

Panimulang Pag-aaral sa Hulagway ng Pilipinong Seaman sa mga Maikling Kuwento at Tula (1990 – 2010)

JOANNE VISAYA MANZANO

*Lagi tayong humahakbang
Tungo sa isang walang katapusang paglikas:
Mula sa tupok na dampa ng karahasan
Hanggang sa iskinita ng pakikipagsapalaran.*
“Migrante,” Fidel Rillo

Panimula

Pamilya kami ng mga Overseas Filipino Workers (OFW). May mga kamag-anak ako sa Amerika, Gitnang Silangan, at Europa. Marami sa kanila ay nanirahan na ng tuluyan sa ibang bansa. Kaya naman dumami silang nandayuhan – dahil sa petisyon ng mga nauna nang lumisan. Ang mga natitira ko pang kapamilya sa Pilipinas ay paalis na ng bansa at ang mga pinsan kong nag-aaral ng kursong nursing at caregiving ay binuo na ang pangarap at kinabukasan sa dayuhang lupain.

Ang tatay ko ay isa ring OFW, isang seaman. Lumaki akong hindi mawari kung sabik sa ama dahil taon-taon siyang umuuwi subalit sa panahong napapalapit na ang loob ko sa kaniya ay paalis na siyang muli. Hindi kasi siya nagtatagal sa Pilipinas. Lumaki akong paroo’t parito ang tatay ko sa buhay ko. Hindi ako nag-iisa sa kalagayang ito, umaabot na sa mahigit tatlong libong Pilipino ang umaalis araw-araw upang mangibang-

bayang (Mercene 2009). Lalong mas madami ang bilang ng mga naiwang asawa, anak, at kapamilya.

Tumalab sa maraming aspekto ng pamumuhay ng mga Pilipino ang malawak at malalim na implikasyon ng modernong diaspora. Sanhi ng institusyonalisasyon ng mga patakaran sa “Bagong Bayani,” pagdami ng mga kursong “tiket” sa mabilis na pangingibang-bayan, hanggang sa pagtabo sa takilya ng mga pelikulang pinagbibidahan ng mga migrante sa Hongkong, Milan, o Dubai, nabusog ang imahinasyon ng mga mamamayan sa mabuting buhay na mailap sa sariling lupain. Hindi na bago ang pag-akda sa pag-alis ng mga Pilipinong nakipagsapalaran sa ibang bansa. Sa katunayan, maituturing nang kanon ang *America is in the Heart* ni Carlos Bulosan at *Scent of Apples* ni Bienvenido Santos.

Sa kasaysayan ng migrasyon, masasabing mahalaga ang dekada 1990 dahil sa paglobo ng antas ng kawalan ng trabaho at pagtaas ng bilang ng mga umalis (Dolan 1991, 1). Sa dekadang ito mapapasa ang Republic Act (RA) 8042 o ang “Migrant Workers and Overseas Filipinos Act of 1995” na hakbang ng pamahalaan upang mabigyan ng proteksiyon ang mga migrante (Philippine Overseas Employment Agency, 2010). Naapektuhan nito hindi lamang ang mga migranteng nakabase sa lupa kundi pati ang sea-based sector. Sa dekadang ito naitala ang Pilipinas bilang suplayer ng pinakamaraming seaman sa buong mundo (Couper et al. 1999, 20). Mula noong 1995, taon-taong may marinong ginagawaran ng parangal na “Bagong Bayani” (McKay 2008, 18). Nanatili ang estadong ito hanggang 2010 kung kailan may humigit-kumulang 350,000 Pilipinong seaman o 30 porsiyento ng kabuuang sumasakay sa mga barkong naglalayag sa karagatan ng daigdig (POEA, 2010). Dahil sa dami ng manlalayag na Pilipino, masasabing malaki ang papel ng industriya ng pagbabarko sa ekonomiya at kultura ng bansa.

Sa ganitong konteksto, mahalagang suriin ang panitikan ng nasabing panahon dahil sa pamamagitan nito ay masusuri natin ang pag-unawa at pagpapahalaga ng mga manunulat sa lipunan. Nakabatay sa antas ng paggagap ang pagpaksa at pagpapaabot ng mensahe sa mga mambabasa. Nilapatan ng panimulang pag-aaral sa papel na ito ang mga kuwento at tula tungkol sa buhay at karanasan ng mga sea-based OFW mula 1990 hanggang 2010. Ihahambing kung paano pinapaksa at inilalarawan ng

mga seaman at hindi seaman ang penomenon ng paglalayag at ang buhay na kaakibat nito.

Ang mga akdang sinuri ay mga tula at mga maikling kuwento na ang pangunahing tauhan ay ang seaman. Mula sa mga nakalap na akda, pinili ng nagsuri ang may sustansyal na pagtatalakay sa kalagayan ng mga Pilipinong marino. Ang mga tulang sinuri ay: “Tinig Marino” ni Roselyn Alegonza (2006), “Kung Mangarap Ka’t Mahibang” ni Francisca Manuel Amador (2006), “Salungat sa Agos (Sa Manlalayag)” ni Ed Nelson R. Labao (1996), “Seaman” ni Rafael A. Pulmano (2006), at “Migrante” ni Fidel D. Rillo (1990). Ang mga maikling kuwentong tinalakay ay “Seaman” ni Jovito F. Amorin (1994), “Kuwento at Buhay Marino” at “Phone Sex” ni Roli Ancha (1999 at 2006), “Sailing Down the Orient” ni R. Ascueta (1996), “OCW ang Tatay Ko” ni Girlie De Barbo (1996), “Arrideverci” ni Fanny A. Garcia (1994), at “Curacao Cure” ni Paulino Lim, Jr. (2002).

PAGLALAYAG SA KASAYSAYANG PILIPINO

Mahalagang bahagi ng kapuluan ng Pilipinas ang paglalaot o paglalayag. Ito ay isang sinaunang kaalaman na nagbigay-daan sa ugnayang politikal at ekonomikal sa loob at labas ng Pilipinas (ADHIKA 2001, 25). Kalakhan ng mga pamayanan ay nakikipagkalakal sa bawat isa sa pamamagitan ng bangka (Scott 1981, 24) lalo na sa pagitan ng ilawud at ilaya (ADHIKA 2001, 27). Bukod dito, maunlad din ang palitan ng produkto sa mga estado sa ibayong dagat. Batay sa mga natagpuang labi ng balanghay sa Libertad, Butuan, ang mga Pilipino ay nagkaroon ng kakayahang gumawa ng malalaking sakayan na nakapagpalaot sa ibayong dagat katulad ng Timog Silangang Asya at Tsina (Dizon et al. 1998, 218-219). May ugnayan din ang Pilipinas sa Japan, India, at Kanlurang Asya batay sa mga arkeolohikal na labi katulad ng mga bangka at mga bangang natagpuan sa ilalim ng dagat (ibid., 145). Naitala rin sa mga pag-aaral ang maraming katawagan upang tukuyin ang sakayan sa tubig depende sa gamit. Ilan lamang dito ang karakóa (caracoa), balángay, biráy, paráw, at pangkó. Maraming umunlad na mga pamayanan dahil sa pakikipagkalakalan at pangangayaw. Nagkaroon din ng malalim na implikasyong kultural ang paglalayag:

Sa kultura, nagkaroon ng uring panlipunan na ang pangunahing tungkulin ay “mangayaw” (sumalakay sa dagat) na may mga kaugnay na ritwal tungkol sa tamang oras ng pangangayaw. Ang pangangayaw ay isinasagawa ng lahat ng mga bayan sa baybay na may kakayahang mag-organisa ng ganitong gawain. Dahil dito, umunlad ang isang uri ng kasunduan, ang sandugo, upang magkaroon ng pagkakaisang-loob sa pagitan ng mga bayan (ADHIKA 2001, 30).

Bukod dito, matibay na arkeolohikal na batayan ang bangang Manunggul upang ipakita ang katutubong konsepto sa paglalakbay patungo sa kabilang buhay—gamit ang sakayan, inihahatid ng bangkero ang kaluluwang namatay. Sa panahong ito, ang buhay ng mga pamayanan ay nakatuon sa dagat (Abrera 2002, 339-340). Ang pag-unlad ng bayan ay nakabatay sa pakikipagkaisa sa yaman at pagkakataong inihahatid ng karagatan. Nagsisilbi itong tulay ng idea, produkto, at kultura ng mga mamamayan ng iba’t ibang lugar na bunga ng pulo-pulong heograpiya at mga ninunong mandaragat—mga Austronesyanong “naglalayag kaisa ang mga alon” (Hontiveros 2011).

Ang Sasakyang Pandagat sa mga Kasaysayang Awit

Nailarawan sa mga kuwentong bayan ang kamalayang tubig ng mga katutubo. Hitik ang pagpaksa tungkol sa bangka bilang sakayan ng magigiting na bayani sa epiko katulad nina Tuwang, Handiong, Lam-ang, Humadapnon, at Darangen (Abrera 2002; Castro et al. 1984; Jocano 2000). Karapat-dapat sa papuri ang kagandahan at kahalagahan ng mga ito:

*Madali ngani biday
dawan ngani balangay
madaligay sarakyan.
’l sakayang bulawan
lambut nga katulinan. (Jocano 2000, 36)*

*Napakaganda ng kanilang biday
balangay na mahusay ang pagkakagawa
sakayang yari sa ginto
matulin katulad ng hangin. (Akin ang salin)*

Hindi lamang ang yari at bilis ng bangka ang hinahangaan kundi ang kapangyarihang taglay nito. Mahiwaga at nakalilipad ang mga sakayan katulad ng Rinamentaw Mapalaw sa Darangen, gayundin ang sasakyan nina Labaw Donggon at Lam-ang. Sa mga epiko, tumutulong ang mga ito sa mga bida upang maisakatuparan nila ang di-pangkaraniwang gawaing katulad ng pakikidigma, paghahanap ng mapapangasawa, at pangangalakal (Castro et al. 1984, 4). Mahalaga rin ang pagpapaliwanag ni Abrera (2002, 278) tungkol sa pagpaksa sa bangka kaakibat ng pagbabago sa kalagayan ng bayan:

Sa epikong Ibalong ay nakasaad na ang unang sakayan ay nilikha ni Handyong pagkatapos mahawan ang mga lupain at manirahan sa kapatagan ang mga mamamayan. Sa pag-unlad ng lipunan ay papasok ang paggawa ng bangka, araro, at suyod, habihan at kidkiran ng sinulid, palayok, at magkakatabing bahay. Payak lang ang ginawang bangka ni Handyong na magiging mas kumplikado sa mga susunod na gawa katulad ng nilikha ni Kimantong. Ang paglitaw ng bangka kung gayon, ay simbolo ng pag-unlad ng lipunan, na pagkatapos matugunan ang mga batayang pangangailangan ng pamayanan ay saka lamang lilikhain.

Dagdag pa rito, sa mga mahiwagang balanghay, napagkakasya at naisasakay ang lahat ng tao o sakop ng isang datu, katulad ng ginawa ni Lam-ang na isinama ang kasapi ng pamayanan upang makiisa sa kasal nila ni Cannoyan (Castro et al. 1984, 101):

*Kinona met ni Lam-ang:
"Patitem dayta longgangan
ta umarayatda man
ti dagup amin nga cailian
ta intay Cuma luganan
diay dua a sasacayan.*

*Sinabi rin ni Lam-ang:
"Patunugin mo ang gimbal
Nang pumarito nga
Ang lahat ng mga kababayan*

*Tayo'y maglakbay
Sa dalawang sakayan.*

Repleksiyon ito ng laki ng mga bangkang kayang likhain ng mga katutubo. Bukod sa kasanayan sa paggawa ng malalaking sakayan, mahalaga ring pansinin ang gamit nito. Bagamat pinangungunahan ng bayani ang paglalayag, kasama at kabahagi rito ang kasapi ng kaniyang pamayanan. Sa maraming pagkakataon, ang pakikipagsapalaran gamit ang bangka ay hindi lamang salaysay tungkol sa mga bida ng epiko kundi pati na rin ang buong bayan. Kung gayon, masasabing ang paglalayag sa kalinangang katutubo ay salamin ng katapangan, karangalan, at pagkakaisa.

Mga Pagbabagong Dala ng Kolonyalismo

Nabago ang katutubong pagpapahalaga sa dagat dahil sa pananakop ng mga Kastila sa kapuluan. Humina ang masiglang paggawa at pakikipagkalakalan gamit ang sakayan ng mga katutubo dahil ginamit ng mga dayuhan ang mga Pilipino sa paggawa ng galyon at simbahan, pagtatanim, at pakikidigma sa Mindanao (Casiño 1977-1978, 713).

Nagbago rin ang gamit ng barko at paraan ng paggawa nito. Maraming mga katutubo ang puwersahang pinagtrabaho sa astilleros o pagawaan ng galyon (Bolunia 2011, 13), marami sa mga ito ang nahiwalay sa pamilya at hindi na muling nakabalik pa (Borrinaga 2011, 11). Naging pribado ang layunin ng paglikha ng barko at nahiwalay sa katutubong paraan na ang magkakapamilya o magkakababayan ang sama-samang gumagawa. Hindi rin iilan ang pinahirapan dahil sa baba o kawalan ng sahod, kakulangan sa pagkain, mabigat na trabaho, at namatay (Gealogo 1994, 8; Medina 1994, 7; Scott 1981, 17). Totoong nanatili ang mga Pilipino bilang eksperto sa paglalayag (Scott 1981, 19), subalit dahil sa pagbabago sa layuning politikal at ekonomiko, nagbago ang disenyo at teknolohiya at nawala ang ritwal at pakahulugan sa paggawa (Abrera 2002, 339).

Ang Pilipinong Seaman sa Gitna ng Globalisasyon

Sa kasalukuyan, kilala pa rin ang mga Pilipino sa larang ng pandaragat. Ang Pilipinas ang tagasuplay ng pinakamaraming bilang ng mga seaman sa buong daigdig (POEA 2010) at sinasabing nakasakay sa isang takdang panahon sa halos lahat ng mga *international vessel*.

Ang seaman ay naluwal ng sistemang globalisasyon sa industriya ng pandaragat na nagsimula noong dekada 1970. Kaakibat ng nasabing kalagayan ang pandaigdigang produksiyon, pinansiya, at pamilihan (Munck 2002, 52). Sa panahong ito, mas naging mabilis ang pagtatayo ng mga pagawaan sa iba't ibang panig ng mundo (Castree et al. 2004, 75; Herod 2009, 17; Webster et al. 2008, 211). Ang daigdig ay naging isang malaking bukal ng mga manggagawa at palengke ng produkto at serbisyo (Bryant at Bailey 1997, 104).

Maraming mga ekonomiko at politikal na pagbabago ang mararanasan ng industriya ng pagbabarko katulad ng: (1) Malawakang pagtitipid ng mga kapitalista; (2) Pag-empleo ng mga seaman mula sa mahihirap na bansa; (3) Paglaganap ng sistemang Flags of Convenience (ipaliliwanag sa ibaba); at (4) Pagsulpot ng mga *supertanker* (Couper et al. 1999, 9-11).

Iपालिwanag sa akdang *Voyages of Abuse* (Couper et al. 1999) ang sanhi ng globalisasyon ng industriyang maritimo. Dahil sa mga digmaan sa Kanlurang Asya noong dekada 1970 katulad ng Yom Kippur at Rebolusyon sa Iran, nagmahal nang husto ang presyo ng langis. Naapektuhan din ang operasyon ng Kanal Suez na dinadaan ng mga barko—napipilitan itong isara tuwing may panganib ng giyera. Nagresulta ito sa pagtaas ng gastusin ng mga may-ari ng barko. Upang makatipid, marami sa mga kompanya katulad ng langis at bakal ay hindi na nagmintina ng barko, bagkus ay nagrenta na lamang para sa transportasyon ng kanilang produkto (tinatawag na chartering). Hindi na empleado ng charterer ang mga tripulante. Kaiba ito sa kalakaran noong dekada 1950 kung kailan karamihan sa mga barko, kapitan, at tripulanteng naglalayag ay nanggagaling sa isang bansa o ang tinatawag na full crew. Dahil karamihan sa mga nagmamay-ari ng barko ay galing sa mauunlad na bansa, mahal ang pag-empleo ng mga seaman mula sa bansa nila dahil sa taas ng suweldo. Kaya nagsimula ang pagkuha ng manggagawa mula sa mahihirap na bansa. Dahil dito, dumami ang

bilang ng mga multinational crew sa mga barko, at kabilang sa kanila ang mga Pilipino.

Dahil sa unti-unting pagbubukas ng mga bansa sa mga dayuhang kumpanya, lumaganap ang tinatawag na Flags of Convenience o FOC. Ang FOC ay ang sistema ng pagpaparehistro sa mga estadong maluwag ang polisiya sa buwis, pasahod, at iba pang batas kaugnay ng kalusugan at kaligtasan sa karagatan (ITF Buletin ng mga Marino 1998a, 16; ITF Buletin ng mga Marino 2002b, 8-9). Ang Greece, halimbawa, na nagmamay-ari ng pinakamaraming barko sa buong mundo ay madalas na nagpaparehistro sa mga bansang katulad ng Panama, Liberia, at/o Bahamas dahil sa maluwag na patakaran ng mga ito sa paggawa (ITF Seafarers' Bulletin 2008, 26). Sinasabing paraan ito ng pag-iwas sa pagbibigay ng wastong karapatan at pangangalaga sa mga seaman dahil ang mga batas sa ilalim ng flagship (bansa kung saan nakarehistro ang barko) ang sinusunod habang naglalayag sa dagat at hindi ang nasyonalidad ng kumpanya. Sa pamamagitan nito, naging pandaigdigan ang mga patakarang sumasaklaw sa mga seaman.

Nilikha naman ang mga supertanker upang matugunan ang demand sa pagtransport ng maramihang produksiyon ("economies of scale"). Naging awtomatiko ang pagpapatakbo sa barko sa pamamagitan ng mga kompyuter at iba pang makabagong teknolohiya (ITF Buletin ng Marino 2002a, 32). Dahil dito, minimal na superbisyon na lamang ang kailangan sa ibang mga gawain. Sa katunayan, may mga unstaffed engine room na. Dahil dito, nabawasan ang bilang ng mga manggagawa mula dalawampu hanggang tatlung katao sa isang barko (Couper et al. 1999, 11).

Sa pamamagitan ng nasabing mga kalagayan naipaloob sa sistemang globalisasyon ang industriya ng pagbabarko. Magluluwal ang ganitong kondisyon ng mga imahen ng seaman na aakdain sa mga panitikan.

ANG PILIPINONG SEAMAN SA MGA KUWENTO AT TULA Ang Pakikipagsapalaran Tungo sa Paglisan

Palaging may malalim na dahilan ang paglisan. Ang pinakamabigat sa lahat ng pag-alis ay ang hindi bukal sa loob dahil maiiwan ang mga mahal sa buhay. Subalit ang parehong pagmamahal ang siyang pangunahing dahilan kung bakit nangingibang-bayan ang maraming Pilipino. Para sa mga taong nangangarap ng mas maginhawang buhay, iniwan nila ang kanilang sariling lupain dahil madalas na wala nang pagpipilian ang mga ito (Castree et al. 2004, 186). Ang ganitong sentimyento ay nailarawan sa tula ni Francisca Manuel Amador (2006) na “Kung Mangarap Ka’t Mahibang”:

Probinsiya’y iniwan tinungo ang ceudad.
Lipus ang Pag-Asa sa baung Pangarap
Ito nga RAW Barkong mismong maglalayag
Magsisilbing Tanglaw tungo sa Liwanag
Ang mga Biyayang dito’y matatanggap
Ang s’ya ngang sasagip sa si-singhap-singhap
Na Kina-bukasang nilamun ng Hirap
Binago ang Anyo ng Matang nangusap

Kanyang ginalugad dulo ng Ermita
Habang hinahanap ito ngang Ahensya
Waring sinasabi.....’Sige’t Mag-Apply Ka’
Nang bumu-laga nga itong Opisina
Sa dami ng taong duo’y uma-asa
Mantak- matakin mo! ang haba ng Pila
Kumukulong tiyan ay di alintana
Maka-sakay lamang sa Barko kumbaga.

Ang pagtungo sa siyudad upang maisakatuparan ang pangarap ay isang paglalarawan ng papel ng sentro at kaligiran sa bansa. Laging may magnet ang lungsod na nag-aanyaya upang tuparin ang pangarap ng mga mamamayan na galing sa probinsiya. Ipinahihiwatig na wala nang kaya pang ibigay ang probinsiya upang makaahon sa hirap ang persona. Subalit hindi rin ang siyudad ang makapagbibigay ng katuparan sa pangarap kundi instrumento lamang upang makasakay sa barko. Sa lungsod

nakasentro ang mga *manning agency* na nag-eeempleo ng mga seaman upang magsuplay ng mga taong kailangan para sa global na ekonomiya. Sa Kalaw Street sa Luneta itinayo ang mga *satellite office* kaya sinasabing libo ang tumatambay rito araw-araw, umaasang makasuwerte sa pag-aaplay (Manzano 2011, 133). Ang ganitong imbitasyon ay makararating hanggang sa malayong sulok ng Pilipinas: “Si Gerry, isang *Quartermaster* o mas kilala bilang *Able Bodied Seaman* o AB, ay nanggaling sa malayong baryo ng Cebu” (Ascueta 1996; Akin ang salin).

Ang barko ay siyang instrumento upang makapaglayag tungo sa “liwanag” at mailigtas ang “sisinghap-singhap” na kinabukasan. Ginamit ng makata ang imahen ng sasakyang-dagat upang maiahon ang sarili sa hirap ng buhay. Hindi na bago ang metapora ng paglalakbay upang makipagsapalaran. Bahagi ng kulturang Pilipino ang paggamit ng sasakyang-dagat (bangka) upang makibaka para sa buhay at karangalan. Subalit mailap ang sasakyang-dagat sa kasalukuyan, hindi na ito nangangahulugan ng simpleng pagsakay sa bangka. Kailangan munang humarap sa maraming “pagsubok” ng persona katulad ng paghihintay nang matagal habang kumakalam ang tiyan sa gutom.

Nagbago ang papel at gamit ng barko sa lipunan sa sistemang kapitalismo. Nakain na ng komersiyalismo ang barko—hindi na instrumento sa pagsusulong ng karangalan at katapangan ang sasakyan kundi kapital ng mga may-ari ng barko at kompanya para mapataas ang kita (Taylor 1985, 8). Ang kapitan ay hindi na isang bayani na gumagabay sa barko para sa komunal na layunin ng pamayanan kundi tagapagpatupad ng mga kinakailangang trabaho upang matupad ang interes ng may-ari ng barko at *charterer*. Pagpapatuloy pa ni Amador (2006):

Halos pitong oras ang pagti-tiyaga
Habang labas pasok matanda at bata
Na uma-asa rin sa mga biyaya
Na dulot ng barkong sadyang pinagpala

Ang dami at ang pagkakaiba ng edad (“matanda at bata”) ng mga umaasang makasakay ay indikasyon ng kawalan ng trabaho sa bansa kaya nag-aagawan ang maraming Pilipino sa mga inaalok ng mga ahensiya.

Mula noong lumaganap ang sistemang FOC ay malaya nang makapamili ang mga kompanya ng barko ng mga seaman sa buong daigdig kung saan ginawang pamantayan sa pagtanggap ng tripulante ang mababang sahod (Lane 1998, 35-36; Couper et al. 1999, 2). Sa halos tatlong milyong Pilipino na walang mapasukang trabaho sa bansa (Lopez 2010, 1 at 17), lumaganap ang diskurso ng murang paggawa dahil nagpapaligsahan ang mga mamamayan mula sa mahihirap na bansa sa pagkakataong maempleo sila ng dayuhang amo (Prazniak at Dirlik 2001, 32; Munck 2002, 11).

Sususugan ang ganitong mga sentimyento ng tulang “Tinig Marino” ni Roselyn B. Alegonza (2006):

ika’y nangutang ng perang panlagay
upang sa barko ika’y makasakay
pangarap nais matupad bilang manlalakbay

Muli, haharap sa pagsubok ang persona upang makamit ang pangarap—sa pagkakataong ito ay sa pamamagitan ng pangungutang ng perang panlagay. Napatutunayan lamang nito na hindi libre ang pangarap. Sa neoliberal na ekonomiya kung saan ang market ang pinakamakapangyarihan, nagiging kalakal maski ang abstraktong “pangarap.” Kung sino ang kayang magbayad, siya ang makabibili at makatutupad nito.

Ang lahat ng pagsubok ay kakayanin ng mga Pilipinong gustong maging seaman hanggang dumating ang pinakahihintay:

Noon ay sabik sa pagbabalita
Ayon sa telegrama
Tanggap na’t sa Linggo
Ang iyong simula. (Pulmano 2006)

Bagamat natutuwa ang persona sa tula, may pahiwatig ang makata sa paggamit ng pang-abay na “noon” na nagbabadya ng hindi magandang pangyayari sa trabaho. Mag-uumpisa ang kalungkutan sa pagpapalam. Ayon sa kuwentong “Seaman” ni Jovito F. Amorin (1994):

Idi kaskasarmi pay ken baket a damok ti maisina. Kasta unay sangitna a nagpatnag. Kasta manen idi immaynak pinalubosan idiy NAIA.

Kakakasal lang namin ng misis ko noong una kaming maghiwalay. Magdamag siyang umiyak. Ganun ulit nang ihatid ako sa NAIA. (Akin ang salin)

Hindi naging madali ang paghihiwalay lalo at kakakasal lamang ng mag-asawa. Hindi lamang ang pisikal na paghihiwalay ang mabigat kundi ang magkahiwalay na pagbubuo ng pamilya (Manzano 2011, 135). Mahirap para sa misis na palakihin ang mga anak nang mag-isa at itaguyod ang pamilya habang ang asawa, na dapat sana'y katuwang, ay nasa malayo.

Ang Paglalayag

Sa mga hindi sanay, ang unang kakaharapin sa paglalakbay ay ang pagbabagong dala ng karagatan:

Pagkatapos ng dalawang linggong paglalayag sa karagatan, mula Mediterranean hanggang Suez Canal hanggang Indian Ocean – sa gitna ng pagkahilo, pagsusuka, at pagkakasakit dahil sa malalaking alon, bagyo, at malalakas na ulan sa dagat, nagbabago ang seaman. Hindi mahalaga kung Italyano o Pilipino. Walang pinipiling lahi ang kalungkutan at pagkasabik sa sariling lupain... (Ascueta 1996; Akin ang salin)

Hindi nangingilala ng nasyonalidad ang dagat. Hindi lamang ang pisikal na kalagayan ang naapektuhan kundi ang disposisyon ng mga tao sa barko. Kalungkutan at pangungulila ang sinasabing pinakamabigat na kalaban ng seaman dahil kayang pangibabawan ang pagkahilo, pagsusuka, o pagkakasakit kapag nasanay na sa galaw ng barko (Couper et al. 1999, 29). Pagkatapos ng pansamantalang tuwang hatid ng pag-alis at pag-asang matugunan ang pinansiyal na pangangailangan ng pamilya, ay mapagtatanto ng seaman na:

Ngayon ay sabik nang matanaw ang lupa
Kalaban sa barko,

Hindi pagod kundi
Ang pangungulila. (Pulmano 2006)

Itinuturing na mahirap ang madalas na biyahe sa karagatan (Manzano 2011, 75). Kalakhan sa oras ng mga seaman ay ginugugol sa paglalakbay upang mabilis at episyenteng maibyahe ang mga produktong dala ng barko. Ang mabilisan na pagdating sa pantalan ay mangangahulugan ng mas mataas na kita para sa mga kapitalista (Taylor 1985, 8). Bukod sa maikli na ang oras ng paglalakbay, madali na rin ang pagdidiskarga sa mga laman dahil sa mekanisasyon at awtomasyon sa barko. Kaya na ng mga makina na magbaba ng malalaking kargo at maraming mga bagay sa loob lamang ng ilang oras na dati ay inaabot ng ilang araw. Nagresulta ito sa pag-ikli ng shore leave o paghimpil ng mga seaman sa pantalan at sa pagkakataong makababa at makapasyal sa lupa (Whitfield 2006).

Sabik ang mga seaman na makaapak sa lupa dahil itinuturing nila itong pansamantalang kalayaan mula sa barko. Kapag nakahimpil ang barko, may pagkakataon silang maglibang, makisalamuha sa ibang tao, at makatawag sa mga mahal sa buhay. Ang pag-ikli ng shore leave ay itinuturing ng mga seaman na nakapagpalala ng kanilang pagod at pangungulila dahil nawawalan sila ng pagkakataong magpahinga at mag-alivi sa kalupaan (Manzano 2011, 75). Dumarating din ang panahong kinukuwestyon ng mga seaman kung bakit kailangang maging ganito ang kanilang buhay:

Hindi namin ito matatakanan ni Gerry. Tuwing umaga, inaalmusal namin ang galit at maraming katanungan tungkol sa aming kalagayan. Naging mas malapit kami dahil sa galit. Dito nag-umpisa ang espesyal naming pagkakaibigan. (Ascueta 1996; Akin ang salin)

Manipestasyon ng hindi maayos na kalagayan sa paggawa ang araw-araw na pag-aalmusal ng reklamo at hinaing. Kapansin-pansin ang kanilang inabot na emosyon, hindi na lamang pangungulila ang kanilang nararamdaman kundi galit. Ang galit na ito ang naging pundasyon ng kanilang pagkakaibigan. Madalas na walang pagpipilian ang mga seaman kundi ang magtiwala at makipagkaisa sa ibang mga tripulante sa barko. Bagamat magkakaiba ang lahi ng mga seaman sa iisang barko, malakas

ang pagkakaisa sa mga ito dahil sa mahabang panahon ng pagiging magkasama sa dagat (ITF Buletin ng mga Marino 2002c, 12-13). Sila-sila lang ang nagkikita, nag-uusap, at nakararanas ng parehong kalagayan. Kailangang magtulongan ng mga seaman sa barko dahil sa bawat isa sa kanila nakasalalay ang kaligtasan ng lahat.

Maliban sa pagkakaroon ng hingahan ng sama ng loob, may ibang paraan din ang mga manggagawa sa barko upang kalimutan ang lungkot at galit. Kung minsan pa nga, nagagawa ng mga seaman na makahanap ng “tuwa” mula sa pisikal na gawain:

Kahit paano’y natutuwa na rin si Andres sa ginagawa. Dati siyang nagpapakintab ng mga tansong disenyo ng hagdan at naglilinis ng pampublikong palikuran. Ngayon ay tagalinis siya ng swimming pool at kubyerta, taga-ayos ng mga upuan sa lounge, at tagapulot ng mga basong plastik. Itatapon niya ang mga baso sa basurahang malapit sa bar, kung saan nakatoka ang kakuwentuhan niyang bartender na si Tony. Palaging sumisipol si Tony ng awiting “Oh, Visayan of my Heart.”

Madalas na hindi kailangang mag-isip ni Andres habang nagtatrabaho subalit mahirap itong gawin tuwing nakikita niya ang mga kababaihang nakasuot ng bikini habang naglalakad o nagsa-sunbathing. Saka niya maaalala si Sandra sa Pilipinas... (Lim 2002; Akin ang salin)

Ipinahihwatig sa kuwento na higit ang kasanayan at talino ni Andres kaysa sa mga gawaing hindi halos ginagamitan ng utak. Isa itong indikasyon ng madalas na nangyayari sa mga manggagawang Pilipino na hindi nagtutugma ang kanilang edukasyon at kakayahan sa kanilang trabaho (Opiniano at Castro 2010, 78). Lalong naging kongkreto ang larawan ng gawain dahil sa pagbibigay ng mga detalye katulad ng paglilinis ng kubeta at pamumulot ng basura. Katulad siya ng maraming mga guro na namamasukang katulong o doktor na nagtatrabahong nurse o caregiver sa ibang bansa. Ang pansamantalang pagiging manhid ay babasagin ng katotohanang siya ay tao pa rin – pag-alala kay Sandra na naiwan sa Pilipinas.

Habang tumatagal, lalong tumitindi ang kalungkutan dahil hindi natutugunan ang ugat nito. Ang mga seaman na sumasakay sa mga *international vessel* ay anak, asawa, tatay, kapatid, at kamag-anak din. Hindi lamang sila mga seaman—bahagi ng kanilang buhay ang mga naiwang kapamilya sa bansa. Sa kuwentong “Seaman” ni Amarin (1994), isinalaysay ng pangunahing tauhan ang epekto ng pagkakalayo niya sa kaniyang pamilya:

Naiyanak dagiti putotko bayat ti kaaddak iti taaw. Agpayso nga dakkal ti sweldo. Maitedko amin a maragsakan ti familiak. Ngem nagpaiduma met nga iliw ken liday ti kasukat na iti kaaddak iti adayo a sulit ti lubong.

Nanganak ang misis ko habang ako ay nasa laot. Totoong mataas ang aking suweldo. Naibibigay ko lahat ng naisin ng aking pamilya. Subalit kakaibang pangungulila at lungkot naman ang kapalit habang ako ay nasa malayong bahagi ng mundo. (Akin ang salin)

Batid ng seaman sa kuwento na hindi sapat ang pera upang punan ang kaniyang pagkawala sa pamilya. Lahat ng anak niya ay nailuwal habang siya ay nasa barko at alam niyang lalaki ang mga ito na malayo siya. Ang paggamit ng paglalarawang “naiiba” ang kalungkutan ay pagbibigay-diin na hindi tanggap ng ama ang paghihiwalay. Normal lang sa tao ang malungkot subalit nagiging “kakaiba” lang ang kalungkutan kung hindi ito kayang bigyan ng solusyon dahil kailangang paulit-ulit na umalis ng tatay upang masuportahan ang pamilya. Iba’t ibang lebel din ng kalungkutan ang posibleng danasin ng seaman dahil sa marami sa mga importanteng yugto ng buhay ng kaniyang asawa at mga anak ay nagaganap nang nasa malayo siya (*ITF Bulitin ng mga Marino* 2001a, 28-29).

Sa mga panahong wala sila ay maaaring maghanap ng tatay ang kanilang anak lalo na kung bata pa ang mga ito (Couper et al. 1999, 33). Madalas na ibinibigay na paliwanag sa mga batang paslit ay: “Mahal tayo ng tatay mo kaya siya umalis, ginagawa niya ito para sa atin.” Maaaring pansamantalang makasapat sa katanungan ng bata ang ganitong sagot subalit darating ang panahong mararamdaman niya ang kakulangan

sa mga pagkakataong kailangan niya ng presensiya at kalinga ng isang nanay o tatay:

Nang mga panahong yaon, tuwang-tuwa ako kapag nagpapadala siya ng mga gamit sa bahay, laruan at mga tsokolate. Ito ba ang kapalit ng pag-alis ng tatay ko? (“OCW ang Tatay Ko,” Girlie de Barbo).

Kasama sa naapektuhan ng globalisasyon ang pamilya. Sa mga pag-aaral tungkol sa pagkakahiwalay ng mga anak sa nanay, tatay, o magulang na nagtatrabaho sa ibang bansa, ang pinakamabigat na epekto ay ang pagkakaroon ng pagbabago sa estruktura ng pamilya (Inq7.net 2003). Sa Pilipinas, ang batayang yunit ng pamayanan ay ang pamilya na inaasahang binubuo ng magulang at mga anak. Subalit sa pagkakawalay ng tatay (sa kaso ng mga seaman) sa pamilya, kadalasan ay nalalayo ang loob ng mga anak sa kaniya. Nasanay nang matagal na panahon na ang nanay lang ang kasama, parang dayuhan ang ama sa muling pagsama sa pamilya tuwing bakasyon mula sa pagbabarko (Abella 2002).

Upang maibsan ang pangungulila, tumatawag ang seaman sa mga kapamilya sa Pilipinas. Subalit ang pagtawag ay may iba’t ibang kahulugan at epekto rin sa seaman na nagsisikap mapunan ang suliraning dala ng pagkakawalay katulad ng inilarawan sa kuwentong “Phone Sex Onboard” ni Roli Ancha (2006):

Ang pagtawag sa phone ay tinagurian naming “phone sex” dahil pagkatapos kumustahin yoong mga bata, ay yoon namang “dinaanang” ng mga bata ang kakamustahin. “Kaw sweetheart, Kmusta na?”, “Miss mo na ba ko? Miss na miss na kita” (sus bola!!, sabay kindat sa kasamahang nakangiti habang naghihintay ng torno nila sa pagtawag). “L na L na nga ako rito eh!, lungkot na lungkot bah! sa tuwing maririnig ko ang daing mo ... este... boses pala!” “Sige sweetheart... malapit na akooooo!, malapit na matapos ang lintik na kontrata ko... sige at may tatawag pang iba. I love You... tsup...”. At doon naubos ang \$20.00 na card ni seaman.

Ang paggamit ng paglalarawang “phone sex” ay manipestasyon ng kalagayan ng mga seaman na malayo sa asawa at sa mahabang panahon ay hindi natutugunan ang pangangailangang seksuwal. Subalit ang “phone sex” man ay hindi nakapagbibigay ng lunas dahil “pakikipagtalik” ito sa ere at hindi kayang lunasan ang pagkasabik. Ginagawang biro subalit indikasyon ng kalungkutan.

Torno naman ni AB. Siya naman ang tatawag. Aba! 60 minutes card na iridium ang inilabas!, patay..! “Mahaba-habang hintayan ito”, sabi ni oiler. “\$57 yan ah!”, sabi naman ni pumpy!. Idinayal ang number, “Hello? Oh anak... ikaw pala. Si mama mo?, asan? Kausapinkoha! Dipwede! Bakit?, Busy! O...sige...ingatdyan. Click.

“O, kayo naman! Busy daw sa tindahan namin yong misis ko... wala daw panahon kausapin ako!”, malungkot na pahayag ni AB. “Malakas ang tindahan ni manoy!”, sabi ni fitter. “Pila-pila siguro ang bumibili”, sambot ni pumpy. “Ah!, kung sa akin yan, ipapasarado ko yang tindahang iyan!”, yamot na komento ni Bosun. (“Phone Sex On Board,” Ancha)

Ang pila-pilang pagtawag sa pamilya at pagbili ng mahal na call card ay indikasyon ng kasabikan o kahalagahan ng pag-uusap. Kapansin-pansin ding ang asawa ang unang hinahanap ng mga seaman, susunod naman ang mga anak. Mayroon ding konotasyon ng pangangaliwa ang biruan tungkol sa tindahan: “Malakas ang tindahan ni manoy!” sabi ni fitter. “Pila-pila siguro ang bumibili”, sambot ni pumpy. “Ah! kung sa akin yan, ipapasarado ko yang tindahang iyan!”, yamot na komento ni Bosun. May pagpapasaring sa kalagayan ng mga seaman na dahil sa malayo sa pamilya ay puwedeng magkaroon ng ibang karelasyon ang asawa sa Pilipinas. Kinatatakutan nila ang paghihiwalay ng mag-asawa dahil sa matagal na panahong hindi magkasama. May mga nanay o tatay na naghahanap ng ibang pupuno sa pangungulilang nararamdaman (Estopace 2002). Madalas ang pagkakataong ang sanhi ng pagpapatiwakal sa dagat ay ang suliranin ng mag-asawa o ng pamilya (*ITF Buletin ng mga Marino* 2002a, 32).

Maaari ngang maibsan ng tawag ang pangungulilang nararamdaman ng seaman dahil nakakabalita siya sa mga pangyayari sa

bansa. Subalit madalas ang mga pagkakataong hindi nakasapat ang tawag upang igpawan ang katotohanang nasa malayo ang seaman. Katulad ng pahayag ni Tony kay Andres sa “Curacao Cure”: “Lumalala ang lungkot pagkatapos makausap sa telepono ang mga mahal sa buhay” (Lim 2002; Akin ang salin).

Ang Paggampan/Paggawa

Magkakaroon ng kongkretong mukha ang pagod at hirap ng trabaho sa barko sa mga akdang pampanitikan tungkol sa mga seaman:

Kaysarap isiping medyo makakapahinga na ng matagal-tagal sa pag “ta-tank washing,” sa pag “la-lashing,” sa “pagkukumpuni” ng mga sira na makina, sa pagluluto ng umaga, tanghali at hapon. Medyo mapapahinga ang mga tenga mo... sa mga bulyaw ni Ch/Mate, singhal ni Ch/Engr., at sigaw ni Kapitan. At bago siya umalis nang barko, ibinalibag din niya ng dalawang beses ang kanyang alarm clock na walang ginawa sa loob ng siyam na buwan kung hindi ang gisingin siya sa oras ng kasarapan ng tulog (“Kuwento at Buhay Marino,” Roli Ancha).

Ang paglilinis ng tangke at “pagtatali” sa barko ay hindi madali dahil sa laki ng mga tangke at bigat ng mga lubid. Mayroon ding “multi-tasking” sa barko gaya ng pagta-“tank washing” at pagla-“lashing” (paglilinis ng malalaking imbakan ng produkto katulad ng langis) ng kusinerong seaman. Esensiyal sa mga seaman ang alarm clock dahil hindi uubra ang natural na orasan ng katawan (body clock) dahil papalit-palit ang oras batay sa pambansang teritoryong naaabot nila. Nakakadagdag ito sa pagod dahil mayat mayang umaangkop ang katawan sa pagbabago sa oras (*ITF Buletin ng mga Marino* 1998b, 26).

Bukod sa mahaba at mahirap na trabaho ng mga seaman sa barko, hindi rin sila ligtas sa abusadong mga opisyal. Ang Chiefmate, Chief Engineer, at lalo na ang Kapitan ay madalas na dayuhan. Ang mga opisyal ay kadalasang nanggagaling sa mauunlad na bansa sa Europa samantalang ang mga Pilipino ang bumubuo sa mga mabababang ranggo o posisyon (Amante 2003, 20). Ang Kapitan ang siyang pinakamataas na opisyal sa barko at kadalasang nagdidikta sa kondisyon ng mga seaman sa barko.

Dahil dito, nasa posisyon ng kapangyarihan ang Kapitan na maaari niyang gamitin sa dominasyon sa mga mas nakabababang manggagawa.

Kahit na ang pinakamagaling sa Pilipinas ay hindi rin nakaliligtas sa pang-aabuso ng mga nakatataas sa barko:

Dahil nanguna sa klase si Gerry, hindi siya nahirapang makapasok ng trabaho. Sa edad na dalawampu't isa ay sumampa siya bilang GP o General Purpose seaman, sinasabing “utusan” sa barko. Siya ay agresibo at may matayog na pangarap at pag-asa. Naglaho ang lahat ng ito nang makilala niya ang kanyang unang Kapitan, isang Griyego.

... noong hapong iyon, ginahasa ng Kapitan si Gerry sa madilim na bahagi ng container van. (Ascueta 1994; Akin ang salin)

Sa siping ito ninakaw ng Kapitang Griyego ang mga pangarap at pag-asa ng batang seaman. Napakabulnurable ng kalagayan ng mga nakabababang Pilipino sa barko dahil sila ay nasa ilalim ng pamamalakad ng isang tao lamang. Naging mas mahirap ang kaso ni Gerry dahil siya ay isang lalaking hinalay (Amherst 2010). Sa ating lipunan na dominante pa rin ang kulturang macho, maaaring hindi mabigyan ng simpatiya si Gerry, bagkus ay mapapahiya pa siya sa magiging reaksyon ng mga tao.

Ang pagkimkim sa mapait ay nagdudulot ng malalim na epekto sa utak at pag-uugali ng tao:

Naikuwento ni Gerry na wala siyang ibang pinagsabihan tungkol sa nangyari. Madalas siyang wala sa sarili. Nagkaroon siya ng depresyon. Isang gabi, umakyat siya sa pinakamataas na bahagi ng barko at nagtangkang tumalon.

Ninais niyang pumunta sa awtoridad upang iulat ang naganap na panggagahasa subalit natakot siya sa magiging epekto nito. Hindi niya sinabi sa iba ang tungkol sa kaniyang lihim – kahit sa kasintahang pinakasalan niya tatlong buwan pagkatapos dumating sa Pilipinas. (Ascueta 1994; Akin ang salin)

Dagdag pa, ang kaniyang kakalabanin kung sakali ay isang makapangyarihang dayuhan. Mahirap ang paghahabla ng mga inaaabusong Pilipino dahil sa batas na sumasaklaw sa mga seaman. Dahil naganap ang panghahalay kay Gerry habang naglalayag ang barko, ang flagship ang susunding batas (Dela Cruz 2006). Samakatwid, ang kaso ay lilitisin sa Greece. Kung naganap naman ang panghahalay habang nakadaong, ang batas ng bansang kung nasaan sila ang masusunod. Sa ganitong pagkakataon, ang sasakyang-dagat ay itinuturing na “extension of the land” (Dela Cruz 2006). Kung hindi sikolohikal at pinansiyal na handa ang seaman upang harapin ang prosesong nabanggit, malamang ay tatahimik na lang ang biktimang katulad ni Paul na sinikap balikan ang “normal” na buhay sa pagpapakasal sa kasintahan.

Hindi lamang pisikal na kalusugan ang nalalagay sa panganib sa mga seaman kundi pagsubok sa isip at kalooban dahil sa sobrang lungkot, pangungulila, at pag-aalala na nagreresulta sa depresyon o pagkabaliw (Manzano 2011, 94). Dahil mas mahabang panahon ang ginugugol sa karagatan kung saan malayo ang mga institusyon na maaaring hingan ng tulong sa panahon ng kalamidad o aksidente, mahalagang masiguro ang kaligtasan ng bawat isa sa barko (ITF Buletin ng mga Marino 2001b, 26-27). Subalit may mga pagkakataong hindi ito nasusunod:

bago palitan safety shoes ni kabayan,
sungaw na mga daliri niya sa paanan,
batid man ni kapitan di ka pansin na lang...

sobra sa trabaho, kulang sa suweldo,
serbisyo ni marino’y inaabuso,
kaya madalas ito’y naaiburido...

(“Tinig Marino,” Rosalie Alegonza)

Naipaabot na sa Kapitan ang ganitong kalagayan ng mga manggagawa subalit hindi niya ito tinutugunan o hindi tinutugunan ng kompanya. Bukod sa hindi nasisiguro ang kalusugan at kaligtasan ng mga seaman, pinagsasamantalahan din sila sa pamamagitan ng pagbibigay ng maraming trabaho at hindi sapat na suweldo. Maihahambing ang sahod ng mga Pilipino sa ibang bansa sa tala ng International Transportworkers Federation (ITF Seafarers’ Bulletin 2005, 27) noong 2005 (sa US dollars):

BANSA	KAPITAN	KAPITAN	Able-Bodied Seaman	Able-Bodied Seaman
	Cargo	Tanker	Cargo	Tanker
United Kingdom	9,300 – 11,000	11,000 – 12,800	3,500 – 4,200	4,200 – 4,900
Denmark	8,760 – 10,820	9,790 – 11,850	3,810 – 4,120	4,330 – 4,640
India	4,700 – 4,900	5,500 – 5,900	1,160 – 1,400	1,215 – 1,400
Philippines	3,600 – 4,000	3,800 – 4,300	1,050 – 1,400	1,100 – 1,400
China	2,700 – 3,300	3,550 – 4,150	820 – 1,000	970 – 1,200

Kung susuriin, halos 300 porsiyento na mas mataas ang natatanggap ng mga Ingles kaysa sa mga Pilipino kaya masasabing malaki ang matitipid kung mga Pilipinong seaman ang ieempleo. Gayumpaman, hindi ito ang binibigyan ng tuon ng pamahalaan kundi ang mga bansang mas mababa ang nakukuha katulad ng China. Kaya sinasabing hindi nararapat ang paghingi ng pagtaas sa sahod at iba pang benepisyo dahil mawawalan tayo ng “comparative advantage” (Santiago 2010). Masasabi ring relatibong mas mataas ang natatanggap ng mga seaman kung ikukumpara sa regular na sahod ng mga Pilipino sa bansa. Subalit dahil kontraktuwal sila, madalas na kapos ito lalo na kung aabutin ng ilang taon ang paghihintay bago sila makasakay ulit dahil sa dami ng seaman na nagpapaligsahan sa limitadong demand (Soriano 2001).

Maliban sa hindi makatarungang kalagayan sa paggawa ay dala-dala rin ng mga seaman ang peligro tuwing maglalayag sa dagat:

Masukansukat ti barko a limmugluganak. Nakasakayakon ti luxury liner. Isuna laeng ta diak mapnek iti sueldok. Pinadasko ti oil tanker. Dakkel nga agpayso ti sueldo. Ngem delikado. Pagarigan, idi gubat ti Gulpo, nagistayan napuntuan ti barkomi iti iskad misel ta dimmaliasatkami iti teritorio a paggugubatanda. (Amorin 1994)

Papalit-palit na ang mga barkong sinakyan ko. Nakasakay na ako sa luxury liner. Iyon nga lang at hindi ako kuntento sa sahod

ko. Sinubukan ko ang oil tanker. Totoong malaki ang sahod. Pero delikado. Halimbawa, noong digmaan sa Gulpo, kamuntik na kaming matamaan ng scud missile dahil dumaaan kami sa teritoryo kung saan nagaganap ang digmaan. (Akin ang salin)

Muli, nailarawan ang mga Pilipinong susuungin ang peligro para lamang sa karagdagang kitang makukuha. Kahit na may digmaan sa isang lugar ay patuloy pa rin ang pagdaan ng mga barko sa mga ito. Manipestasyon itong hindi papayag ang mga kapitalistang magkaroon ng pagkabalang sa transportasyon ng kanilang produkto (Harvey 2001, 244 at 254) kahit na malagay pa sa panganib ang mga tripulante ng barko. Sa parehong kalagayan inilarawan ni Fidel Rillo (1990) ang delikadong lagay ng mga seaman sa kaniyang tulang “Migrante”:

Islaw Palitaw
Lulubog-lilitaw;
Kinanyon ng Iran
Ang m/v Parao,
Kasamang lumubog si Islaw.

Ang paglalarawang “lulubog-lilitaw” ay ang kawalang-kasiguruhan ng mga seaman sa kanilang trabaho. Wala na ngang “security of tenure” ang mga ito habang nasa Pilipinas dahil kontraktuwal lang, wala pa ring seguridad kahit nasa dagat na. Dahil pinakamarami ang mga Pilipino sa mga sumasakay sa mga international vessel, kapag may mga nangyayaring sakuna ay madalas na may Pilipinong nasasangkot dito mula sa paglubog at pagsabog ng barko hanggang sa pagkidnap ng mga rebelde at pirata (Pabico 2003).

Ang barko mismo ay isa nang delikadong lugar dahil sa arkitekturang bakal at matatarik na hagdan; madulas na sahi kapag umuulan; at palaging may ingay at pag-alog (vibration) (Couper et al. 1999, 29). Delikado ang maaksidente o magkasakit sa barko lalo na kung ito ay tumatakbo dahil sa kalayuan ng serbisyong medikal. Ang daladalang produkto ng mga barko ay delikado rin lalo na ang kemikal at gasolinang dala ng mga tanker ship (Lucero-Prisno at Amante 2005).

Ang Pagbabalik/Pag-Uwi

Anim na buwan hanggang isang taon ang normal na haba ng kontrata ng Pilipinong seaman. Dahil sa matinding hirap na nararanasan sa barko, sabik ang mga ito na bumalik sa Pilipinas sa pagtatapos ng kanilang kontrata:

Siya ang pinakamaligaya at pinakamapormang nilalang sa mga sandaling yon sa pakiwari niya. “Parolado na naman.” Kay sarap maging malaya.

Hay sarap! Kaysarap samyuhin ang hanging Pilipinas kahit na polluted. Si Tatang, si Inang, si Biyenan, si Pare at Kumpare, mga kaibigan na nasasabik na siya ay makita. At buksan ang kaniyang mga dala-dalahan. Panay papuri at paghanga na may medyo pagkainggit ang narinig niya. Kesyo raw mabuti pa siya at walang problema sa pera, mayroon daw matatag na trabaho. At puro daw pasarap ang ginagawa sa iba’t ibang panig ng mundo.

Ipaliwanag man niya ay hindi madaling maintindihan. Tanging siya lamang ang nakakaalam na hindi ganoon kadali humanap ng pera sa barko. Hindi nila nakikita yong gangabahay na alon, yong pagsusuka mo habang hilong-hilo na at iyong pagmopping sa tangke ng ala-una ng madaling araw. (“Kuwento at Buhay Marino,” Roli Ancha)

Nagiging “malaya” ang seaman sa panahong nakakaalis siya sa barko subalit “parolado na naman” dahil alam ng seaman na pansamantala lang ang kaniyang kalayaan at kailangang bumalik muli sa “pagkakakulong.” Ganito madalas inilalarawan ng mga seaman ang barko—*isang bilangguan* (McKay 2008, 18). Dahil sa mahirap na kalagayang dala ng trabaho sa barko at pagkakawalay sa pamilya, kahit na ang hanging binalot ng polusyon ay napahahalagahan ng seaman. Ipinahihiwatig ang lebel ng pag-aangkin ng seaman sa “hangin” ng bansang kinabibilangan niya. Ang parehong hangin na nalalanghap ng mga kalahi at mahal niya sa buhay.

Ang pagsalubong ng maraming kamag-anak at kaibigan ay bahagi na ng kulturang Pilipino. Itinuturing na ekstensiyon ng pamilya ang maraming tao kahit hindi naman kadugo. Kaya naman higit na

mahirap sa seaman na malayo sa mga taong ito lalo na kung wala namang permanenteng kasama, kaibigan o katrabaho sa barko. Ang regular lang ay ang pagkakaroon ng kasamahang Pilipino rin. Ang pamilya ay ang pangunahing binabalikan ng seaman sa bansa.

Subalit maski ang mga taong ito ay hindi lubusang naiintindihan ang kalagayan ng mga seaman—“wala raw problema sa pera” at “matatag na trabaho” ang pagiging seaman. Ngunit ang totoo, walang kasiguruhan ang pagiging seaman dahil sa kontraktuwal lang ang mga ito. Kaya todo kayod ang mga seaman upang may gastusin habang “nakabakasyon” sa Pilipinas. Sumasahod lang kasi sila habang nasa barko.

Nagiging mabigat din para sa seaman ang pagtingin sa kaniya ng mga anak bilang isang taong namimigay ng pera at iba pang materyal na bagay at hindi ama o kapamilya. Kitang-kita ito sa kuwentong “Seaman” ni Jovito Amorin sa pagdalaw ng pangunahing tauhan sa pamilya ni Art, ang kasamahan niya sa barko na nahuli sa Estados Unidos. Ang unang tanong ng mga anak ni Art ay “Di la nalagip ni daddy dagiti imbilinmi a gatangenna, sir?” (Hindi po ba naalala ni daddy ang mga ipinabibili namin, Sir? [akin ang salin]) at hindi ang tanungin ang kalagayan ng ama.

Nakakadagdag sa imahen ng seaman ang pag-uugali ng kaniyang kapamilyang naiwan dito sa Pilipinas. Dahil sa pagdating ng regular na padala, nakakapagpundar ng mga gamit sa bahay at napapag-aral ang mga anak sa pribadong eskwelahan. Ang pagkakaroon din ng mga imported na gamit ay nagpapakita ng relatibong pagginhawa ng buhay. Tumataas ang tingin sa seaman kasama ang kaniyang pamilya dahil tumataas ang antas ng kanilang pamumuhay. Subalit ang hindi batid ng iba ay maraming mga seaman ang walang naiipon dahil sa patuloy na paghingi at pagiging magastos ng mga sinusuportahan nila (Manzano 2011, 154):

pamilya minsan pa’y walang konsuwelo,
kahit kumayod pa ito ng todo,
walang pundar itong si marino... (Alegonza 2006)

Sa kabila ng pag-aambag ng 2.13 bilyong dolyar noong 2010 na kinilala ng pamahalaan na malaking ambag sa ekonomiya (National

Statistical Coordination Board 2010) ay wala ring kasiguruhan ang buhay niya pagdating ng panahong ang seaman ay kailangan nang magretiro.

sakali mang si marino'y magretiro,
ano kaya ang mga benipisyo,
may maitutulong ba ang gobyerno...?

sariling sikap ka na lang kaya, marino,
baka tulong nito'y di sasapat sa iyo,
pambili mo ng tuyo'y kulang pa rito.... (Alegonza 2006)

Matindi ang hinanakit ng persona sa pamahalaan dahil alam niyang walang magagawa ito upang bigyan siya ng mga batayang karapatan bilang manggagawa. Ang mga Pilipinong seaman ay hindi kinikilala bilang mga regular na empleado ng pamahalaan (POEA 2010) kaya naman wala silang tiyak na aasahan sa panahong titigil na sa paglalayag. Batid ito ng persona kaya hindi na umasa pa sa gobyerno dahil sa kawalan nito ng magagawa, maski tuyo na simbolong pagkain para sa mahirap ay hindi pa niya kayang ibigay.

Inilarawan din ang mga seaman bilang kasama sa mas malawak na pakikibaka ng mga OFW sa buong mundo. Hindi lamang ang kanilang kalagayan ang kanilang ipinaglalaman kundi ang kalagayan ng kasamahan nilang manggagawa sa ibang bansa (Webster et al. 2008, 189). Hangad ng mga seaman ang pagbabago. Inilarawan sa "Arrideverci" ni Fanny Garcia (1994) ang isang seaman na naglakas ng loob na ipaglaban ang karapatan sa ibang bansa:

Si Elmer. Dating seaman. Isa sa mga nagwelga sa kanilang barkong nakadaong noon sa Rotterdam, Netherlands. Binawian ng seaman's permit, tinanggal sa trabaho. Pumunta siya sa Italia dahil nabalitaan niyang doo'y maraming Pilipino at madaling makapagtrabaho, katulong man, kahit walang mga kailangang papeles.

Mahalaga ang pagbanggit ng manunulat sa pagwewelga ng mga tripulante sa barko. Sinasabing malakas itong sandata na maaaring gamitin ng mga seaman sa paggigiit ng karapatan. Ang pagkabinbin ng trabaho ay

nangangahulugang bilyong dolyar na mawawala mula sa mga kapitalista (Harvey 2001, 244). Dahil ang barko ang nagsisilbing tahanan at lugar-paggawa ng mga seaman, mas madali nilang kontrolin ang transaksyon sa pamamagitan ng pagtigil sa gawain (Couper et al. 1999, 127). Hindi sila katulad ng mga manggagawa ng pabrika na nagwewelga sa labas ng pabrika at kayang harangan ng mga guwardiya at pulis. Sa mga seaman, ang barko ay kanila.

Pero ang pagwewelga ay hindi magtatagumpay kung walang tulong ang mga manggagawa sa pantalan (Leys 2005, 36). Maaari lamang magwelga ang mga seaman habang nakadaong. Kung gayon, kung kaya namang idiskarga ng mga manggagawa sa pantalan ang mga produktong nasa barko, mawawalan ng silbi ang welga. Upang ganap na maparalisa ang transaksyong pangtutubuhan ng mga kapitalista, kailangang may koordinasyon ang mga manggagawa ng dagat at pantalan. Habang nakawelga ang mga manggagawa, walang suweldo, panggastos at pagkain, ang mga kapuwa manggagawa rin ang pansamantalang tumutustos sa kanila hanggang matapos ang laban (Dela Cruz 1996).

Pero hanggang sa ibang bansa ay ginigipit ang mga manggagawang ipinaglalaman ang karapatan. Ang embahada ng Pilipinas sa ibang bansa ang tanging may awtoridad na kumuha ng papeles katulad ng *seaman's permit*. Ginagawa ito ng mga opisyal ng pamahalaang Pilipinas upang mapilitang umuwi ang mga seaman sa bansa kahit na may batayan ang demand ng mga welgista (Talampas 2000). Sa kalagayan sa kuwento, ang mga opisyal ng pamahalaan ang nagiging instrumento ng mga kapitalista upang supilin ang paghingi ng kanilang karapatan (*Bulletin Today* 1981, 16). Isang malaking kabalintunaan na ang mga embahada sa ibang bansa na ekstensiyon ng teritoryo ng Pilipinas ay hindi pumuprotekta sa mga mamamayan nito. Sila pa ay nagsisilbing kasangkapan upang sawatahin ang mga nagwewelga.

Subalit hindi basta sumusuko ang Pilipinong seaman sa harap ng panggigipit ng estado at mga transnasyonal na kompanya. Sa tulang “Salungat sa Agos (Sa Manlalayag)” ni Ed Nelson R. Labao (1996):

... hindi diniyos itong dolyar.
tulak ng kahirapan

kaya nangibang-bayan.
salungat sa agos pagbalikwas
hudyat ng tsunami ang kawangis.
Lilisan, hindi talunan
babalik sa dating larangan!

Sa tula, ipinahayag ng makata na hindi luho ang pangunahing nakaengganyo sa mga Pilipino sa pag-alis sa bansa, marami ang napipilitan lamang dahil sa kakulangan ng disenteng trabaho sa bansa. Malakas ang dating ng paggamit ng metapora ng “tsunami” upang ilarawan ang pakikibaka ng mga seaman laban sa sistema. Ang pakikipaglaban ay parang tsunami na unti-unting uulong at maiipon at sa pagbabalik at paghampas sa dalampasigan ay dala ang galit at lakas na wawasak. Sa pagsasama-sama at pag-iipon ng lakas ng mga manggagawang seaman ay mapagtatagumpayan nila ang pagbabago sa sistema.

PANIMULANG SURI SA PILING MGA AKDA

Sa mga nakalap na akdang pumapaksa sa seaman, ang maituturing na malikhaing manunulat sa propesyon o kasanayan ay sina Fidel Rillo (Migrante), Ed Nelson Labao (Salungat sa Agos [Sa Manlalayag]), Paulino Lim, Jr. (Curacao Cure), R. Ascueta (Sailing Down the Orient), at Fanny Garcia (Arrivederci). Batay ito sa kanilang edukasyon at publikasyon. Kung susuriin ang kanilang mga akda, madulas ang metapora at mahusay ang estilo ng paglalarawan sa kanilang inaakdang seaman.

Subalit kapansin-pansin sa dalawang makata na ang kanilang pagpaksa sa seaman ay panlahat—hitik sa matepora subalit nagkulang sa mga espesipikong larawan ng kalagayan ng mga seaman. Sa tula ni Rillo, pinaksa niya ang iba’t ibang anyo ng mga OFW at pumasok lamang ang seaman sa paglalarawan sa paglubog ng barko sanhi ng digmaan sa Gitnang Silangan kung saan nila iaangkat ang mga langis. Sa mga kuwento naman ni Ascueta at Lim, mapapansing ang pinangyarihan (setting) ng kuwento ay sa isang “luxury o cruise ship” kung saan sumasakay ang maraming turista kung gustong maglakbay sa iba’t ibang bahagi ng daigdig sa pamamagitan ng karagatan. Kung gayon, masasabing ang mga manunulat na ito ay madaling makasalamuha sa mga seaman sa barko at makakuha ng inspirasyon mula rito. Natatangi naman ang husay ng tula ni Labao na

umakda sa pagsalunga. Dahil isa siyang seaman, napagsanib ang kasanayan bilang makata sa direktang karanasan sa paglalayag.

Sa “Arrivederci” naman ni Garcia, limang linyang paglalarawan lamang ang iniuukol tungkol kay Elmer, isang dating seaman na nag-TNT sa Italya pagkatapos tanggalin sa trabaho dahil sa pagwewelga sa Netherlands. Tumaas ang bilang ng mga nagwewelgang seaman noong dekada 1980 dahil sa hindi pagbibigay ng tamang sahod, pagkain, at pangangailangan ng mga seaman sa barko sanhi ng pandaigdigang resesyon. Lolobo ang utang ng bansang nabibilang sa Ikatlong Daigdig, tataas ang bilang ng mga walang trabaho, babagsak ang presyo ng mga agrikultural na produkto, at maski ang Estados Unidos ay makararanas ng depisit sa kalakal (Gowan 1999, 21-22). Mararamdaman ang epekto ng resesyon sa industriyang pandagat sa pamamagitan ng malawakang bentahan ng barko at paglabag sa mga batayang karapatan ng mga manggagawang seaman (Flores 1983, 26). Sa panahong ito ay unti-unti nang tumatagos sa mga pahayagan, radyo, at telebisyon ang kalagayan ng mga seaman sa ibang bansa.

Kung pagbabatayan naman ang pormalistang pagtingin, masasabing hindi makinis ang pagkakasulat ng iba pang mga akda (Amorin, Ancha, De Barbo, Alegonza, Amador, at Pulmano) lalo na kung ang sukatan ay tungkol sa paggamit ng metapora, ritmo, pananaw ng tauhan, kinis ng diyalogo at iba pang elemento. Subalit may ambag ang mga akdang nabanggit na hindi mapahahalagahan kung pormalistang pagtingin lamang ang gagawing panukat. Direkta ang karanasan ng mga naturang manunulat sa mga seaman dahil sila ay mga seaman mismo o kamag-anak ng mga seaman.

Ang mga akda nina De Barbo, Alegonza, at Pulmano ay nasa pananaw ng may kamag-anak na seaman. Batid nila ang mga hinaing ng mga seaman kaya nailalarawan nila ito nang kongkreto. Tumagos sa kanilang mga akda ang karanasan ng mga seaman at ang epekto nito sa pamilya nila. Matingkad ang salaysay ng paghihirap at paghingi ng pagbabago.

Subalit mas mahalaga ang mga nasulat ng mga seaman na nag(ta)trabaho sa cargo ship, tanker, at general purpose ship (Amorin, Ancha, at Pulmano). Sa mga barkong ito makikita ang kalagayan ng mga multinasyonal na tripulanteng ang bahay at lugar ng paggawa ay

ang barko mismo. Sa mga barkong ito wala silang ibang kasama kundi ang dalawampu hanggang tatlong mga manggagawa na maaaring mapalitan pagkatapos ng tatlo hanggang anim na buwan (Couper et al. 1999, 9). Dito, walang mga turistang nakakalamuha, walang mga restoran o bandang nang-aaliw, walang casino kung saan puwedeng maglibang katulad sa luxury o cruise ship. Dahil sa pagkakahiwalay, limitadong paglabas, at pakikisalamuha sa ibang tao (isolation at containment) ng mga seaman, hindi madaling hugutin sa imahinasyon ng mga manunulat ang tungkol sa kalagayan ng mga seaman dito. Ang makagagawa lamang nito ay ang mga nakaranas ng naturang kalagayan—mga seaman mismo. At hindi dapat balewalain ang kanilang mga akda na gamit lamang ang pormalistang lente. Ang estetika ng kanilang panitikan ay ang pagbabahagi ng totoo, espesipiko at kongkretong kalagayan ng mga seaman upang maipalam sa mga mambabasa ang kanilang buhay. Nang sa gayon ay maaabot ang iba pang mga manunulat na nais paksain ang tungkol sa kanilang buhay at pakikipagsapalaran nang hindi lamang nanggagaling sa imahinasyon kundi nang may pagkaunawa at matibay na batayan. Sa pagtataguyod ng makabuluhang sining, hindi lamang ang anyo ang dapat sinusuri kundi higit ang nilalaman ng mga akda at nais nitong ipabatid tungkol sa mensahe ng panahon.

Sa mga kuwento at mga tulang sinuri, inilarawan ang seaman sa iba't ibang antas ng pakikihamok niya sa mga pagsubok na dala ng kaniyang propesyon. Sa mas makatotohanang representasyon sa buhay marino magiging mabisa ang panitikan bilang alternatibong bukal ng datos tungkol sa mga OFW. Higit sa mga numero at estadistika na nasa mga pormal na ulat ng pamahalaan, mapalilitaw rin ang makataong mukha ng migranteng asawa, ama, anak, kaibigan, at Pilipino. Mahalaga kung gayon, na maibahagi ng mismong mga seaman ang kanilang karanasan lalo na sa panahong sila ay nasa barko at karagatan—malayo sa mga kababayan. Sa pamamagitan nito ay magkakaroon ng inspirasyon at batayan ang mga hindi seaman na paksain din at unawain ang kanilang kuwento ng paglalakbay at pakikibaka.

Mahalaga ring pag-aralan kung paano naapektuhan ng pananakop ang paraan at kultura ng paggawa ng sakayang-dagat. Sa inisyal na pagsusuri, masasabing may malaking pagpapahalaga ang mga katutubong Pilipino sa paglalayag at mga gawaing kaakibat nito katulad ng pangangayaw at

pakikipagkalakalan. Subalit nagbago ang ganitong kalagayan sa ilalim ng pananakop ng mga dayuhan kung kailan ang gamit at pagmamay-ari ng bangka ay para sa interes ng mga Kastila. Naapektuhan ang kaalaman, pagpapahalaga, at kulturang kaakibat ng katutubong paglikha ng bangka at paglalayag sa puwersahang paggawa. Sa kasalukuyan, masasabing may espasyo para sa mas masusing pananaliksik tungkol sa implikasyon ng pananakop ng dayuhan at globalisasyon ng industriya ng pagbabarko sa panitikan ng mga Pilipinong mandaragat.

Sanggunian

- Abella, Manolo. 2002. Filipinos are bound to be a global people. Address during the 2002 Presidential Awards for Filipino Individuals and Organizations Overseas, Manila, 12 December.
- Abrera, Ma. Bernadette. 2002. *Bangka: Isang paglalakbay tungo sa kasaysayan at kalinangang bayan*. Ph.D. disertasyon, University of the Philippines, Diliman.
- ADHIKA ng Pilipinas 2001. *Kasaysayang bayan: Sampung aralin sa kasaysayang Pilipino*. Pilipinas: National Historical Institute at ADHIKA ng Pilipinas.
- Alegonza, Roselyn. 2006. Tinig marino. Online na dokumento, http://maxpages.com/bagongbayani/Tinig_Marino, inakses noong 18 Mar.
- Amador, Francisca Manuel. 2006. Kung mangarap ka't mahibang. Online na dokumento, <http://www.paete.org/forums/viewtopic>, inakses noong 6 Peb..
- Amante, Maragtas S.V. 2003. Philippine global seafarers in the rough seas. Di-limbag na papel, SIRC, Cardiff University.

- Amherst, Michael. 2010. *Rape is not just a women's issue*. Online na dokumento, <http://www.guardian.co.uk/commentisfree/2010/mar/17/stern-review-male-rape>, inakses noong 15 Marso.
- Amorin, Jovito F. 1994. Seaman. *Bannawag*, 13 Hun.: 3, 18, 39, 40.
- Ancha, Roli. 1999. Kuwento at buhay marino. *Parola* 99, Hul.-Agos.: 5, 7.
- . 2006. Phone sex onboard. Online na dokumento, <http://www.psapparola.org/seafarers/entertainment.html>, inakses noong 6 Abril.
- Ascueta, R. 1996. Sailing down the Orient. *Ani*, Dis.: 34-36.
- Bolunia, Mary Jane Louise A. 2011. Reconstructing a past lifeway through the *Astilleros* of Sorsogon. Paper presented at Fil-Hispano Conference, University of San Carlos, Cebu City.
- Borrinaga, Rolando O. 2011. The Spanish shipyard on *Isla de Panamao* (now Biliran island). Paper presented at Fil-Hispano Conference, University of San Carlos, Cebu City.
- Bryant, Raymond L. at Sinead Bailey. 1997. *Third world political ecology*. London: Routledge.
- Bulletin Today*. 1981. NSB issues rules to prevent strike. 28 Agos.: 16.
- Casiño, Eric S. 1977-1978. A family of boats. *Nasa Filipino heritage: The making of a nation*, ed. Alfredo Roces, 712-713. QC: Lahing Pilipino Pub.
- Castree, Noel, Neil Coe, Kevin Ward, at Mike Samers. 2004. *Spaces of work: Global capitalism and geographies of labour*. London: Sage.
- Castro, Jovita V., Antolina T. Antonio, Patricia Melendrez-Cruz, Josefina T. Mariano, at Rosella Jean Makasiar-Puno mga ed. 1984. *Antolohiya ng panitikang ASEAN: Mga epiko ng Pilipinas*. QC: Apo Production.

- Couper, A.D., C.J. Walsh, B.A. Stanberry, at G.L. Boerne. 1999. *Voyages of abuse: Seafarers, human rights and international shipping*. London: Pluto Press.
- De Barbo, Girlie. 1996. OCW ang tatay ko. *Ani*, Dis.: 96.
- Dela Cruz, Edwin. 2006. Nakapanayam ng mananaliksik, International Seafarers Action Center (ISAC), Lungsod Quezon, 10 at 13 Marso.
- Dizon, Eusebio, Gabriel Casal, Wilfredo Ronquillo, at Cirilio Salcedo mga ed. 1998. *Kasaysayan: The story of the Filipino people*. Hongkong: Asia Publishing Company, Ltd.
- Dolan, Ronald E., ed. 1991. Philippines: A country study. *The Economy*. Online na dokumento, <http://countrystudies.us/philippines/55.htm>, inakses noong 7 Pebrero 2006.
- Estopace, Dennis. 2002. Issues and concerns on labor migration in the Philippines: Inputs for media reportage. Paper presented at the Discussion-Workshop on Migration Journalism in the Philippines, Manila, 7 December.
- Garcia, Fanny A. 1994. Arrividerci. *Sandaang damit at iba pang maikling kuwento*. Pasig, Metro Manila: Anvil Publishing, Inc.
- Gealogo, Francis. 1994. Kalagayang panlipunan at pagsasalunsod sa anino ng Maynia: Ilang talang pangkasaysayan sa arsenal at baradero ng Kabite. Papel na binasa sa Manila Studies Association Annual Conference, Manila, 1994.
- Gowan, Peter. 1999. *The global gamble*. London: Verso.
- Harvey, David. 2001. *Spaces of capital: Towards a critical geography*. New York: Routledge.
- Herod, Andrew. 2009. *Geographies of globalization: A critical introduction*. United Kingdom: Wiley-Blackwell.

- Hontiveros, Greg. 2011. An ancient boat comes to life: Reconstructing the balangay and sailing them to the far eastern Littoral. Binasang papel sa ika-22 Pambansang Kumperensya ng ADHIKA, Butuan City: 29 Nobyembre.
- Inq7.net. 2003. Migration has Broken Up Families. Online na dokumento, http://www.inq7.net/globalnation/sec_new/2003/dec/31-04.htm, inakses noong 7 Pebrero 2006.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 2001a. Asawa, ama, estranghero: 28-29.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 2001b. Kalusugan at kaligtasan: 26-27.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 1998a. Limampung taon ng paglaban para sa makatwirang pasahod at hustisya: 16.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 1998b. Peligro ng kapaguran, pinatampok ng ITF: 26.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 2002a. Malayo sa pamilya at mga kaibigan: Pag-aaral nakahanap ng mga salik upang maigpawan ang pangungulila: 32.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 2002b. Mga flag of convenience patuloy na lumalago: 8-9.
- ITF Bulitin ng mga Marino*. 2002c. Pagkakasundo sa dagat: Paano ipagtatagumpay ang sama-samang pamumuhay at pagtatrabaho ng mga tripulanteng multinasyonal: 12-13.
- ITF Seafarers' Bulletin*. 2005. Halimbawa ng mga pasuweldo, ilang piling bansa: 27.
- ITF Seafarer's Bulletin*. 2008. Plota ng barko sa mundo: 26.
- Jocano, F. Landa, tagatala at tagasalin. 2000. Hinalawod: Adventures of Humadapnon: Tarangban I. Awit ni Hugan-an. Metro Manila: Punlad Research House, Inc.

- Labao, Ed Nelson R. 1996. Salungat sa agos (sa manlalayag). *Ani*, Dis.: 62.
- Lane, Tony. 1998. Pandaigdigang mga marino: Mamamayan o mga taong walang permanenteng tirahan?" *ITF Buletin ng mga Marino*,: 35-37.
- Leys, Frank. 2005. Dapat magkapit-bisig ang mga marino at estibador. *ITF Seafarer's Bulletin*, 36.
- Lim, Paulino Jr. 2002. Curacao cure. Our Own Voice, Marso. Online na dokumento, <http://www.oovrag.com/stories/stories2002a-3.shtml>, inakses noong 12 Mayo 2006.
- Lopez, Virgil. Sun Star. 2010. Unemployed Filipinos stand at 2.8 M. *Sun Star*, 17 Marso. Online na dokumento, www.sunstar.com.ph/network/unemployed-Filipinos-stand-28m, inakses noong 18 Marso 2012.
- Lucero-Prisno, Eliseo III and Maragtas S. V. Amante. 2005. Health, safety, and living conditions onboard: Seafarers in the rough global seas. Paper presented at 6th LSM Asia & Pacific, Manila, 23 November.
- Manzano, Joanne V. 2011. Ang Pilipinong seaman sa panahon ng globalisasyon: Mga salaysay ng pagsubok at pakikibaka. M.A. tesis, University of the Philippines, Diliman.
- McKay, Steven. 2008. Lumalaban pa, kahit bagsak na. *ITF Buletin ng mga Marino*, 18.
- Medina, Isagani R. 1994. *Cavite before the revolution, 1571-1896*. QC: University of the Philippines Press.
- Mercene, Floro M. 2009. The Overseas Contract Workers. *Manila Bulletin Publishing Corporation*, 2 Hulyo. Online na dokumento, <http://www.mb.com.ph/articles/208981/the-overseas-contract-workers>, inakses noong 18 Marso 2012.

- Munck, Ronaldo. 2002. *Globalisation and labour*. London: Zed Books Ltd.
- National Statistical Coordination Board. 2010. Remittances. Online na dokumento, www.nscb.gov.ph/stats, inakses noong 18 Marso 2012.
- Opiniano, Jeremaiah at Tricia Anne Castro. 2010. Promoting knowledge transfer activities through diaspora networks: A pilot study on the Philippines. Online na dokumento, <http://www2.adb.org/documents/books/convertng-migration-drains-gains/chapteriii.pdf>, inakses noong 20 Pebrero 2012.
- Pabico, Alecks. 2003. Despite the risks, Filipino seafarers toil in the world's oceans. Philippine Center for Investigative Journalism, 14-15 Hulyo. Online na dokumento, <http://www.pcij.org/stories/2003/seafarers.html>, inakses noong 11 Agosto 2005.
- Philippine Overseas Employment Agency. 2010. R.A. 8042. Online na dokumento, <http://www.poea.gov.ph/rules/ra8042.html>, inakses noong 15 Marso 2012.
- Prazniak, Roxann at Arif Dirlik. 2001. *Places and politics in an age of globalization*. England: Rowman and Littlefield, Inc.
- Pulmano, Rafael A. 2006. Seaman. Online na dokumento, <http://geocities.com/rafaelpulmano/seaman.html>, Inakses noong 18 Mar.
- Rillo, Fidel D. 1990. Migrante. *National Midweek*, 17-14 Nob.: 51 – 54.
- Santiago, Leo J. 2010. Ship-owners say stopping seafarers' salary spike sensible. OFW Journalism.net. Online na dokumento, <http://www.ofwjournalism.net/previousweb/vol4no12/prevstories4122.php>, inakses noong 20 Mayo 2010.
- Scott, William Henry. 1981. *Boat building and seamanship in classic Philippine society*. Manila: National Museum.

- Soriano, Yna. 2001. Modern Slavery in the High Seas. *Bulatlat*, 2-8 September. Online na dokumento, www.bulatlat.com/archive1/029maritime.html, inakses noong 2 Setyembre 2006.
- Talampas, Roli. 2000. Marino: History of the Filipino seamen. *Tinig ng Marino*, Jan-Feb at July-Aug. Online na dokumento, www.ufs.ph/tinig, inakses noong 3 Disyembre 2005.
- Taylor, Peter J. 1985. *Political geography: World economy, nation state and locality*. London: Longman, 1985.
- University Research Center Mindanao State University, tagatala at tagasalin. *Darangen: In Original Maranao Verse with English Translation*. Marawi City: Mindanao State University, 1990.
- Webster, Edward, Rob Lambert, at Andries Bezuidenhout. 2008. *Grounding globalization: Labour in the age of insecurity*. Australia: Blackwell Publishing.
- Whitfield, Martin. 2006. Out of Sight, Out of Mind. International Transportworkers Federation. Online na dokumento, <http://www.itfseafarers.org/out-of-sight.cfm>, inakses noong 19 Mayo 2010.