungkol sa pagkain (Couper et al. 53). Kailangan ng masusing pagpapalano kung ano ang ihahain sa tripulanteng multinasyonal na may magkakaibang panlasa (*Pagkakasundo sa dagat* 12-13). Mahirap magkaroon ng baryasyon dahil sa limitadong suplay na resulta ng malayuang biyahe dahil nakakabili lamang kapag nakadaong ang barko. Kung hindi de-lata, madalas na karne ang iniluluto dahil nagtatagal ito sa reefer¹¹. Nailarawan sa mga kuwento ang panlasang Pinoy:

Kung anong pagkain ng European, yun ang pagkain namin kaya nung nagbabarko ako ay iba kakong pagkain dito, kadalasan tupa. Ay syempre di ko gusto ang tupa, pero yun pala ang pinakamahal na pagkain (Zalamea 2010).

[Kahit] mayroon kaming special day, mayroon pa kaming ice cream at yung ulam namin pabo, natatapon lang (Tom 2008).

Mahihinuha sa mga salaysay na hindi mahalaga kung mahal ang inahahain katulad ng tupa at pabo dahil hindi sanay ang mga Pilipino sa mga ito. Napagaan ang suliranin sa pamamagitan ng pagmumungkahi ng mga solusyon. Dahil hindi rin masyadong gusto ng mga Pilipino ang walang sabaw, natutunan ng baguhang si Tabios (2010) na magluto ng “sinigang” gamit ang pinakuluang ulo at tinik ng isda at pampaasim na lemon (dahil walang sampalok). Ayon sa kaniya, sinabihan siyang huwag itapon ang mga bahaging hindi nagamit sa pagluluto ng fish fillet upang gawing sabaw. Bagamat mapait ang unang sinigang niya, naunawaan ng mga kasamahan at pinayuhan na lamang si Tabios na, “Sa susunod, huwag mong isama ang buto ng lemon.” Sa halip na magluto ng burger, mas natutuwa ang mga Pilipino kapag ginagawang menudo ang giniling na karne. Naging importante rin ang patis at sili sa pagtimpla ng ulam ayon sa panlasa (Pedroso 2010).

Subalit hindi sa lahat ng pagkakataon ay kayang maging matimpiin at malikhain ng mga Pilipino. Umiinit ang ulo nila kapag walang kanin at handa silang magreklamo kapag wala ito sa listahan ng pagkain. Mabilis din ang kampanya ng pagpapataksik sa mga tagaluto (madalas ay dayuhan) at mga opisyal na nanatiling bingi sa kanilang hinaing (Dawa 2010). Hindi iilan ang mga welgang pangunahing sanhi ay ang hindi pagluluto ng kanin. Sa paglalarawan ni Manapat (2010), “So [ang mga dayuhan] ang kailangang magtiis, hindi yung Pilipino ang magtitiis. Kasi pinapakita ng Pinoy na ‘no rice, no power’.”

Mahalaga ang usapin sa pagkain dahil hindi makapagtatrabaho nang maayos ang mga manggagawang gutom at nanghihina. Maaari itong magresulta sa pagpapabagal ng gawain na makapagpapababa sa tubo. Kahit na kultura at pagpahalaga ng mga Pilipino ang pangunahing naisusulong sa ganitong klase ng protesta (Mittelman 175), nakapag-aambag ito sa pagbabahaginan at pagkakaisa ng mga seaman. Mahalaga ang karaniwan at pang-araw araw na mga panalo sa pagpapataas ng moral upang mas maging bukas ang bawat isa sa pagtutulongan sa iba pang kaugnay na usapin sa hinaharap (Hubbard

127). Sa katunayan, lumabas sa mga salaysay na madalas na pinagbibigyan ng mga charterer¹² at/o may-ari ng barko ang *demand* sa paghahain ng kanin.

Jumpship: Talon Para sa Maginhawang Buhay

Ang salitang “*jumpship*” ay nangangahulugang pagtigil ng seaman sa pagtatrabaho sa barko nang hindi pa tapos ang kontrata. Sinasamantala ang pag-angkorahang upang maghanap ng mapapasukan sa dayuhang lupain kahit na TNT (tago nang tago) ang estado. Sa kabila ng panganib na mahuli at mapauwi, nakikipagsapalaran sila sa paghahanap ng ibang kabuhayan nang walang ligal na mga papeles. Ayon kay Escalona (2010):

Ayaw ng mga [nagja-jumpship] ang ganoong klaseng trabaho sa barko na laging nasa gitna ng laot.

Hindi iba sa mga manggagawa ng galyon sa ilalim ng pananakop ng mga Espanyol ang layunin ng modernong mga seaman. Pangunahin sa motibasyon ng mga naunang mandaragat ang matakasan ang mabigat na kalagayan sa dagat at barko. Naitayo ang ilang pamayanang Pilipino sa Amerika at Mexico (Mercene 2005; Iletto 2003) mula sa mga manggagawang hindi na muling sumakay (Obispado 2012). Sa kasalukuyan, mas planado ang “pagtakas” ng mga nagja-jumpship – ilan sa mga indikasyon na unti-unti nang naghahakot ng gamit ang seaman kapag napadadalas ang paglabas o pagdadala ng malaking bag tuwing “mamamasyal.” Mas mataas ang posibilidad na hindi na bumalik ang may kamag-anak na tutuluyan pagdating sa dayuhang lupain. Para kay Tom (2008) hindi niya masisisi ang mga pumili ng buhay sa kalupaan:

Ginagawa nila ang [ang pagja-jumpship] para mas lalong umunlad ang kanilang kabuhayan. Ang gusto lang nila, umunlad ang kabuhayan, yun lang.

Ang Tatlong Letra

Malinaw sa mga salaysay na may kaalaman ang mga seaman tungkol sa iba’t ibang politikal at panlipunang usapin sa Pilipinas at mundo. Marami silang ibinahagi tungkol sa kasalukuyang kalagayan ng industriya ng pagbabarko sa bansa. Para sa kanila, hindi sapat ang ginagawa ng pamahalaan sa pagsusulong ng kanilang kagalingan. Ito ang naramdaman ni Edgardo Manapat sa naging karanasan niya sa Nigeria noong 2008:

Hindi ko alam na [kaya] lumalakas ang kita ng mga may-ari ng barko dahil sa ilegal na pagbili ng mas mababang presyo ng gasolina. Namedia,

naexpose. Wala na kaming sinusuweldo, puro pangako na lang. Nung hindi na mabayaran pati yung mga nagsusuplay ng pagkain, nanghuhuli na lang kami ng isda sa dagat. Maraming gustong umuwi pero kailangan ng tiket sa eroplano. Kaya nga nagtataka ako, yung tao, dating ng dating. Hire lang ng hire sa Maynila. Wala namang ginawa ang gobyerno para tulungan kami.

May kahinaan ang pamahalaan kung nagpatuloy ang pagpapadala ng Pilipinong seaman sa isang dayuhang bansa kahit na ilang buwan nang may problema ang barko at mga manggagawa. Ayon sa pag-aaral ni Matyok, hindi nalalaman ang suliranin dahil sa kalayuan at refleksyon din ng kawalan ng sistema ng pagmomonitor sa mga OFW na nakasakay na ng barko. Nakararating na lang ang balita sa kaugnay na mga bansa sa pamamagitan ng midya (Couper et al. 20). Sa ganitong mga pagkakataon, hindi pamahalaan ang una sa listahan ng hihingan ng tulong kundi ang “Tatlong Letra.”

Alam ng lahat ng nakakuwentuhang seaman ang tungkol sa Tatlong Letra subalit hindi ito hayagang pinag-uusapan sa barko (Tom 2008). “International Transportworkers Federation” ang ibig sabihin ng akronim. Ayon sa pahayag ng ITF sa kanilang website (itf.org), “Kasama sa pangunahing layunin ng pederasyon ang pagtuturo ng mga karapatan ng marino.” Mayroon itong mga inspektor sa buong mundo na kasapi ng mga unyong may kaugnayansa ITF (*Mga inspektor ng ITF* 21-24). Sinisiyasat ng naturang mga kinatawan ang mga barko sa kanilang lugar upang suriin kung sumusunod sila sa kasunduan na pangalagaan ang kalagayan ng mga seaman. Kung may paglabag, papasok sila sa negosasyon upang bigyan ng pagkakataon ang kapitan, may-ari ng barko, o charterer na iwasto ang mga suliranin. Kung hindi susunod ang kompanya, maaaring “itali” ng kinatawan ng ITF ang barko at hindi ito papayagang maglayag hanggang hindi tinutupad ang kasunduan (*Ipinagtatagumpay ang katarungan* 21). Maaari rin itong sumuporta o magpasimula ng welga kasama ang mga manggagawa ng pantalan at iba pang kasaping-unyong (Couper et al. 126).

Subalit dahil posibleng pag-itan ng kapitan ang mga seaman kung may magsusumbong sa ITF, ginagamit ng mga Pilipino ang kodang “tatlong letra” upang pag-usapan ang hindi maayos na kalagayan sa barko. Sa pamamagitan nito, malaya silang makapagpapalitan ng opinyon at makapagpapalano ng aksyon dahil hindi sila naiintindihan ng dayuhang kapitan. Maikakategorya ang ganitong patagong istrategiya sa “*hidden transcript*” ni James Scott (317). Hindi nangangahulugang sunud-sunuran ang mga seaman kung nangingibabaw ang mga bulong, tsismis, at lihim na pagpupulong lalo na kung hindi pa sapat ang lakas at pagkakaisa para sa hayagang kolektibong protesta. Subalit madalas na nakapagpapaunlad ang nasabing mga pamamaraan upang mas maging handa para sa hayagang pakikibaka.

Welga Kami!

Umaabot sa tigil-paggawa ang protesta ng mga manggagawa upang maapektuhan ang operasyon ng barko. Sa ganitong pagkakataon, kailangang magkaisa ang lahat o nakararaming mga manggagawa lalo na kung magwewelga sila sa dayuhang lupain

(*Welga ng mga Pilipino 22-23*). Maingat at demokratikong tinatalakay ang proseso upang mapatibay ang tindig at kapasyahan. Isa sa mga inilunsad na pagkilos ay nangyari laban sa mga Espanyol na opisyal ng barko habang nakadaong sa Estados Unidos:

Pauuwiin ang isa sa amin dahil lang sa nalate sa trabaho ng 10 minutes. Tapos ayun, nag-usap usap kami. Ang tanong, “Anong gagawin natin?” Ang sagot nung isa, “sitting duck tayo.” [Pero] ang sagot ng mas marami, “Walang mangyayari kung sitting duck, stop operation tayo!” [Kaya] sinarado namin ang mga balbula tapos naglettering kami ng “We are on strike for racial discrimination” sa plakard. Tapos ikot ikot kami sa harapan ng barko para makita ng mga pulis, port authority, ganun (Tom 2008).

Matingkad sa sentimyento ni Tom na may naganap na diskriminasyon batay sa lahi dahil “pakiramdam pa rin ng mga Kastila ay mas mataas sila sa mga Pilipino kahit ilang daang taon na ang nakalipas mula noong nasakop nila tayo.” Ayon sa kaniya, lumakas ang loob niya dahil kailangang ipaglaban ang karapatan ng kababayan sa mga dayuhan. Mahalaga sa salaysay na kahit Pilipino ang pinauuwi, lumahok sa welga ang lahat ng mga seaman kabilang ang mga dayuhan. Kapansin-pansin ding masangat sa tahimik na protesta ang inabot ng kamalayan ng mga manggagawa sa antas ng propaganda at pagsangkot sa iba pang mga institusyon katulad ng mga nasa pantalan.

Maliban sa diskriminasyon, nagiging sanhi rin ng tigil-paggawa ang hindi sapat na pagkain, mababang pasahod, at hindi makatwirang bigat ng paggawa. Sa salaysay ng mga seaman, pinakamahirap sa kanila ang haba ng trabahong walang holiday at day-off na umaabot ng 16 oras (Smith31). Ayon pa kay Escalona:

Kalimitan na naging mahirap sa pagtatrabaho yung napaka-igsi ng byahe. Tapos magkakarga, magloloading. Minsan nga diyan halos nakakaranas na ng walang tulog para iready yung bodega ng barko sa pagkakarga. Paminsan nga halimbawa, dalawang araw lang ang biyahe so isang araw lang magkarga na kami uli. Kaya minsan wala talagang tulugan yan. Trabaho lang ng trabaho (Escalona 2010).

Masasabing usapin din ng pakikibaka para sa espasyo ang pagwewelga sa barko. Mahalagang makuha ang suporta ng mga manggagawa sa pantalan para sa mas matagumpay na pagtatali sa barko (Leys 36). Kailangang manatili ang mga produkto sa barko upang puwersahin ang kapitan, charterer, o may-ari na ibigay ang kahilingan ng mga seaman (Couper et al. 127). Sa pamamagitan nito, lumalakas ang posisyon ng mga

seaman dahil bawat minutong pagkabalang ay nagreresulta sa pagliit ng tubo ng kapitalista (Webster et al. 224). Nangangahulugan ang welga ng pagkakaroon ng kapangyarihan sa barko at sa kargamentong dala nito.

Para sa mas matagumpay na paglulunsad ng welga, kailangang may naabot nang politikal na antas ang kamalayan ng mga seaman (*Bakit mahalaga na maging miyembro ka ng unyon* 16). Nagiging posible ito sa madalas na palitan ng mga kuwento at opinyon tungkol sa sari-saring usapin. Sa pamamagitan nito, nakapagbabahaginan din ng tiwala at pagtanto sa parehong mga pagsubok na pinagdadaanan (Torres-Yu 1). Kapag kinilala na ng mga manggagawa na mas mabilis ang tagumpay sa kolektibong pagkilos, mas nagiging madali ang paglupig sa limitasyon ng espasyong-dagat (Osichansky 11). Sa salaysay ni Tom:

Mahirap ang maging seaman. Mahirap nang masubaybayan ang mga ito kapag nakasakay na sa barko. Kaya hindi dapat simpleng pagkakaibigan lang ang batayan. Kailangan na nating magbuklod-buklod para sa ating hanay. Mahalaga ang karapatang pantao.

Isinulong ni Tom ang pakikipagkaisa sa kapwa manggagawa na hindi lamang nakabatay sa pagkakapareho ng bansang pinanggalingan o pakikipagkakaibigan sa iilang piling kasamahan sa barko. Naunawaan niyang mahalaga ang karapatang pantao na hindi nangingilala ng lahi, panahon, o pook. Kung may pagkilala ang bawat seaman sa pagkakapareho ng mga suliraning nararanasan sa barko, mas mabilis sa kanilang sumuporta sa kapwa manggagawa kahit saan mang panig ng daigdig. Isa itong paraan upang magapi ang limitasyon ng espasyo sa pamamagitan ng “*cross-border solidarity*” (Waterman sa Munck 159 – 160).

KONGKLUSYON

Nagresulta ang globalisasyon sa isang sistema kung saan maaaring mamalengke ang mga negosyante pandaigdigang pamilihan ng paggawa (Bryant at Bailey 104). Sa ganitong kalakaran, masasabing magalaw o makilos ang kapital kung ihahambing sa mga manggagawang “nakatali” sa pook (Prazniak at Dirlik 19). Sinasamantala ito ng may-ari ng barko o charterer upang ilihim sa mga mamamayang nakabase sa lupa ang mga pagsasamantala sa dagatkung nakikinabang ang kapitalista sa nasabing kaayusan (Steinberg 27 - 28). Ayon sa pag-aaral ni Whitfield, dahil madalas na malayo sa kalupaan, napagtutuunan lang ng pansin ang kalagayan ng mga seaman kapag may sumabog o lumubog na barko, may tumagas na gasolina, o may mga Pilipinong nakidnap ng pirata.

Sa Pilipinas, pinakapopular na marahil sa paglalarawan sa mga OFW ang pagiging “Bagong Bayani” sa telebisyon, radyo, pahayagan, at internet. Tinukoy ang mahalagang ambag-pinansiyal ng mga migranteng manggagawa sa ekonomiya bilang pangunahing dahilan ng kadakilaan. Ayon sa Commission on Filipino Overseas, nakapagpadala ng \$21.4 bilyon ang mga OFW noong 2012 - \$4.8 bilyon ang mula sa mga seaman (cfo.gov.ph). Madalang ang representasyon sa kanila bilang nakikibakang manggagawa.

Kaya mahalagang pakinggan ang tinig ng mga seaman upang ilarawan nila ang kanilang kalagayan, tugma man o taliwas sa representasyon ng estado at iba pang mga institusyon. Sa iba't ibang midya, pinakamabilis na daluyan ng salaysay ang internet lalo na kung may wi-fi na sa barko. Napabilis din ng satellite phone at cellphone ang pakikipag-ugnayan ng marino sa mahal sa buhay na nasa lupa. Ginagamit na ito ng mga seaman upang isalaysay ang kanilang karanasan sa barko, dagat, at dayuhang bansa. Ito ang dahilan kung bakit importanteng hindi makupot sa pagitan ng magkakamag-anak ang naratibo ng mga seaman. Kailangang magkaroon din ng mas malawak na interes at pag-aaral tungkol sa gawain ng mga manggagawang nakabase sa dagat. Masasabing nagsisilbing hamon at pagkakataon ang pagbabagong hatid ng globalisasyon at maunlad na teknolohiya. Kung magagamit para sa kapakinabangan ng mga seaman, maaaring maging daluyan ito upang mas maging makatarungan ang paglalarawan sa kanilang sektor.

Mahalaga ang usapin ng representasyon dahil nakapagpapanatili o nakakasalunga ito ng umiiral na mga diskurso (Steinberg 32). Isang anyo ng paggigiit ang pagbabahagi ng naratibo dahil kung kapangyarihan ang tinig, nakapagpapalakas ang pagsasalaysay ng mga seaman (Matyok 8). Maraming anyo ang pakikibaka mula sa maingat at lihim hanggang sa bukas at radikal – hindi nangangahulugang sinasalungat ng isang anyo ang iba pa kundi pinupunan at pinalalakas pa nga. Makabuluhang kasangkapan ang mga salaysay upang magsilbing tulay sa puwang ng lupa at dagat. Kapag ibinabahagi ng seaman ang kaniyang kuwento, ibinabahagi rin niya ang kanyang buhay sa publiko. Ipinaalam niya ang tungkol sa mga pangarap at pagsubok na pinagdaraan sa pag-asang mauunawaan at makikipagkaisa sa kaniya ang mas maraming mamamayan.

TALAHULI

¹ Sa 20 taong pagtatrabaho sa barko, gumampan ng iba't ibang tungkulin ang mga seaman sa deck, engine, at steward department. Para sa mas masusing talakay, sangguniin ang “Ang Filipinong Seaman sa Dagat at Lupa: Mga Anyo ng Pagsasamantala sa Globalisasyon ng Industriya ng Pagbabarko,” sa Malay Journal ng DLSU, Abril 2011.

² Ang International Transportworkers Federation ay naitatag noong 1896. Sa kasalukuyan ay may 600,000 na miyembro sa mula sa mga unyon ng mga marino sa iba't ibang panig ng mundo na kasapi sa ITF.

³ Naglalayag ang barkong (a) tanker dala ang langis, kemikal, at produktong petrolyo; sa (b) container nakalagay ang produktong nasa mga container van; sa (c) bulk carrier isinasakay ang mga hilaw na materyales katulad ng mga mineral na iron ore at uling at lulan ng (d) general cargo ang sari-saring mga produkto gaya ng mga butil, bigas, harina, at iba pa.

⁴ Para sa karagdagang detalye, sumangguni sa website ng International Chamber of Shipping.

⁵ Tinatawag na “time-chartered voyage.”

⁶ Tinawag na “turn-over time” ni Harvey.

⁷ Hindi saklaw ng pambansang teritoryo ng mga nasyon.

⁸ Listahan ng pangalan ng mga seaman na hindi tinatanggap sa trabaho dahil nagsumbong sa ITF.

⁹ Lumaganap lamang ang satellite phone at internet sa barko noong taong 2000 bagamat may mga tripulante pa ring hindi nakagagamit nang libre kapag personal ang layunin ng komunikasyon.

¹⁰ Pinakamataas na opisyal ang kapitan na itinuturing na “master” ng barko. Mga opisyal ng Deck Department ang Chief Mate at Second Mate. Tinitiyak ng Chief Mate na kumpleto at maayos ang lahat ng mga papeles at inaasahan siyang hahalili sakaling hindi kayang gampanan ng kapitan ang kaniyang tungkulin. Pangunahin namang pinangangasiwaan ng Second Mate ang nabigasyon ng barko.

¹¹ Mga malalaking kuwartong may refrigeration system para sa mga pagkain.

¹² Nagrerenta ng barko.

MGA SANGGUNIAN

Mga Panayam

Apique, June. Personal na interbyu. 10 Hulyo 2010.

Cansino, Deogracias. Personal na interbyu. 3 at 4 Nobyembre 2008.

Dawa, Guillermo. Personal na interbyu. 1 Hulyo 2010.

Escalona, Isidro. Personal na interbyu. 21 Hunyo 2010.

Dela Cruz, Edwin. Personal na interbyu. 10 at 13 Marso 2006.

Godinez, Julian. Interbyu sa telepono. 23 at 25 Hunyo 2010.

Manapat, Edgardo. Personal na interbyu. 19 Hunyo 2010.

Pedroso, Ronnie. Personal na interbyu. 8 Hulyo 2010.

Tabios, Ronaldo. Personal na interbyu. 7 Hunyo 2010.

Tom (Hindi tunay na pangalan). Personal na interbyu. 19 Disyembre 2008.

Zalamea, Segundo. Personal na interbyu. 30 Hunyo 2010.

Mga Aklat

Bryant, Raymond L. at Sinead Bailey. *Third World Political Ecology*. London: Routledge, 1997. Nakalimbag.

Couper, A. D., C.J. Walsh, B.A. Stanberry, at G.L. Boerne. *Voyages of Abuse: Seafarers, Human Right, and International Shipping*. London: Pluto Press, 1999. Nakalimbag.

Hall, Stuart, ed. *Representation: Cultural Representations and Signifying Practices*. London: Sage, 1997. Nakalimbag.

Harlow, Bruce. *Mission Impossible: Preservation of U.S. Maritime Freedoms*. Seattle: University of Washington Sea Grant Program, 1985. Nakalimbag.

Harvey, David. *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. New York: Routledge, 2001. Nakalimbag.

Herod, Andrew. *Geographies of Globalization: A Critical Introduction*. West Sussex, UK: Wiley-Blackwell, 2009. Nakalimbag.

Hubbard, Phil. *City*. USA: Routledge, 2006. Nakalimbag.

Ileto, Reynaldo C. *Filipinos and their Revolution: Events, Discourse and Historiography*. QC: Ateneo de Manila University Press, 2003. Nakalimbag.

Mittelman, James H. *The Globalization Syndrome: Transformation and Resistance*. New Jersey: Princeton UP, 2000. Nakalimbag.

Munck, Ronaldo. *Globalisation and Labour: The New Great Transformation*. UK: Zed, 2002. Nakalimbag.

Prazniak, Roxann at Arif Dirlik. *Places and Politics in an Age of Globalization*. England: Rowman and Littlefield, Inc., 2001. Nakalimbag.

Sack, Robert D. *Human Territoriality: Its Theory and History*. Cambridge: Cambridge UP, 1986.

Steinberg, Philip E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge UP, 2001. Nakalimbag.

Scott, James C. *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. New Haven and London: Yale UP, 1985. Nakalimbag.

Soja, Edward W. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso, 1989. Nakalimbag.

Torres-Yu, Rosario. *Welgang Bayan: Empowering Labor Unions Against Poverty and Repression*. Manila: De La Salle UP, 2003. Nakalimbag.

Webster, Edward, Rob Lambert, at Andries Bezuidenhout. *Grounding Globalization: Labour in the Age of Insecurity*. Australia: Blackwell Publishing, 2008. Nakalimbag.

Mga Pahayagan

Landingin, Roel R. "Is POEA policy to blame? Every 6 hours, pirates seize a Filipino seaman." Philippine Center for Investigative Journalism, 26 Nobyembre 2008. N. pag. Web. 23 Hunyo 2013.

Osi, Carlo. "Filipino seamen caught in piratical crossfire." Inquirer Global Nation, 2009.N. pag. Web. 19 Mayo 2010.

Pabico, Alecks. "Despite the Risks, Filipino Seafarers Toil in the World's Oceans."
Philippine Center for Investigative Journalism, 14-15 Hulyo 2003. N. pag. Web. 11
Agosto 2005

Soriano, Yna. "Modern Slavery in the High Seas." *Bulatlat*, 2-8 Setyembre 2001. N. pag.
Web. 2 Setyembre 2006.

Mga Magasin

"All this and exploitation." *ITF Seafarers' Bulletin* 1999: 20-23. Nakalimbag.

"Bakit mahalaga na maging miyembro ka ng unyon." *ITF Seafarers' Bulletin* 2005: 16.
Nakalimbag.

"Changing nature of the problem." *ITF Seafarers' Bulletin* 1999: 28. Nakalimbag.

"Ipinagtatagumpay ang katarungan para sa mga tripulante." *ITF Bultin ng mga Marino*
2000: 21. Nakalimbag.

"Kapag nagiging bangungot ang paghahanapbuhay sa laot." *ITF Bultin ng mga Marino*
1998: 13. Nakalimbag.

Kahveci, Erol. "Pagbaba-lulan ng kargamento: trabaho para sa tunay na eksperto." *ITF*
Seafarers' Bulletin 2005: 37. Nakalimbag.

Lane, Tony. "Pandaigdigang mga marino: mamamayan o mga taong walang permanenteng
tirahan?" *ITF Bultin ng mga Marino* 1998: 35. Nakalimbag.

Leys, Frank. "Dapat magkapit-bisig ang mga marino at estibador." *ITF Seafarer's Bulletin*
2005: 36. Nakalimbag.

“Limang tripulante kada buwan, inaabandona.” ITF Bultin ng mga Marino 2000: 5.
Nakalimbag.

“Malayo sa pamilya at mga kaibigan.” ITF Bultin ng mga Marino 2002: 32. Nakalimbag.

“Manatiling malusog sa dagat.” ITF Bultin ng mga Marino 2002: 38. Nakalimbag.

McKay, Steven. “Lumalaban pa, kahit bagsak na.” ITF Seafarers’ Bulletin 2008: 18-19.
Nakalimbag.

“Mga inspektor ng ITF.” ITF Seafarers’ Bulletin 2008: 21-23. Nakalimbag.

“One in four ships fails minimum standard test.” ITF Seafarers’ Bulletin 1999: 25.
Nakalimbag.

“Pagkakasundo sa dagat: Paano ipagtatagumpay ang sama-samang pamumuhay at
pagtatrabaho ng mga tripulanteng multinasyonal.” ITF Bultin ng mga Marino 2002:
12–13. Nakalimbag.

“Patuloy na ugnayan sa Crewlink.” ITF Bultin ng mga Marino 2002: 34. Nakalimbag.

Osichansky, Petr. “Russian trade unionism emerges from the shadows.” ITF Seafarers’
Bulletin 1999: 10. Nakalimbag.

“Salbabida para sa mga marino.” ITF Seafarers’ Bulletin 2008: 35-36. Nakalimbag.

“Serbisyo sa kagalingan.” ITF Seafarers’ Bulletin 2008: 36. Nakalimbag.

Smith, Andy. "Matinding pagkapagod, ano ang mga epekto?" ITF Buletin ng mga Marino 2002: 30-31. Nakalimbag.

"Taunang bilang ng namatay lagpas 2,200." ITF Buletin ng mga Marino 1998: 29. Nakalimbag.

"Welga ng mga Pilipino nagtamo ng bakpey." ITF Buletin ng mga Marino 2002: 22. Nakalimbag.

Whitfield, Martin. "Out of Sight, Out of Mind." International Transport Workers' Federation, 2006. Web. 19 Mayo 2010. <<http://www.itfseafarers.org/out-of-sight.cfm>>.

Mga Hindi Nakalimbag na Papel

Binghay, Virgel C. "Ensuring Occupational Health and Safety for Overseas Filipino Seafarers." UP School of Labor and Industrial Relations. 17 Mayo 2010. Web. 25 Setyembre 2010.

Matyok, Thomas G. "Constructing Counter-Narrative: A Key to Challenging Neo-Slavery in the De-Nationalized World of Globalization – the Shipping Industry and the Case of the M/V Agios Minas." Diss. University of North Carolina. Web. 19 Mayo 2010.

McKay, Steve. "So They Remember Me When I'm Gone: Remittances, Fatherhood and Gender Relations of Filipino Migrant Men." University of California, Santa Cruz. Ipinasang papel para sa Journal of Development and Change. Web. 22 Hunyo 2013.

Obispado, Kristyl N. "Ang mga 'Indios Filipinos' sa Mexico sa Ika-17 Siglo." Papel na binasa sa Pambansang Kumperensya ng ADHIKA, Guimaras, 29 Nobyembre 2012. Nakalimbag.

Wood, Robert E. "Globalization At Sea: Cruise Ships and the Deterritorialization of Capital, Labor, and Place." Binasang papel sa Eastern Sociological Society meetings in Baltimore. Rutgers University, Marso 2000. Web. 19 Mayo 2010.

Website

"2012 remittances reach \$23.8-B, a record high." Commission on Filipinos Overseas, 18 Pebrero 2013. Web. 22 Hunyo 2013. <http://www.cfo.gov.ph/index.php?option=com_content&view=article&id=1896:2012-remittances-reach-238-b-a-record-high&catid=109:overseas-filipino-new&Itemid=840>.

"Deployed Overseas Filipino Workers byu Country of Destination 2010 – 2013." Bureau of Labor and Employment Statistics. 2 Hulyo 2014. < <http://www.bles.dole.gov.ph/PUBLICATIONS/Current%20Labor%20Statistics/STATISTICAL%20TABLES/PDF/Tab45.pdf>>.

"Different types of ship in the world merchant fleet." Shipping and World Trade. Marisec.org. Web. 31 Oktubre 2010 <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/types-of-ship.php>>.

"Duties of Seamen in Ship's Deck Department." American Merchant Marine at War. American Merchant Marine at War, 29 Enero 2005. Web. 31 Oktubre 2010 <<http://www.usmm.org/deck.html>>.

Mercene, Floro L. "Filipinos in Mexican History." Web. 6 Nobyembre 2005. <<http://www.ezilon.com/cgi-bin/information/exec/view.cgi?archive=1&num=476>>.

"Oil Tanker Security." The Robert S. Strauss Center for International Security and Law. Web. 23 Hunyo 2013. <<http://strausscenter.org/hormuz/oil-tanker-security.html>>

"Overview." Shipping and World Trade. Marisec.org. Web. 31 Oktubre 2010 <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/index.php>>.

"Saudi received bulk of 14 million OFWs deployed in 2012 - POEA." Pinoy-OFW.com. 27 Disyembre 2012. Web. 22 Hunyo 2013. <<http://www.pinoy-ofw.com/news/24652-saudi-received-bulk-14m-ofws-deployed-2012-poea.html>>

"Philippine Maritime Industry Facts." Consolidated Training Systems Incorporated. 11 Abril 2014. Web. 2 Hulyo 2014.

"Shipping and world trade." International Chamber of Shipping. Web. 2 Hulyo 2014 <<http://www.shipping-facts.com/>>

“Value of volume of world trade by sea.” Shipping and World Trade. Marisec.org. Web. 30 Oktubre 2011 <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>>.

“What is ITF?” International Transport Workers’ Federation. Web. 8 Nobyembre 2005 <<http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm>>.

* * *

Si **Joanne Visaya Manzano** ay guro sa Departamento ng Filipino at Panitikan ng Pilipinas, Kolehiyo ng Arte at Literatura, UP Diliman. Kasalukuyan siyang mag-aaral ng Ph.D. Philippine Studies sa parehong pamantasan. Nailathala sa Malay Journal ang kaugnay na artikulong “Ang Filipinong Seaman sa Dagat at Lupa: Mga Anyo ng Pagsasamantala sa Panahon ng Globalisasyon.” Bahagi siya ng All-UP Academic Employees Union at organisasyong Taripnong Cagayan Valley. Si Prop. Manzano ay anak ng isang seaman.