

Un **kit de herramientas** para **diversificar el conocimiento** y **hacer frente a la discriminación** mediante **la participación de la sociedad civil** en las universidades.

TRANSITO

DEFINICIÓN

Un país de tránsito es aquel por el que se desplazan las "corrientes migratorias" (regulares o irregulares). Se entiende por "país de tránsito" el país (o países), distintos del país de origen, por los que pasa una persona migrante para entrar en un país de destino. El concepto de "migración de tránsito" se inventó en el decenio de 1990 y fue difundido por ciertas instituciones, en particular la Organización Internacional para las Migraciones (OIM); el Centro Internacional para el Desarrollo de Políticas Migratorias (CIDPM); el Consejo de Europa; y diversos organismos de las Naciones Unidas (ONU). Los países por los que transitan las¹ migrantes se integran sucesivamente en un marco político europeo más amplio de control de la migración. La noción de que ciertos países pueden definirse como "países de tránsito" es problemática en la medida en que supone, en primer lugar, que las personas en movimiento sólo "fluyen" a través de los espacios de tránsito, y no se quedan "atascadas" en ellos durante períodos prolongados de tiempo; y, en segundo lugar, que las personas migrantes tienen todas el mismo destino en mente cuando comienzan su viaje, y que éste permanece fijo durante todo el tiempo.

PROCESO

Se nos ocurrió este concepto durante una de las reuniones del grupo PAR compuesto por investigadoras de Casa Naranja y de FAC Research en Atenas. Junto con el concepto de crisis, identificamos el de tránsito como particularmente relevante para el contexto en el que nos encontramos: Grecia. De hecho, Grecia está representada como un "país de tránsito" a través del cual las personas migrantes intentan trasladarse (más profundamente) "hacia Europa". Durante esta reunión del grupo PAR, además, discutimos cómo sería interesante problematizar las nociones de "tránsito" y "destino" cuestionando cómo las personas migrantes experimentan su vida cotidiana en Grecia (por ejemplo, mientras que Grecia se considera un espacio de tránsito, hay personas que quieren quedarse) frente a Alemania, por ejemplo (que se conceptualiza como un país de destino, sin embargo, de donde alguien podría querer salir). Y cómo estos sentimientos y deseos pueden cambiar con el tiempo y como consecuencia de las diversas experiencias que una atraviesa.

¹ Con el objetivo de mantener un lenguaje no sexista, se ha utilizado en el genérico el uso del singular y plural femenino en tanto es una elipsis que sustituye los [hombres] por las [personas]. Esto se ha extendido a todos los sustantivos genéricos utilizados.

ELABORACIÓN

Con este concepto, queremos aproximarnos críticamente a las categorizaciones de la gestión de la migración como "tránsito" y "movilidad secundaria" y las diversas identidades que se cosifican a través de ellas, como "solicitante de asilo", "refugiada reconocida", "migrante indocumentada". El concepto de tránsito también hace referencia a las geografías desiguales de Europa. Los diferentes lugares en los que se llevan a cabo los grupos PAR en el proyecto BRIDGES (Grecia, España, Reino Unido y Alemania) están implicados de formas muy diferentes en los proyectos nacionales y supranacionales de "gestión de la migración"; en las relaciones históricas y contemporáneas del colonialismo interno y externo a Europa; y figuran de forma diferente en los imaginarios de las personas ciudadanas y no ciudadanas europeas por igual. Nuestro objetivo es deconstruir el binario entre los países de tránsito y destino en relación con las experiencias migratorias, y revelar cómo se relaciona con los cortes coloniales, y cómo reproducen las historias coloniales expresadas en la política del centro/periferia. Queremos poner en tela de juicio las representaciones hegemónicas de las geografías europeas de la migración y el asilo recurriendo a las experiencias vividas de las personas que están siendo "gestionadas" y controladas a través de regímenes fronterizos, ya que éstos se rigen de manera desigual en los planos nacional y supranacional, en particular mediante instrumentos como el Programa Europeo para las Migraciones, los acuerdos de Dublín, los acuerdos entre la Unión Europea y Turquía y entre la Unión Europea y Libia y otros "Acuerdos" multilaterales destinados a la externalización de las fronteras europeas. Así pues, con el concepto de tránsito nuestro objetivo es poner de relieve el arraigo de los sitios entre sí e interrogar sus asimetrías en cuanto a la aplicación de políticas, el acceso a la educación superior, las oportunidades sociales, jurídicas y económicas y las diversas formas de resistencia y solidaridad dentro y a través de esos diferentes sitios/ubicaciones. A este respecto, nos basamos en el debate de Surya Nayak (2017) sobre "la localización como método" y en las ideas epistemológicas de otras académicas feministas negras que en su trabajo cuestionan el binario hegemónicamente construido entre el método y el contenido (político) que se aplica en la investigación académica. En la línea del activismo de la Teoría Feminista Negra como una política de localización que funciona simultáneamente como contenido (el qué) y como método (el cómo), sugerimos que "tránsito" se encuentra en el corazón de lo que Nayak ve como la "relación mutuamente constitutiva entre el contenido y el método".

Estados y espacios de tránsito

Según Souad Osseiran (2017), al tratar de alterar las relaciones de las migrantes y refugiadas con los actores estatales en los países de 'tránsito', la UE busca cambiar la forma en que las migrantes y refugiadas se acercan a estos estados como espacios de temporalidad. Osseiran argumenta que el papel de Turquía como estado de tránsito fronterizo con la UE es el resultado de procesos particulares. Al asignar a Turquía el estatus de tránsito, la UE le asignó un papel en el mantenimiento de las fronteras sudorientales de Europa. "La utilización del estado de tránsito presenta dilemas metodológicos debido a sus limitaciones de definición. El concepto de estado de tránsito depende de las mediciones temporales y, por lo tanto, contiene sus medios para deshacerse conceptualmente". Además, sostiene que "a diferencia del estado de tránsito, el

espacio de tránsito es un concepto más amplio. Puede utilizarse para describir cómo las relaciones de las migrantes y refugiadas con los agentes estatales, las normas o leyes estatales, las instituciones u otras personas producen espacios como espacios de temporalidad". En otras palabras, el aura del tránsito se extiende a otros espacios, como los transbordadores y otros medios de transporte (véase Spathopoulou, 2016) o los campamentos y otras infraestructuras de contención y detención, así como las diversas prácticas de frontera que se materializan en esos espacios. También se puede decir que la condición de tránsito de Turquía se ve reforzada por su restricción geográfica a las solicitudes de asilo: dado que sólo las europeas pueden solicitar asilo en Turquía (según su interpretación particular de los compromisos contraídos en virtud de la Convención de Ginebra), es comprensible que las personas refugiadas no europeas traten de pasar por el país de camino a un país europeo en el que podrían buscar de forma plausible la protección internacional.

Osseiran (2017) muestra cómo se producen ciertos espacios transitorios como parte de los procesos de gestión de la migración; hace hincapié en las formas en que el espacio de tránsito se hace productivo. Podría decirse que lo mismo ocurre con los Estados que se producen como transitorios en lo que respecta a la gestión de la migración. Es importante que, junto con las formas en que se hace productivo el espacio de tránsito, prestemos atención a la forma en que el tiempo de tránsito también se hace productivo, es decir, cómo se está gobernando el espacio a través del tiempo y cómo se gobierna el tiempo a través del espacio.

Movilidad secundaria

Vemos, además, cómo el tránsito significa tanto movilidad como inmovilidad, movimiento y estancamiento, lo que Fiorenza Picozza (2017) denomina "atasco en la movilidad", al referirse a las experiencias de (in)movilidad de las personas migrantes dentro de las geografías de asilo de Europa. Las normas que rigen la movilidad de las ciudadanas no europeas dentro de Europa, en particular de las personas a las que se les niega la condición jurídica o que tratan de solicitar asilo en un país europeo, crean categorías jurídicas de movilidad, como la "movilidad secundaria". La movilidad secundaria se refiere al movimiento clandestino de personas "sin estatus" o solicitantes de asilo a través de las fronteras nacionales desde el Estado miembro en el que entraron por primera vez en Europa (en virtud del Reglamento de Dublín -Comisión Europea, 2020-, que es legalmente el único Estado en el que pueden solicitar asilo), a otro Estado miembro (que tiene derecho a "regresarlas" -es decir, a deportarlas- al primer país). Picozza sostiene que "el régimen de asilo europeo de la UE produce nuevos sujetos de poder en términos de identidades legales (refugiadas reconocidas, solicitantes de asilo rechazadas, casos de Dublín, entre otros) -a la vez que también produce espacio, en forma de geografías de tránsito y asilo, y tiempo, a través de la canalización, interrupción, desaceleración o aceleración de la circulación". Si bien el Tratado de Schengen (firmado en 1985 y puesto en práctica en 1990) creó una Zona que actualmente comprende 26 países europeos que han abolido oficialmente el control de pasaportes y otros tipos de control fronterizo en sus fronteras mutuas, el derecho fundamental de libre circulación

garantizado por la UE a sus ciudadanas no se extiende a las no-ciudadanas (Comisión Europea, 2020b). Por lo tanto, la noción de movilidad secundaria deriva de esta función diferencial de las fronteras internas de la Unión Europea, que son porosas para las ciudadanas de la UE, mientras que son impermeables para aquellas a las que se les niegan los mismos derechos fundamentales.

El caso de Grecia

Durante el verano de 2015, denominado "verano de la migración", y el comienzo de 2016, es decir, en el llamado pico de la llamada "crisis de los refugiados", las claras divisiones dentro de la UE entre sus Estados miembros y las tensiones entre la UE y los Estados que aspiran a acceder a la Unión, "revelaron ciertas limitaciones del proyecto europeo" (Rózsa et al. 2017). En particular, la división entre "países de tránsito" y "países de destino", vinculados a través de la ruta de los Balcanes, se expresó tanto en la afirmación del tránsito desde abajo como en su imposición desde arriba. Poco después de la creación de los denominados "puntos calientes" en cinco islas del territorio nacional griego, y antes de la aplicación del acuerdo entre la Unión Europea y Turquía (véase Comisión Europea, 2015; Consejo Europeo, 2016), el "rompecabezas de los hotspots² (puntos calientes) griegos" se construyó de la siguiente manera: por un lado, todas esas personas "casi refugiadas" (como las afganas) se ven obligadas a permanecer en un espacio "casi-europeo", en la "EU-ropa griega" (Stierl & De Genova, 2017; véase Comisión Europea 2015), mientras que todas las "migrantes económicas" deben ser devueltas a un espacio "no europeo", Turquía. Tras el acuerdo UE-Turquía de 2016, Grecia como país se ha caracterizado como el hotspot de Europa, convirtiéndose primero en un espacio de tránsito y luego en un espacio de detención (Carastathis, Spathopoulou y Tsilimpounidi, 2018). Según este guión, Grecia se está construyendo como un país de tránsito; según esta ideología, las refugiadas, prototípicamente sirias, tratan de pasar urgentemente en su camino hacia "Europa" (véase Kallius, 2019; Spathopoulou y Carastathis, 2020). Los Estados de tránsito que tienen frontera o acceden a la UE tienen que demostrar su "europeísmo" de forma que coincida con la forma en que las solicitantes de asilo se ven obligadas a demostrar su "condición de refugiadas".

Las condiciones abominables en el hotspot y en los campos de tierra firme (especialmente Moria, el "mayor campo de refugiados" de Europa en Lesvos) son recibidas con incredulidad por los observadores del oeste y del norte de Europa: ¿cómo puede estar sucediendo esto en Europa? (véase Nye, 2018; véase Spathopoulou, Carastathis & Tsilimpounidi, 2020 para una discusión). El

² La idea de los Hotspots fue presentada por la Comisión Europea en mayo de 2015 como parte de un paquete de medidas políticas al que se dio el nombre de "European Agenda on Migration" (EC, 2015). El término Hotspot señala la creación de una infraestructura fronteriza flexible y móvil para los estados miembros de la UE. Les permite señalar ciertas zonas como zonas fronterizas "problemáticas" con respecto a la "presión migratoria" que reciben y, por ende, recibir apoyo y asistencia logística. En el caso de Grecia, tal y como describen Aila Stathopoulou y Anna Carastathis (2020), los Hotspots "introducen un procedimiento fronterizo acelerado para los solicitantes de asilo" en varias islas del Mar Egeo, "posibilitan las restricciones geográficas que luego se impondrán con la implementación del Acuerdo UE-Turquía" (impidiendo de facto el llegar a continente europeo una vez en la isla), y "diferencian a las poblaciones en términos de sus nacionalidades, fechas de llegada y grados correspondientes de merecimiento de asilo político" (Spathopoulou y Carastathis, 2020, p. 2).

Fuente:

European Commission (EC) (2015) Explanatory note on the 'hotspot' approach. Disponible en <http://www.statewatch.org/news/2015/jul/eu-com-hotspots.pdf>

Spathopoulou, A., & Carastathis, A. (2020). Hotspots of resistance in a bordered reality. *Environment and Planning D: Society and Space*, 38(6), 1067-1083. <https://doi.org/10.1177/0263775820906167>

eurocentrismo y el orientalismo en tales declaraciones performativas subtiende la construcción de Grecia como un espacio de tránsito de manera más general: un país en crisis a punto de ser declarado un estado fallido, que carece de los recursos para "acoger a los refugiados" de manera adecuada o ética. Además, la idea de la reubicación está, en última instancia, vinculada a la noción de "tránsito" y a la reproducción de ciertos países como "espacios de tránsito" (Stevens, 2019; Kallius, 2019; Osseiran, 2017; Picozza, 2017; Fontanari, 2015). Al mismo tiempo, trabaja en la esencialización de Grecia como espacio de excepción, como si en otros países europeos las condiciones fueran más acogedoras y más seguras para las solicitantes de asilo, las refugiadas reconocidas y las inmigrantes indocumentadas o precarias, o como si en las regiones no europeas las condiciones fueran más hostiles y más peligrosas. Basta con recordar que desde 2016, los países del norte de Europa, como Alemania y Suecia, han disminuido drásticamente las tasas de aceptación de las solicitudes de asilo y han aumentado el número de órdenes y vuelos de deportación (Burmam & Valeyatheepillay, 2017).

Al mismo tiempo, países como Grecia suelen adoptar fácilmente la "identidad" de país de tránsito y basan sus políticas migratorias y prácticas fronterizas en esta noción contradictoria: que las personas obligadas a solicitar asilo en Grecia (el país de primera llegada para los que hacen los pasos del Egeo y el Mediterráneo oriental) no están realmente destinadas a permanecer aquí; si se les concede asilo deben ser trasladadas a otro país europeo, mientras que si se les niega el asilo deben ser deportadas a su país de origen o a otro país de tránsito (por ejemplo, Turquía en virtud del Acuerdo UE-Turquía).

A la luz de las promesas fallidas de reubicar a las refugiadas reconocidas en otros Estados miembros europeos, el cierre de las fronteras por parte de los Estados vecinos y la tensa aplicación del Acuerdo UE-Turquía (en particular el estancamiento de los llamados "retornos", de las islas hotspot griegas a Turquía, de las solicitantes de asilo que llegaron después de que el Acuerdo entrara en vigor el 18 de marzo de 2016), las cinco islas hotspot se han transformado en espacios de contención -en realidad, prisiones insulares- que impiden la circulación de personas hacia el continente y hacia Europa, en lugar de infraestructuras eficientes para facilitar el tránsito. Las campañas bien intencionadas que abogan por la evacuación de los campamentos superpoblados, que permiten a la gente salir de las islas y que abren las fronteras, suelen basarse en la noción de tránsito y la dan por sentada. Los discursos de "congestión" y "descongestión" de las islas son articulados tanto por las personas defensoras de los derechos humanos de las personas refugiadas como por demagogos etnonacionalistas y fascistas que ven la mera presencia de refugiadas en territorio griego como un anatema a sus fantasías de pureza etnoracial y soberanía nacional. En contraste con una noción autónoma de movilidad, que pone en tela de juicio la legitimidad de las fronteras y defiende el derecho inalienable a la libre circulación, los discursos que suponen que las personas en movimiento están fundamentalmente "fuera de lugar" se inspiran implícita o explícitamente en la idea de "tránsito" (sobre todo cuando se articula desde arriba, como una categoría de la gestión de la migración).

La temporalidad atribuida a la estancia de las solicitantes de asilo en los países de tránsito (a pesar de que, en realidad, pueden esperar meses, años o incluso decenios para su reconocimiento y reubicación) permite una política de provisionalidad en relación con las obligaciones de los estados respecto de las personas que viven en sus territorios como resultado de la migración forzosa. Esto

se expresa claramente en el caso de Grecia con respecto al régimen de campamentos y a los planes de alojamiento temporal, como el programa Estia de ACNUR que alberga temporalmente a las solicitantes de asilo, que terminan abruptamente cuando se concede la protección internacional. Así pues, la "protección" coincide con el desalojo y la falta de vivienda, dados los múltiples obstáculos (incluido el racismo estructural e interpersonal) para conseguir una vivienda de forma independiente, ya sea alquilando apartamentos en los centros urbanos u ocupando edificios abandonados y vacíos. Así, incluso cuando a las refugiadas reconocidas se les concede el "derecho al transbordador" (Spathopoulou 2016) y se les permite viajar de una isla conflictiva al continente, llegan a Atenas sólo para encontrarse sin hogar (desplazadas) y en tránsito (del puerto del Pireo a la Plaza Victoria en el centro de Atenas, desde los bancos de la plaza -retirados por las autoridades para evitar que la gente se sienta cómoda allí-, a las calles laterales, con pocas posibilidades de conseguir una dirección fija, y sujetos a barridos policiales que resultan en su reencuentro forzoso, esta vez en un campamento en tierra firme.

Así pues, para los países de tránsito se pasa por alto la noción de que tienen la obligación de integrar a las refugiadas en el tejido social y eliminar las barreras de la plena participación en la sociedad y sus instituciones. Las "soluciones" temporales para satisfacer las necesidades sociales (vivienda, educación, alimentación, etc.) se convierten en permanentes, es decir, nunca dejan de ser temporales, y las necesidades sociales quedan principalmente insatisfechas. Esto queda claro en el caso de la educación, a la que se niega el acceso a la gran mayoría de las refugiadas y solicitantes de asilo [enlace al documento 'Grecia - contexto de la ES']. Para las personas que se ven obligadas a vivir en campamentos, el propio campamento es una barrera para acceder a la educación. Otras, que viven en apartamentos, se enfrentan a un racismo estructural e interpersonal al tratar de inscribir a sus hijas en las escuelas del vecindario (su derecho y obligación constitucional), mientras que sus propias credenciales y antecedentes educativos previos pueden ser casi imposibles de demostrar en la práctica -a pesar de la existencia de procesos administrativos como el pasaporte europeo de calificaciones para refugiadas- por nombrar sólo una barrera para acceder a la educación superior.

Estar "atasco en tránsito" también puede afectar a la capacidad de las personas para organizarse políticamente y crear comunidades duraderas de resistencia para luchar contra la violencia de estos regímenes fronterizos. Sin embargo, incluso dentro de estas situaciones de movilidad suspendida, se crean momentos y espacios de solidaridad [enlace a la herramienta de solidaridad]. Alejandra Díaz (2020), en el caso de las migrantes en tránsito por México, habla de una "comunidad transitoria", una comunidad en ruta que las migrantes forman para facilitar la cooperación y la solidaridad entre sus miembros y otras migrantes que no conocen y en las que no confían. Centrándose en la "realidad desordenada" y la compleja dinámica de tránsito que revelan las trayectorias de las personas en movimiento dentro de "Europa", Annastiina Kallius examina con perspicacia la "solidaridad en tránsito" con la que se refiere a los casos de solidaridad en el contexto húngaro que escapan a denominaciones como "política" o "humanitaria". Sostiene, además, que al examinar las estructuras de solidaridad, hay que prestar atención a los diferentes contextos históricos y políticos de Europa. En el caso de Grecia, por ejemplo, cuando se piensa en las nuevas "solidaridades de tránsito" es importante reflexionar sobre cómo en 2015-2016 Grecia se convirtió en un espacio de "destino" para miles de personas voluntarias internacionales de todo el mundo para apoyar a las personas en movimiento. Y a medida que las personas que buscaban

asilo se encontraban atrapadas en Grecia, las personas solidarias a su vez eran criminalizadas por el Estado por sus acciones de apoyo y asistencia. En relación con esto, quisiéramos llamar la atención sobre el hecho de que las personas con el llamado 'origen migratorio' en Grecia se convirtieron en parte del movimiento de solidaridad y crearon espacios de solidaridad con las personas en movimiento, estando sus propias vidas en muchos casos en un estado de tránsito permanente, ya que sus solicitudes de asilo o de estancia han estado en suspenso durante años, siendo constantemente pospuestas, o en el mejor de los casos resueltas a través del estatus legal de 'migrantes de segunda generación'. Esos casos de solidaridad ponen en tela de juicio el intento del Estado de socavar las luchas de coalición entre grupos precarios dividiéndolos y separándolos en distintas categorías jurídicas, estatutos legales y velocidades.

El punto general es que la noción de tránsito atrapa a las personas en un estado de movilidad suspendida, en un régimen de espera crónica (Kallio, Meier y Hakli, 2020), perpetuamente "en espera" (De Genova, 2020). En lugar de ser meramente descriptivo (como implica la definición hegemónica), el concepto de "tránsito" es completamente normativo: es decir, funciona como un mecanismo a través del cual, la realidad que pretende describir, se lleva, en realidad, a existir materialmente. Así pues, sugerimos que los países de tránsito son aquellos por los que se hace que la gente quiera "fluir", mientras que el régimen migratorio europeo hace que se "atasque" en ellos. En efecto, leyendo entre líneas de los discursos hegemónicos y análisis de políticas, podríamos decir que lo que se declaró en 2015 como "crisis de los refugiados" en/por Europa fue, en esencia, una crisis de tránsito por la que las personas en movimiento afirmaron su autonomía y libertad de circulación, por una ventana de tiempo demasiado breve, que perturbó la lógica de la Europa Fortaleza .



Este documento forma parte del BRIDGES Toolkit, un conjunto de herramientas y estrategias para combatir las estructuras de exclusión en los planes de estudio de la educación superior. Este Toolkit ha sido desarrollado en el contexto del proyecto Erasmus+ **BRIDGES: Building Inclusive Societies: Diversifying Knowledge and Tackling Discrimination through Civil Society Participation in Universities**, cuyo equipo de trabajo está formado por las siguientes entidades:

- Universitat Autònoma de Barcelona (Spain)
- Sindihogar. Sindicato independiente de Trabajadoras del Hogar y los Cuidados (Spain)
- Universidad Justus-Liebig Giessen (Alemania)
- an.ge.kommen e.V. (Alemania)
- Feminist Autonomous Centre for Research (Greece)
- Zaatar (Greece)
- Office of Displaced Designers. Prism the Gift Fund (United Kingdom)
- University of Brighton (United Kingdom)

Colaboradoras:

- Catalina Álvarez, Blanca Callén, Marisela Montenegro, Francina Planas, Álvaro Ramírez y Sandra Tejada (Universitat Autònoma de Barcelona)
- Rocío Echevarría, Eugenia D'Ermoggine, Norma Falconi, Lisette Fernández, Karina Fulladosa, Alesandra Tatić y Jacqueline Varas (Sindillar-Sindihogar. Sindicato independiente de Trabajadoras del Hogar y los Cuidados)
- María Cárdenas, Encarnación Gutiérrez y Douglas Neander Sambati (Justus-Liebig-Universität Giessen)
- Marina Faherty y Emilia Carnetto (an.ge.kommen e.V.)
- Anna Carastathis, Aila Spathopoulou y Myrto Tsilimpounidi (Feminist Autonomous Centre for Research)
- Marleno Nika, Marine Liakis y Aude Sathoud (Zaatar)
- Shareen Elnaschie y Lazaros Kouzelis (Office of Displaced Designers. Prism the Gift Fund)
- Deanna Dadusc (University of Brighton)

Para citar este documento: BRIDGES Project (2020) Bridges Toolkit.

Disponible en: <https://buildingbridges.space/about-toolkit/>



Bridges Toolkit, por BRIDGES Consortium, está registrado con una licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).