

CROSSING BORDERS

movimientos y luchas de la inmigración



Crossing Borders!, salió por la primera vez hace un año como tentativa de promover la comunicación transnacional en el proceso de formación de una red de los movimientos de los migrantes y acerca de las luchas y iniciativas territoriales. Nuestras primeras crónicas hacían referencia en particular a los muchos conflictos en Europa occidental, en África y en los EEUU. Este nuevo número contiene diferentes contribuciones sobre Ucrania, con particular referencia al Noborder Camp en Transcarpazia del Agosto pasado, como ejemplo de las realidades de Europa del Este. ¡Renovemos a todos la invitación de sostener este proyecto transnacional plurilingüe contribuyendo y distribuyendo la revista! Contacto: frassainfo@kein.org. Internet: www.noborder.org

Boletín Transnacional, número 4, Noviembre 2007

¿Vas al Oeste? ¡Vas al Este! - Ucrania, el "Marruecos del Este"

Después de los accidentes de Ceuta y Melilla, por lo menos en los medios de Europa Occidental, se generó un poco de atención pública sobre las fronteras meridionales de la Unión Europea, Marruecos y el destino de muchos migrantes (en gran parte subsaharianos) que llegan a Europa a través del mar. Es probable que en ninguna parte del mundo mueran tantas personas (sobretudo por ahogamiento) como consecuencia de un cruel régimen de control de las migraciones. El mismo régimen obra en las fronteras orientales de la UE, produciendo efectos inhumanos y, a veces, mortales. Estadísticamente, el Este es todavía más importante: un número mayor de refugiados y de migrantes tratan de entrar en la UE por el este. Del punto de vista de las autoridades europeas y de la agencia de frontera Frontex, principalmente Ucrania es como Marruecos – una "zona problemática de inmigración ilegal". No es por error que Ucrania y Marruecos son los principales objetivos de la llamada Política Europea hacia los Países cercanos, con el gasto de millones de euros para volverlos estados cojinetes. (p. 3) Transcarpazia es una de las regiones más pobres de Ucrania. La decisión de hacer el Border Camp allá se tomó por considerarla una situación ejemplar. Se trata de un punto caliente en un doble sentido: por ser el pasaje sur de los migrantes tomados globalmente, así como por los trabajadores migrantes de Ucrania en especial; y por el "capital migrante", como es el caso de las industrias automovilísticas (p. 2).

Más del 40% de la población de la Transcarpazia es empleada temporalmente o trabaja permanentemente en el exterior. Una vez, eran sobretudo los hombres que se iban, y las remesas se han vuelto en una fuente fundamental de renta. La región está cerca de las fronteras con Eslovaquia y Ungría y actualmente ocupa una posición en la base de la jerarquía de renta europea, caracterizada por la presencia de trabajadores superexplotados, y con salarios muy bajos en las industrias y en los talleres diseminados en el territorio de frontera (p. 2). Todo esto explica por qué Europa del Este debe ser con-

siderada crucial para la lucha de los migrantes en una dimensión transnacional. Las migraciones son una amenaza concreta de la creciente tentativa europea de capturar estos movimientos, que a sus vez se consolidan por medio de una comunicación política que atraviesa las fronteras e interesa a personas que viven fuera de Europa. Al mismo tiempo, la intensa migración de capital hacia el Este muestra que esas fronteras se vuelven cada vez más instrumentos para la precarización del trabajo. Por eso, nuestra perspectiva debe ser la de mirar a esta organización transnacional del trabajo. No podemos mirar al Sur sin mirar al Este y viceversa. Las luchas de los migrantes puntean ya las rutas de las migraciones, ¿podremos conectar el Este y el Sur con el movimiento europeo?

Breve reporte sobre el Noborder Camp en Transcarpazia

Proyectado como un camping de comunicación Eeste-Oeste, y con cerca de 300 participantes desde diferentes países europeos, en el camp tuvieron lugar numerosos workshops y acciones comunes. Al final de una semana de camping en un area rural cerca de la ciudad de Ushgorod, un pequeño grupo de personas estuvo en frente del centro de detención cerca del pueblo de Pawshino para expresar su solidaridad directa a la 500 personas detenidas en condiciones inhumanas en ese centro financiado por la UE. Contemporaneamente, acerca de 200 personas marcharon en la ciudad de Ushgorod frente a la oficina del "Migration Service" que es el principal responsable de la situación a Pawshino. Después, los manifestantes recorrieron por la ciudad con una marcha final en la plaza central, donde muchos habitantes de la ciudad entraron en contacto con las actividades NoBorder y muchas personas apoyaron las reivindicaciones en base de sus experiencias personales con el rígido sistema de visas y de las deportaciones sostenido por la UE. Más información sobre el No Border Camp, la marcha y el centro de detención se encuentra en: <http://www.pawshino.antira.info/>.

¿La industria automovilística se está trasladando a Ucrania?

En los últimos diez años, la industria automovilística europea se trasladó hacia el este. Corporaciones como Volkswagen, General Motors, Peugeot y Toyota, pero también decenas de proveedores, han invertido millones de Euros en la "nueva Detroit" – República Checa, Eslovaquia, Polonia y Ungheria. El Capital ha difundido la relocalización del trabajo manufacturero, y en particular de la industria automovilística, como una amenaza de muerte política para la clase obrera italiana. En realidad, Alemania y Francia producen hoy más autos que hace diez años, mientras la República Checa produce todavía menos que Bélgica. Sin embargo, la amenaza tuvo efecto: las condiciones de trabajo y salariales en occidente son empeoradas considerablemente. En todo caso, es claro que tanto al Este tanto como al Oeste los trabajadores odian trabajar en la industria automovilística. Skoda y Toyota en la República Checa emplean slovacos, polacos y ucranianos porque no encuentran suficientes trabajadores locales. En Eslovaquia y Polonia, donde la tasa de desocupación oficial bajó del 20 al 14%, los capitalistas ya están hablando de escasez de mano de obra, que debe ser leída como ¡falta de trabajadores dociles y a bajo costo! Ahora el capital juega el mismo juego de intimidación hablando de trasladarse aún más hacia el Este, por ejemplo a Ucrania, donde el costo del trabajo es todavía más bajo.

En realidad, el desarrollo de la industria automovilística en Ucrania será un proceso largo y costoso. Dependerá, además, de la creciente integración económica en la Unión Europea, que significa abrir las fronteras cuando el único modo de mantener bajo el costo del trabajo en el largo plazo es teniendo a los trabajadores socialmente aislados, o sea manteniendo cerradas las fronteras. ¿Cómo gestionará el capital tales contradicciones? Al corto plazo, algunas fábricas de automóvil occidentales han abierto distribuidores en Ucrania para ganar un espacio en el mercado local. Por otra parte, algunos proveedores de la industria automovilística global construyen fábricas maquila más allá de la frontera para explotar la fuerza de trabajo de las jóvenes mujeres a bajo costo. Al poco tiempo descubren que es posible encontrar las mismas trabajadoras en los pueblos, que ellas no son tan jóvenes y que cambian de trabajo apenas pueden. El 40% de los trabajadores de la Trans-carpatia trabajan fuera, en modo permanente o temporal, aún sean obligados a hacerlo fuera de la legalidad. ¿Cuán realista es el sueño del capital de volver a estas personas la fuerza de trabajo dócil y a bajo costo que no puede encontrar en el Oeste?

Algunos hechos.

En 1999 Ucrania producía sólo 19.000 automóviles, respecto de los 5.3 millones de Alemania y a los 150.000 del 1992. Después, la demanda interior creció y en el 2006 la producción de automóvil creció una vez más hasta 275.000 unidades, sobretudo Lada, producidas durante la época soviética por la AvtoZAZ de Ucrania oriental (Zaporozhiya). Sin embargo, estas están perdiendo terreno con respecto de los automóviles importados y a los modelos extranjeros montados en Ucrania. Los productores extranjeros pueden evitar pagar el 25% de las tasas de importación sobre las automóviles haciendo montajes parciales [semi knocked down, SKD]: los automóviles son construidos en "verdaderas" fábricas,

puestos en un container, transportados a Ucrania y vueltos a ser montados. Eso no es muy productivo, pero requiere pocas inversiones. La de "poner un pie" hacia nuevos, potenciales, lugares de producción es la modalidad standard para la industria automovilística global.

Cuando la Volkswagen abrió su fábrica Eurocar en Ucrania (Solomonovo/Uzhgorod) en diciembre del 2001, con 200.000 dólares en inversiones, 37 trabajadores montaban 7 diferentes modelos de Skoda, VW e Audi. En la segunda fase, la Volkswagen invirtió más de 100 millones de dólares. Ahora, 1000 trabajadores montan dos modelos de Skoda. En todo caso, prácticamente todas las componentes – que hacen los 2/3 del valor de un automóvil - todavía deben ser importadas. Ucrania no tiene una estructura productiva integrada como Alemania o República Checa, donde centenares de fábricas de abastecimiento están ligadas al proceso de montaje por decenas de camiones en movimiento en las autopistas, en el ámbito de una producción Just-in-time. En la tercera fase, la Volkswagen tiene en programa la inversión de 100 millones más de dólares, la asunción de 2.300 más trabajadores y el uso de "componentes domesticas". Los políticos locales prometen también hasta 6.500 trabajadores al Eurocar y otros 30.000 en el ámbito de la producción de las componentes.

Hasta el momento, pocas fábricas de componentes se trasladaron a Ucrania. En Transcarpatia, la Groclin de Uzhgorod produce forros para los asientos para la exportación (Volvo); la Leoni de Mukacheve, a 35 Km. de Uzhgorod, pocos centenares de metros de la frontera europea, produce correas de transmisión para la exportación (Opel). La fábrica de la Yazaki – producto de una inversión de 31.7 millones de Euro – constituye la más grande inversión japonesa en Ucrania y empezó la producción en octubre de 2003. Tuvimos la oportunidad de hablar con algunos trabajadores durante el no-border camp (p. 1). Muchos de los 1000 trabajadores son mujeres en torno de los treinta años que trabajan en la línea de montaje en tres turnos. Son empleadas directamente por la Yazaki con contratos temporales indeterminados. La media mensual del salario es más o menos de 175 euro, que consiste en un salario mínimo de 880 Grivnas (129 euro) "para todos", más un bonus de productividad de 500 Grivnas (73 euro) promedio, menos el 13% de tasas sobre la renta. No hay sindicalizados en la fábrica. Cuando se supo que el productor de teléfonos celulares Jabil pagaba más, hace un año, muchas mujeres han dejado la Yazaki para transferirse a la Jabil. Hace dos años, la compañía ha subido la edad media de los trabajadores de 30 hasta 45 años porque no podía encontrar suficientes trabajadores jóvenes. También tiene dificultad para encontrar trabajadores en la ciudad. Muchos trabajadores deben ser llevados al trabajo con los autobuses de la compañía, de pueblitos que distan hasta 50 Km de Uzhgorod.

Cuento entre fronteras - ...una historia ordinaria de migración femenina, durante uno de los muchos viajes de vuelta de las "badantes" que desde Italia vuelven a Ucrania.

Estamos al borde de uno de los muchos micros que comunican todas las semanas Italia a Ucrania. Se trata de un largo viaje y pronto mi compañía y yo perdemos la percepción del tiempo que se escande por las paradas en las estaciones de servicio y por las fronteras que producen continuas descargas de adrenalina. Stress y ansiedad crecen al acercarse la frontera, para después transformarse en euforia al pasarla. Durante el trayecto se alternan momentos de descanso y momentos de vigilia en los cuales charlamos y nos contamos nuestras historias. Conozco a Olga que está volviendo a Ucrania por miedo a perder su esposo, pero no está convencida de la decisión tomada: en Italia dejó todos sus amigos y su autonomía, garantizada también por una autosuficiencia económica, mientras en Ucrania tiene su familia. Antes de la caída de la Unión Soviética, Olga trabajaba como empleada en una tienda.

En el 1991, año de la independencia ucraniana, nace su hija y ella decide tomar los subsidios por maternidad con el comercio transfronterizo: compraba ropa en Polonia para venderla en la feria de su ciudad. Sin embargo, entre 1995 y 1996 le pagan el sueldo al esposo con mucho atraso y las condiciones económicas familiares se deterioran rápidamente: el comercio ya no es suficiente para integrar la renta. Así, Olga decide intentar el camino al exterior. La primera experiencia es, vaya ironía, en una fábrica textil propiedad de italianos en la República Checa, donde trabaja por algunos meses con compañeras ucranianas y polacas; pero el salario es bajo con respecto a las largas jornadas de trabajos. Olga vuelve a Ucrania y después de pocos meses compra en una agencia turística por €500 la visa para Italia. La ciudad que le aconsejan es Napoli.

Llegada a destino el chofer del micro la pone en contacto con un caporal dispuesto a ofrecerle un empleo como trabajadora doméstica en cambio de 200€. Aquí Olga empieza un largo proceso de desmarcamiento del aislamiento del trabajo doméstico y para la obtención de un permiso regular de permanencia. Sin embargo, se trata de un percurso a obstáculos que la constringe a pagar continuos pellizcos y, de hecho, provoca la baja de su nivel salarial. Ahora Olga está volviendo nuevamente, tal vez definitivamente. Sus mismos titubeos están difundidos entre las mujeres, quizás porque en Ucrania los lugares comunes atribuyen la crisis de las familias a la emigración femenina. A esas acusaciones, las migrantes contestan usando la misma retórica que las ubica como pilar de la familia: la emigración, dicen, es necesaria para proveer a esposos desocupados e incapaces de cumplir las responsabilidades familiares. Llegamos a la frontera ucraniana de Chop. Las mujeres policía son arrogantes y ponen en acto las prácticas comunes de inferiorización, vuelta a sancionar el enriquecimiento y las tentativas de distinción social de mis compañeras de viaje. Los instrumentos que las migrantes usan para la propia promoción social se consideran ilegítimos, porque son adquiridos fuera de las normas sociales admitidas en el país de origen. Después de la frontera, la actitud hacia las connacionales se hace circunspecto. Pronto empieza la redistribución forzada de la preciosa divisa: en todos los controles dan un pellizco, habar en ucraniano. La costumbre es tal que los choferes disponen de billetes de 5-10 €. Mi compañera de viaje me explica que podría tocarnos otra decena de controles, pero en este viaje tenemos suerte: encontramos sólo uno más.

Europa necesita de su "afuera"

Los países que no son miembros de la Unión Europea son cada vez más necesarios para ensanchar el régimen europeo de control de las migraciones. Hoy el proceso de ampliación es una manera de obligar a los países candidatos, a aplicar las reglas fijadas por la Unión para devenir miembros, mientras los países no-candidatos pueden ser considerados como un "cordón sanitario", una cinta de seguridad cerca de la fronteras europeas para tener fuera y filtrar lo movimientos de los migrantes. Ucrania constituye un ejemplo significativo: con la emanación del plano europeo de justicia y affaires interiores (2001), el país es considerado responsable en lo que respecta a las migraciones en la Unión Europea, y esa responsabilidad fue confirmada por la integración de Ucrania en las políticas europeas de cercanía (2004) – la cual procura construir un "anillo de amigos" cerca de las nuevas fronteras. Un proceso de "externalización" del control de las migraciones que, como es obvio, comprende el rol crucial jugado por los centros de detención, por los acuerdos de readmisión y por los procesos de asilo fuera de la Unión Europea.

Desde muchos puntos de vista, Kiev es de Europa: 23 estados tienen una embajada allá, que aplica las políticas de las visas y tiene empleados responsables para las cuestiones que se refieren al control de las migraciones. Muchas embajadas hospedan oficiales de policía, guardias de fronteras o oficiales adeptos al control de las migraciones, los llamados Puntos de Contacto Europeos Justicia, Libertad y Seguridad. No es casual que el mismo IOM tenga una oficina a Kiev. Además, el proyecto Soderkoping, iniciado en el 2003 por el ministerio sueco de migraciones, el IOM, el UNHCR y la Unión Europea es crucial para coordinar la cooperación entre las agencias de control europeas y no-europeas en la región, como son el BOMMOLUK (Border Management at the Moldova-Ukraine Border), un proyecto de 9 millones de euros, y el ICMPD (International Centre for Migration Policy Development) que podría ser considerado como una intelligence agency que coopera con Eurogol y Frontex para identificar recorridos, técnicas y estrategias de los migrantes sin papeles. No hay que sorprenderse si consideramos que los países del Este no-miembros (y en particular Ucrania) son un punto central, en la medida en que millares de trabajadores se mueven desde allá para ir hacia Europa del Este, y cada vez más migrantes y refugiados que vienen de Asia y África siguen la ruta oriental para llegar a al Unión Europea.

Noticias y Cronología...

Migrantes en Rusia

Después de la caída de la Unión Soviética, Rusia devino uno de los más importantes destinos para las migraciones de la región. Alrededor del 80% de los migrantes provienen de Ucrania, Kazakistán, Uzbekistán, Moldova, Azerbaijani y Tagikistán. Ellos trabajan en las obras de construcción, en los trabajos domésticos, en las ferias y en cualquier parte donde hubiera necesidad de un trabajo a bajo costo. Por una parte, las leyes puestas en acto este año han vuelto más simple la regularización de los trabajadores irregulares; pero por otra parte, nuevas barreras han sido erigidas a través de la concesión de permisos de trabajo sobre la base de cuotas predefinidas a nivel regional. Los migrantes son expuestos a continuas vejaciones en los lugares donde viven, en el trabajo y en consecuencia de los numerosos controles de sus papeles. En el área metropolitana de Moscú, organizaciones juveniles cerca del Cremlín accionan como ayudantes de las fuerzas del orden descubriendo trabajadores irregulares. Además, en la región que rodea a Moscú y en la Rusia meridional se proyectan nuevos centros de permanencia temporal. La repatriación forzada de personas políticamente indeseables, que llegan sobretodo de China y Uzbekistán, se efectúan en colaboración con los servicios secretos. Para el "Russian migration office" en el 2006, después de la más grande campaña contra un grupo nacional, acerca de 5000 Georgianos habían sido expulsados.

Francia – Guinea –Alemania– Benin – Irak:

16 agosto: seis policías franceses habían sido golpeados en el aeropuerto de Conakry en Guinea mientras repatriaban dos migrantes expulsados. No habían sido implicados sólo los dos guineanos, que habían participado en una huelga de hambre de los sin papeles en Lille, y algunos pasajeros que manifestaban contra las repatriaciones, sino también dos policías guineanos. El hecho produjo muchos problemas diplomáticos. Problemas parecidos se produjeron también con una dudosa delegación guineana que visitó Alemania por cuarta vez después de visitar Suiza, Francia e Islas Canarias, para "identificar" los refugiados africanos con el objetivo de permitir su repatriación. Numerosas manifestaciones en Alemania y en Guinea tuvieron como consecuencia la declaración del 27 de agosto, con la cual el gobierno guineano había sido forzado a suspender todas las identificaciones y las repatriaciones forzadas hasta la suscripción de un nuevo acuerdo bilateral. Además, el vuelo desde Hamburgo a Togo y Benin produjo muchos problemas diplomáticos, porque las autoridades alemanas intentaron la repatriación de un ciudadano liberiano sin papeles. Previamente trataron de embarcarlo en un avión de la AirFrance donde algunos sindicalistas estaban manifestando en contra de las repatriaciones forzadas, denunciando la colaboración de las autoridades alemanas. Al final, el liberiano fue puesto en libertad gracias a todas estas manifestaciones transnacionales. En tanto a Francfort, Zangos-Air, una compañía encargada de las repatriaciones en la parte kurda de Irak había sido convencida a terminar con ese sucio tráfico ¡por la amenaza producida a partir de una campaña sobre la contaminación!

Túnez/Italia:

Desde el 22 de agosto, siete pescadores tunecinos se están sometiendo a un proceso frente al tribunal de Agrigento (Sicilia) por la acusación de "encubrimiento de la inmigración clandestina" y se arriesgan a cumplir más de 15 años de cárcel. Acusados de ser "traficantes de seres humanos", no hicieron nada más que actuar en deber de la solidaridad: el 8 de agosto, en el mar a lo largo de la isla de Lampedusa, salvaron 44 personas de un barco en dificultad, llevándolas al

puerto, donde todos fueron presos. Después de las manifestaciones internacionales de muchas organizaciones humanitarias y antirracistas, además de los 103 parlamentarios europeos, los pescadores habían sido puestos en libertad y pudieron volver a Túnez. El proceso en tanto prosigue con el mismo tribunal titular a los tripulantes del barco alemán "Cap Anamur". Para más informaciones: www.migreurop.org

Marruecos:

Casi dos años después de los trágicos hechos transcurridos a las "puertas" de Ceuta y Melilla en 2005, dos personas murieron en la noche del 30 Julio 2007 en la costa atlántica de Laâyoune, en el sur del Marruecos, asesinados por la policía costera que disparó mientras trataban de subir a un barco directo a las islas Canarias. Dos personas fueron heridas gravemente. Algunos días antes, a la mañana del 26 de Julio otro raid tuvo lugar en el campus universitario de Oujda, en el Marruecos oriental. Más de 450 migrantes cayeron presos, fueron víctimas de maltratos y, al final, llevados a la frontera con Argelia. Muchas organizaciones se manifestaron en contra de estas políticas del gobierno marroquí, sostenidas por la UE (vease la declaración en www.migreurop.org). El 6 y 7 de Octubre tendrá lugar la conmemoración de los hechos del 2005 ocurridos en la frontera de Europa con debates y acciones transnacionales en Oudija.

Países Bajos Abril 07:

Algunos días antes de la inauguración del nuevo Cpt de Zaandam, al norte de Amsterdam, cerca de 90 activistas "inauguraron" el centro cortando inesperadamente los cercos alrededor del edificio. Para informaciones: www.noborder.org/archive_item.php?id=381

Rostock/Germania Junio 07:

Entre la gran manifestación de apertura y la muy lograda protesta al Summit del G8, el 4 de junio tuvo lugar una importante marcha por la Libertad de movimiento y la Igualdad de los derechos que contó con la participación de más de 10.000 personas. Activistas provenientes de todo el mundo han contribuido luego a los interesantes debates transnacionales sobre las Migraciones. www.nolager.de

Gatwick/R.U. septiembre 2007:

Per info ed immagini vedi www.indymedia.org.uk e www.noborders.org.uk. El primer No Border Camp transnacional del Reino Unido tuvo lugar cerca del aeropuerto de Gatwick. Más de 500 personas provenientes de todo el Reino Unido y de muchos otros países europeos y africanos se reunieron allá para poner atención sobre el repugnante sistema de control global de las migraciones y la particular forma que eso asume en el Reino Unido. Fue toda una semana de camping con workshops y debates transnacionales. Tuvieron lugar dos grandes manifestaciones por la Libertad de movimiento y por la Igualdad de derechos para todos; una tuvo lugar a la "Electric and Lumar House" en Croydon, mientras la otra atravesó la ciudad de Crawley hasta el Tingley House, un centro de permanencia temporal en el aeropuerto de Gatwick. Hubo también una ocupación de las oficinas de la Virgin Airlines, que efectúa las repatriaciones forzadas, así como de las oficinas del Group 4, una compañía que gestiona un CPT en Escocia. La "Universidad Migrantes" tuvo lugar por una semana en la Goldsmiths University para discutir las cuestiones de las fronteras, las migraciones, la instrucción, mientras otras acciones habían sido organizadas en todo el Reino Unido. El No Border Camp 2007 es parte de una campaña todavía en curso contra la construcción de un nuevo CPT, el "Brook House" al aeropuerto de Gatwick. Para más información e imágenes: www.indymedia.org.uk y www.noborders.org.uk.