

Han participado en la elaboración de este informe

Equipo de investigación y trabajo de campo:

Ana Rosado, Blanca Goenechea, Cristina Fuentes y Cristina Serván

Investigadora Principal:

Cristina Fuentes. OARS del MED. UGR

Edita:

Área de Solidaridad Internacional

Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía

c. Blanco White nº 5

41018 Sevilla

Tfno. +34954536270

andalucia@apdha.org

www.apdha.org

Financia:

Excma. Diputación Provincial de Cádiz

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta



**ASOCIACIÓN PRO DERECHOS
HUMANOS DE ANDALUCÍA**
www.apdha.org

**Respeto y dignidad para las
mujeres marroquíes que portan
mercancías en la frontera de
Marruecos y Ceuta**
Octubre 2016

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

ÍNDICE

Índice de mapas, tablas, gráficos e imágenes.....	7
1. Introducción.....	10
2. Metodología	13
3. Contextualización de la región fronteriza	17
3.1. Situación socioeconómica de Ceuta	19
3.1.1. Condicionantes políticos de Ceuta.	22
3.1.2. Estructura económica de Ceuta.....	24
3.2. Situación socioeconómica de la wilaya de Tetuán...	30
3.2.2. Estructura social de la wilaya.....	31
3.2.3. Estructura económica de la wilaya	33
4. Transfronterizos.....	35
4.1. Condicionantes para el empleo transfronterizo	36
4.2. ¿Quién son los trabajadores transfronterizos?	39
5. Las mujeres porteadoras	45
5.1. ¿Quiénes son las porteadoras?	51
5.1.1. Perfiles de las mujeres porteadoras	51
5.1.2. Tipología de modo de trabajo como porteadoras	55
5.1.3. Trayectorias geográficas de las porteadoras	60
5.2. Acceso y salida de las porteadoras: Puntos álgidos en la violación de derechos humanos.	62
5.2.1. Acceso de las porteadoras a Ceuta	63
5.2.2. El circuito de las porteadoras.....	65
5.2.3. La infraestructura fronteriza.....	73

5.3. Actividad laboral de las porteadoras	74
5.3.1. El polígono del Tarajal	74
5.3.2. Los comerciantes y los clientes de la mercancía	78
5.3.3. La mercancía: del Tarajal al cabo de Las Agujas	81
6. Las porteadoras en clave económica	85
7. Conclusiones	87
8. Decálogo de mejoras para la situación de las mujeres porteadoras en Ceuta	91
Bibliografía.....	95
ANEXO 1: DECLARACIÓN DE TETUÁN SOBRE LAS MUJERES PORTEADORAS EN LAS FRONTERAS DE CEUTA Y MELILLA.	99
ANEXO 2: DECLARACIÓN DE MARTIL SOBRE MUJERES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS EN LA FRONTERA DE CEUTA CON MARRUECOS.	105

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Índice de mapas, tablas, gráficos e imágenes

Mapa 1: Estrecho de Gibraltar.

Mapa 2: Distribución político-administrativa de Marruecos.

Mapa 3: Representación territorial de la wilaya de Tetuán.

Mapa 4: Trayectorias de las porteadoras.

Tabla 1: Variación de población de Ceuta, Soria y España (1998-2015).

Tabla 2: Distribución por sectores de la población ocupada en Ceuta y España (2016).

Tabla 3: Grado de diferenciación entre transfronterizas.

Gráfico 1: Evolución de la población de Ceuta y Soria (2005-2015).

Gráfico 2: Análisis longitudinal de la tasa de paro en Ceuta y España (2010-2016).

Gráfico 3: Análisis longitudinal de la tasa de paro para personas extranjeras en Ceuta y España (2010-2016).

Gráfico 4: Crecimiento de la población de Fnideq y Tetuán (1994 a 2014).

Gráfico 5: Estructuración del perfil de las porteadoras.

Imagen 1: Entrada de empleadas domésticas a Ceuta por la frontera del Tarajal.

Imagen 2: Porteadora en la frontera del Tarajal.

Imagen 3: Paso fronterizo del Biutz.

Imagen 4: Infraestructuras del Tarajal II.

Imagen 5: Aduana comercial en Melilla. Frontera de Beni Enzar..

Imagen 6: Paso fronterizo del Barrio Chino.

Imagen 7: Fardos ya preparados en el polígono del Tarajal.

Imagen 8: Porteadora por cuenta propia que saca la mercancía en bolsas por la frontera del Tarajal.

Imagen 9: Porteadora ayudada por una muleta preparando la silla de ruedas con fardos.

Imagen 10: Porteadoras en la playa del Tarajal.

Imagen 11: La fila de las porteadoras para salir por el puente del Biutz desde el polígono del Tarajal.

Imagen 12: Porteadoras durmiendo en la entrada del paso de Biutz.

Imagen 13: Infraestructura de la frontera del Tarajal desde el lado español.

Imagen 14: Nave del polígono del Tarajal. Preparando los fardos.

Imagen 15: Policía Nacional en el polígono del Tarajal.

Imagen 16: Nave del polígono del Tarajal.

Imagen 17: Establecimiento en Fnideq.

Imagen 18: Establecimiento en Nador.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

1. Introducción

La Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA) es una asociación de carácter privado, sin ánimo de lucro, constituida en el año 1990 y declarada de Utilidad Pública, cuyo fundamento lo constituye la Declaración Universal de los Derechos Humanos, proclamada por la ONU en 1948. Aunque el ámbito de afiliación de la APDHA y su área directa de actuación sea el territorio andaluz, su actividad puede alcanzar ámbito universal porque los Derechos Humanos son patrimonio de toda la Humanidad.

En la APDHA reivindicamos la plena vigencia de los Derechos Humanos como instrumento de transformación de conciencias y de la propia sociedad. Para ello no dudamos en actuar denunciando sus incumplimientos con todos los instrumentos a nuestro alcance. Entre nuestros objetivos también se encuentra apoyar en la medida de nuestras posibilidades a las víctimas de las vulneraciones de derechos humanos y sensibilizar sobre sus principios a la ciudadanía andaluza.

No nos limitamos a realizar una defensa abstracta de los Derechos Humanos, lo hacemos desde la opción por los sectores más desfavorecidos de la sociedad, las personas excluidas y que padecen en mayor grado las violaciones de derechos humanos.

La APDHA tiene cuatro pilares fundamentales: la sensibilización de la ciudadanía; la denuncia de las violaciones de los derechos humanos; la dinamización social; la elaboración de alternativas; y el apoyo y solidaridad con los sectores que padecen violaciones de derechos humanos, y según el caso, actuación con programas específicos. Es justamente dentro de los cuatro pilares de la APDHA donde se engloba el proyecto sobre el "respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta".

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

La preocupación de la APDHA por estas mujeres no es nueva ni puntual; desde 2011 se comenzó a construir una red de tejido asociativo en ambas orillas para visibilizar la situación de las mujeres porteadoras. El resultado de dos años de movilización asociativa culminó con I Jornadas “Porteadoras y Derechos Humanos en la Frontera de Ceuta” que se celebraron en Tetuán en abril del 2012 y generó el primer documento de acerca de la vulneración de derechos humanos de las mujeres porteadoras – ver Anexo 1-, la llamada Declaración de Tetuán, que fue avalada por casi treinta asociaciones marroquíes y españolas. Este hito no fue el final de la labor de la APDHA, por visibilizar esta realidad social, sino que se continuó con la sensibilización en ambos lados de la frontera y construyendo redes con los colectivos sociales para que se concretasen acciones en el sentido de dignificar la labor de las porteadoras.

Desde la Declaración de Tetuán, la APDHA ha realizado conferencias de divulgación de la situación de las mujeres porteadoras en la frontera ceutí; ha publicado artículos de opinión en periódicos nacionales y en el informe Frontera Sur (2016); se ha reunido con prácticamente la totalidad del tejido asociativo tetuaní, ceutí y melillense; con representantes de partidos políticos de la zona fronteriza y con las fuerzas de seguridad y orden españolas destinadas en las dos Ciudades Autónomas. Fruto de la constante preocupación de la APDHA por sensibilizar y concienciar de la vulneración de derechos humanos de las porteadoras se realizaron las II Jornadas "Encuentro de Asociaciones de las Dos Orillas. Dignidad en la frontera. Todo el peso sobre sus espaldas" en febrero de 2016 y tuvieron como resultado la "Declaración de Martil sobre mujeres

que transportan mercancías en la frontera de Ceuta con Marruecos" que se presenta en este informe -ver Anexo 2-.

El presente informe es parte del proyecto de la APDHA "Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta" y tiene como objetivo continuar generando dinámicas a favor de los derechos fundamentales de las mismas. El informe está estructurado de la siguiente forma: una primera parte en la que se explica la metodología que se ha seguido para extraer los datos del informe; una segunda parte que contextualiza la región que es objeto de estudio, centrándose por un lado en el área ceutí y por otro lado en la wilaya de Tetuán. La tercera parte del informe ahonda en las circunstancias de las personas transfronterizas que se desplazan a Ceuta para trabajar a diario. La cuarta parte se centra en la situación de las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí; y para finalizar se presentan las conclusiones que se pueden extraer del informe y unas recomendaciones o mejoras para la situación de las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

2. Metodología

La metodología que se ha seguido en este informe está focalizada en la etnografía como lógica de la investigación social. Entendiendo la etnografía como "el estudio directo de personas o grupos durante un cierto periodo, utilizando la observación participante o las entrevistas para conocer su comportamiento social, registrando una imagen realista y fiel del grupo estudiado; el trabajo de campo resulta ser una herramienta imprescindible" (Giddens, 2007: 27).

Las técnicas de producción de datos que se han seguido son justamente la observación participante y las entrevistas en profundidad tal y como son aconsejables en el método etnográfico. El trabajo de campo del que emana este informe se ha realizado en varias fases etnográficas que abarcan desde mayo de 2015 hasta septiembre de 2016.

La observación participante se ha realizado en los puntos que se han considerado relevantes por ser aquellos en los cuales se desarrolla la acción social. Para hacer un correcto uso de la técnica, la observación se repitió durante días diferentes de la semana, en meses distintos y en horarios variados. Con el objeto de minimizar el efecto de las investigadoras sobre el fenómeno estudiado y poder tener la información suficiente para distinguir entre los hechos aislados de la acción social, así como las pautas y los patrones estables de la dinámica estudiada.

Los puntos de observación han sido:

- Frontera del Tarajal (Ceuta): punto privilegiado de observación para el objeto de este estudio, en el cual se han dilucidado los horarios fronterizos, la interacción de

porteadoras y fuerzas de orden; y la relación entre porteadoras y las *jefas* o coordinadoras de las porteadoras.

- Polígono del Tarajal (Ceuta): lugar en el que se desarrolla principalmente la actividad estudiada. Aquí se han observado las infraestructuras del polígono del Tarajal; las pautas de las fuerzas del orden; la división de espacios entre porteadores y porteadoras; relación entre comerciantes y porteadoras; y los horarios del polígono del Tarajal.
- El paso del Biutz (Ceuta): conocido como la *jaula* por su estética, es el paso de mercancías peatonal que comunica el polígono del Tarajal con el lado marroquí de la frontera. En este punto se ha observado la dinámica de salida de mercancías de las porteadoras; y la interacción de las fuerzas del orden.
- El zoco de Fnideq/Castillejos: situado en el municipio limítrofe del lado marroquí con el polígono fronterizo, es el lugar donde llega la mayor parte de la mercancía que sacan las porteadoras. En este lugar se ha observado la infraestructura del zoco y los productos que se venden en el lugar.
- La medina de Tetuán: la ciudad antigua de Tetuán. Es un espacio en el cual habitan muchas de las porteadoras que trabajan en Ceuta. En la medina se ha observado la interacción de los tetuanís y los productos que se pueden adquirir en la medina y que provienen de Ceuta.
- Frontera de Beni Enzar (Melilla): frontera y aduana entre Melilla y Marruecos. Es paso de mercancías peatonal y en vehículo. La información que extrajo fue sobre el funcionamiento de la frontera y su comparativa con la

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

frontera del Tarajal; y la interacción entre las fuerzas del orden y las porteadoras.

- Barrio chino (Melilla): paso peatonal habitado de mercancías. Aquí se observó las dinámicas del paso fronterizo y su comparativa con el paso del Biutz.
- El zoco de Nador: es el municipio más poblado del lado marroquí y es el lugar de destino de gran parte de la mercancía que sacan las porteadoras. En el zoco se observó la infraestructura del zoco y la mercancía del mismo. Elementos clave para compararlo con el zoco de Fnideq.

En cuanto a las entrevistas, se realizaron entrevistas en profundidad con guion semi-estructurado que se realizó en base a la información extraída de la observación y de la bibliografía consultada. Las entrevistas se hicieron a los sujetos que eran partícipes de la investigación social, es decir, se entrevistó a: porteadoras en activo; Guardia Civil; Policía Nacional; tejido asociativo ceutí, melillense y marroquí; representantes de partidos políticos; comerciantes del polígono del Tarajal y agentes sociales. Abriendo el marco de la investigación, sin limitarla exclusivamente a las entrevistas con las porteadoras, pretendemos conocer el comercio atípico y el circuito de las porteadoras desde otras perspectivas y triangularlas con la observación realizada por las investigadoras.

La técnica de análisis de datos que se ha empleado en el informe ha sido el análisis del discurso, que es una técnica que permite una descripción de las estructuras y de los puntos estratégicos de los discursos escritos o hablados. Para Van Dijk la importancia

del análisis del discurso recalca en que es "un suceso de comunicación (...), las personas utilizan el lenguaje para comunicar ideas o creencias y lo hacen como sucesos sociales más complejos" (1981:46). El análisis de las expresiones, sintaxis, gestos y silencios de las entrevistas en profundidad nos han proporcionado un conjunto de datos que se presentan en este informe.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

3. Contextualización de la región fronteriza

Dice Balibar (2005) que preguntarse qué es una frontera no tiene una respuesta simple porque no es válida para el mismo tiempo ni lugar. Pero esta visión dinámica de la frontera choca con la definición de la RAE para quien es el "límite de un Estado". Definición que deja claro que la postura predominante es el criterio jurídico del Estado-Nación, al igual que para Bourdieu para quien "la frontera, ese producto de un acto jurídico de delimitación, produce la diferencia cultural tanto como ella misma es el producto de esa diferencia" (1980:66). Sin embargo, a lo largo de este informe interpretaremos la frontera como el "resultado de un proceso dinámico, como una realidad construida política y socialmente y en permanente cambio en cuanto a su gestión de la movilidad humana" (Zapata-Berrero, 2012:40). Este proceso de rebordering o desterritorialización de la frontera no excluye a la frontera hispano-marroquí, justamente es en Ceuta y su hinterland donde se va a focalizar, en gran medida, este informe.

Las fronteras no son elementos de desigualdad *per se*, es decir, cruzar la frontera de Suiza y Alemania no es similar a pasar por el Tarajal. La frontera se convierte en un factor de vulneración de derechos humanos cuando hay un diferencial social, económico, político y jurídico, entre ambos lados de la frontera. Especialmente cuando además se convierte en un mecanismo de contención y de represión de los flujos que tienen su origen en esas desigualdades. El informe de Fronteras más Desiguales del Mundo (FDM) señala que la frontera entre España y Marruecos es la séptima más desigual, como elemento de comparación, este informe sitúa a la frontera entre México y Estados Unidos en la

posición décimo séptima. Moré (2007) realiza un estudio pormenorizado sobre la desigualdad entre fronteras¹ en el que señala que la frontera hispano-marroquí es la duodécima más desigual del mundo, puesto que la renta española es 10,7 veces superior a la marroquí.

Esta disparidad fronteriza se ve confirmada por los indicadores socio-económicos; por ejemplo, para el Fondo Monetario Internacional (FMI)² la economía española ocupa el puesto 12º mientras que la economía marroquí ocupa la posición 62º del ranking. Por su lado, el Índice de Desarrollo Humano (IDH)³ sitúa a España en la posición 25ª y tenemos que descender hasta el puesto 122º de la clasificación para encontrar a Marruecos. Este diferencial se traduce en que el desarrollo humano atribuido a España “muy alto” mientras que a Marruecos se le otorga un desarrollo “medio-bajo” en los términos que conceptuales que emplea el PNUD. El coeficiente Gini también muestra la disparidad entre ambos lados de la frontera, ya que mientras a España la sitúa en el puesto 58º, al reino alauita lo posiciona en el lugar 98º del ranking. Desde la perspectiva política, Freedom House⁴, que mide la calidad de la democracia en los países del mundo, le otorga a España la categoría de “libre” mientras que a Marruecos lo señala como “parcialmente libre”.

Una vez se han señalado las diferencias en base a los indicadores internacionales de ambos países, es necesario profundizar sobre la zona en la cual se desarrolla la acción social, es decir, Ceuta y su hinterland.

¹ El cálculo consiste en dividir el PIB per cápita del país fronterizo con el PIB más alto entre el PIB del más bajo. El resultado de la división muestra la relación de cuántas veces el PIB del país más desarrollado económicamente multiplica al del país fronterizo menos desarrollado a nivel económico.

² Datos de 2016 en base al PIB.

³ Datos de 2016.

⁴ Datos de 2016.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

3.1. Situación socioeconómica de Ceuta

Ceuta está situada en la península de Almina, limítrofe con la región de Tánger-Tetuán-Alhucemas, en el extremo noroeste del continente africano; y frente a la costa peninsular de la Andalucía Occidental. El perímetro total de Ceuta es de 28 km² de los cuales 8,3 km² son de frontera terrestre con Marruecos; su superficie es de 19,4 km² en los que habita una población de 84.263 habitantes⁵. La situación geográfica ceutí hace que para desplazarse a la península solo se pueda hacer por vía marítima (barco) o aérea (helicóptero).

Mapa 1: Estrecho de Gibraltar



Fuente: Castan (2014).

⁵ Datos del padrón a fecha de 1 de enero de 2015 extraídos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Si bien no es hasta comienzos del siglo XX cuando empiezan a asentarse de forma significativa en Ceuta personas de origen marroquí, en la actualidad, Ceuta es una realidad multicultural en la que diferentes religiones y culturas como: europea-cristiana, árabe-musulmana, judeo-hebraica, hindú-brahmanista. Esta particularidad influye en la manera de percibir el término *ciudadanía* por parte de la población ceutí.

A nivel demográfico, la población de Ceuta se ha ido incrementando progresivamente. Es destacable señalar que en 1991 la población ceutí era de 67.615 habitantes y quince años después es de 84.263. Esto supone un incremento de un 19,8% de la población ceutí, inferior a la media nacional que en ese mismo período se situó en 16,6%.

Si comparamos la evolución de la población de Ceuta con una ciudad similar en cuanto a población total como es Soria, se aprecia el aumento poblacional que ha sufrido la Ciudad Autónoma en la última década.

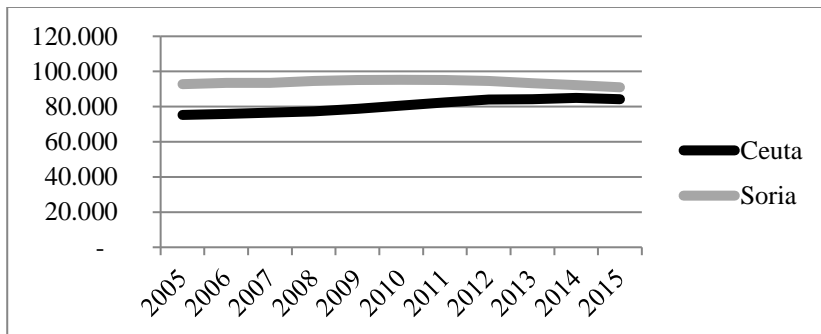
Ceuta durante toda la década ha ido aumentando su población hasta llegar a superar a los 80.000 habitantes, al contrario que, por ejemplo, la población de Soria que se ha caracterizado por una estabilidad en la primera etapa de la década, como se observa en el gráfico 1, y en la segunda etapa ha decrecido su población.

Evidentemente, hay factores socio-estructurales que avalan los cambios demográficos, Soria es una población envejecida y con una tasa bruta de natalidad⁶ de 6,9‰ inferior a la media nacional (9,0‰), mientras que en Ceuta es de 12,9‰ la segunda más elevada de España solo superada por Melilla (17,9‰).

⁶ Nacidos de cada mil.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Gráfico 1: Evolución de la población de Ceuta y Soria (2005-2015)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del INE.

Como se ha señalado, Ceuta ha tenido un incremento demográfico relevante, tal y como se puede comprobar comparándolo con la evolución de provincias como Soria o el conjunto de España.

Tabla 1: Variación de población de Ceuta, Soria y España (1998-2015)

	Ceuta	Soria	España
2010-2015	+3.684	-4.252	-396.649
2005-2010	+5.303	+ 2.485	+2.912.501
2000-2005	+35	+1.862	+3.608.739
1998-2000	+3.124	-682	+ 647.140

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del INE.

Para comprender el contexto demográfico ceutí, hay que aportar que la densidad de población es de 4.343,5 habitantes por km², por el contrario, la densidad de España es de 91,2 habitantes por km². Ante estos datos no es de extrañar los problemas de abastecimiento de vivienda que tiene la Ciudad Autónoma.

3.1.1. Condicionantes políticos de Ceuta.

Las relaciones hispano-marroquíes han influido, influyen e influirán en el territorio ceutí ya sea desde el control fronterizo, la soberanía, la migración, el turismo, el yihadismo o el trasiego de personas entre ambos lados de la frontera. Desde la independencia de Marruecos (1956) la diplomacia entre ambos países ha pasado por etapas de colaboración y conflicto, asentándose en la última década en una fase de colaboración entre los dos países. La buena relación entre los países fronterizos se ha producido a nivel de exportaciones entre ambos países, como muestra el aumento de la inversión española en Marruecos; y en la colaboración en política migratoria donde el papel de Marruecos de *gendarme* migratorio es muy notorio en la frontera sur europea. A este respecto son varios los acuerdos entre ambos países como: operaciones de control de frontera conjuntas desde 2004, el acuerdo de Readmisión Bilateral, que entró en vigor en 2012⁷, o el Partenariado de Movilidad⁸ entre la Unión Europea y Marruecos (2013).

Sin duda, un conflicto latente en las relaciones diplomáticas entre España y Marruecos es la cuestión soberanista sobre los territorios europeos en África. Desde la década de los 70'

⁷ El acuerdo se firmó en 1992 entre España y Marruecos, pero pasaron veinte años hasta que entró en vigor. Este acuerdo facilita a las autoridades españolas la devolución a Marruecos de los migrantes que entren clandestinamente en España desde ese país, en un plazo de diez de días.

⁸ El Partenariado de Movilidad es un marco para el diálogo político sobre cuestiones migratorias entre la Unión Europea y un tercer país no miembro de la Unión.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Marruecos comenzó a reivindicar la soberanía sobre Ceuta y Melilla⁹ en base a tres argumentos: a) la legitimidad histórica sobre los territorios; b) el carácter demográfico de la población que habita en Ceuta y Melilla; y c) el matiz cultural de las dos ciudades. El reino alauita ha llevado esta reivindicación ante la Unión Europea y la ONU, para pedir la devolución de sus *tierras ocupadas* como se conocen en Marruecos a las ciudades de Ceuta y Melilla. España, por su parte, ha mantenido una postura estable sobre la españolidad de las dos ciudades.

Si bien España no ha negociado la soberanía de Ceuta y Melilla es cierto que la primera referencia legal a las dos ciudades aparece en la Constitución de 1978, hasta ese momento eran consideradas plazas de soberanía. La Constitución española asegura un representante parlamentario y dos senadores para la cada ciudad; y prevé que ambas ciudades se puedan convertir en comunidades autónomas según la quinta disposición transitoria. Este hecho es verdaderamente significativo porque les otorga cierta autonomía al no integrarlas dentro de Andalucía, tal y como se había hecho durante la dictadura franquista.

En 1995 se aprobaron los Estatutos de Autonomía de Ceuta y de Melilla que las constituyeron como Ciudades Autónomas. El proceso para aprobar los Estatutos de ambas ciudades no fue fácil, en gran parte por la reivindicación constante de Marruecos sobre los territorios, además de por las disputas entre los partidos políticos españoles y la situación geopolítica de los enclaves (García Flórez, 1999).

⁹ Ceuta y Melilla son conocidas como las plazas o presidios mayores, para diferenciarlos del Peñón de Vélez de la Gomera, el Peñón de Alhucemas y las islas Chafarinas que son las plazas menores.

Marruecos insistía en mantener a las dos ciudades en la misma situación y no darle la formalidad jurídica del Estatuto de Autonomía. Finalmente, España optó por un término medio, y no se otorgó a Ceuta y Melilla la consideración de Comunidades Autónomas -como al resto de territorios españoles- sino que se creó una específica categoría administrativa, la de Ciudad Autónoma.

Este hecho causó malestar en ambas ciudades, ya que además de la denominación, también se les privó de las competencias legislativas que se les habían concedido a las Comunidades Autónomas. Estas actuaciones se interpretaron en Ceuta y Melilla como un trato desigual hacia los enclaves (Gold, 2000). La singular o especial aplicación legislativa sobre Ceuta y Melilla se va a apreciar a lo largo de este informe. En la actualidad, algunos partidos políticos ceutís y melillenses están inmersos en la reforma de sus Estatus de Autonomía.

3.1.2. Estructura económica de Ceuta

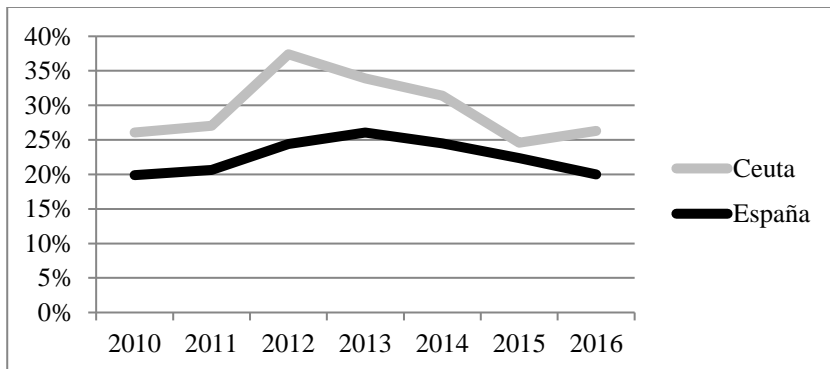
La estructura económica ceutí se caracteriza por una elevada tasa desempleo, una importante dependencia del sector público, la centralización de los sectores productivos que recae sobre el sector servicios y el peso de la economía informal.

3.1.2.1. Desempleo

El desempleo es un problema estructural de Ceuta. La tasa de desempleados en la Ciudad Autónoma es superior a la del territorio nacional en todo el periodo de 2010 a 2016. Actualmente, la tasa de parados en Ceuta es del 26,3% de la población, un 6,3% mayor que la media nacional. De hecho, en este último año ha sufrido un pequeño repunte de un punto y medio porcentual, contrariamente a la media nacional que ha bajado algo más de dos puntos porcentuales en el último año.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Gráfico 2: Análisis longitudinal de la tasa de paro en Ceuta y España (2010-2016)

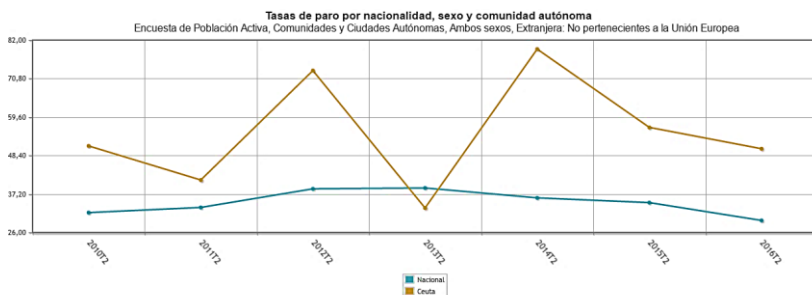


Fuente: Elaboración propia en base a los datos del EPA¹⁰.

El desempleo afecta especialmente a las personas extranjeras. Tal y como se muestra en el gráfico 3, la tasa de paro de las personas extranjeras tanto en España como en Ceuta son superiores a la tasa de paro del total de la población. Sin embargo, es interesante apreciar cómo mientras la tasa de paro de las personas extranjeras en el conjunto de España es relativamente estable, en el caso ceutí sufre numerosos picos de subida y bajada, llegando en el 2014 a estar en desempleo el 80% de la población extranjera de Ceuta. Si bien es sabido que el desempleo afecta más a la ciudadanía extranjera, en el caso ceutí además del factor estructural, también es presumible identificar que las personas extranjeras por su situación se ven obligadas en mayor medida a trabajar en la economía informal.

¹⁰ Los datos son pertenecientes al segundo trimestre de cada año.

Gráfico 3: Análisis longitudinal de la tasa de paro para personas extranjeras en Ceuta y España (2010-2016)



Fuente: Encuesta de Población Activa (EPA).

La distribución de la población ocupada pone de manifiesto la estructura productiva de la ciudad. En Ceuta no hay agricultura, y la industria es residual ya que solamente ocupa al 1,1% en comparación con el 13,6% de personas ocupadas en España en el mismo sector. En cuanto a la construcción, ocupa al 4,9% de la población ceutí.

Pero el grueso de la ocupación de la Ciudad Autónoma está en el sector servicios que representa el 94,3% del empleo de la ciudad, mientras que en España es el 76,3%. Dentro del sector servicios, es en el turismo en el que se acumula la mayor contratación de mano de obra y de autoempleo.

El turismo es uno de los pilares estratégicos en el desarrollo de la ciudad en gran parte porque Ceuta "constituye un polo de atracción para el turismo marroquí con alta capacidad adquisitiva" (Aznar, 2010:232). Ello a su vez supone un importante estímulo para que se instalen empresas comerciales textiles y de alimentación en la ciudad, que de forma improbable lo harían por el volumen y consumo de la población local.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Tabla 2: Distribución por sectores de la población ocupada en Ceuta y España (2016).

	Ceuta		España	
	Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje
Agricultura	0	0%	760.200	4,2%
Industria	300	1,1%	2.497.100	13,6%
Construcción	1.300	4,9%	1.077.200	5,9%
Servicios	26.500	94,3%	13.966.500	76,3%
Total	28.100	100, 0%	18.301.000	100, 0%

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del INE en 2016.

El empleo público en Ceuta constituye una de las principales fuentes de empleo de la ciudad. El 31% de las personas ocupadas en Ceuta están contratadas por la Administración Pública entre: militares, educación, sanidad y personal administrativo.

3.1.2.2. Acuerdos comerciales de Ceuta

La posición geográfica de Ceuta ha conllevado la generación de elementos diferenciadores con respecto al territorio peninsular en lo que se refiere a la estructura comercial, condicionada por elementos como: ser puerto franco, tipología de impuestos, no existencia de aduana comercial, no formar parte de la Unión Aduanera Comunitaria.

Ceuta tiene estatus de puerto franco desde la ley del 18 de mayo de 1843 que eximía de tasas impositivas la entrada de mercancías al puerto ceutí. Con la Ley de Bases de Régimen Económico y Financiero de Ceuta y Melilla, de 22 de diciembre

de 1955 se pasó a considerar como puerto franco no solamente la zona portuaria sino a la ciudad en sí y a tributarse al 10% las exportaciones, en concepto de aforo.

El aforo estuvo vigente hasta la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE)¹¹ que obligó a España a adaptar su cuerpo legislativo al acervo comunitario. Este hecho afectaba al régimen aduanero ceutí y su consideración de puerto franco. Para no perder sus privilegios fiscales, a petición de la Cámara de Comercio ceutí, España solicitó que Ceuta no se incorporase a la Unión Aduanera Común debido a las ventajas arancelarias que esto le reportaba a la Ciudad Autónoma. La CEE permitió esta “situación particular” de Ceuta, es decir, que la entrada en la península de mercancía procedente de Ceuta tiene la consideración de importación, y viceversa, que la salida de bienes y productos de la península hacia Ceuta tiene la consideración de exportación.

Ceuta, además de su posición como puerto franco tiene otras peculiaridades fiscales, como la ausencia de gravámenes en las transacciones empresariales -a nivel práctico- y la inaplicación de los impuestos especiales. Ejemplo de ello es el Impuesto sobre Producción, Servicios e Importación (IPSI) que grava los productos con valores entre 0,5% y el 10% bastante más inferiores que el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) que grava los productos con el 4% hasta 21% en el resto de España. Si esto lo trasladamos a términos económicos hay que señalar que en los presupuestos de la Ciudad Autónoma de Ceuta (2015) el 25,7% del total de los ingresos de la ciudad proceden del IPSI a las importaciones.

¹¹ Desde 1993 con la firma del Tratado de Maastricht se denominó Unión Europea (UE).

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Si hay un factor crucial para comprender el singular flujo de mercancías entre Ceuta y Marruecos es la inexistencia de una aduana comercial entre estos dos territorios vecinos. Esta situación se basa en la negativa de Marruecos de reconocer a Ceuta como territorio español ya que la apertura de una aduana comercial es percibida para el reino alauita como un paso al reconocimiento de la soberanía española sobre Ceuta. El gobierno de la Ciudad Autónoma y la Cámara de Comercio ceutí han hecho llegar a la Comisión de Comercio Internacional del Parlamento Europeo la necesidad de formalizar las transacciones comerciales con Marruecos y que esto facilitaría el control de las mercancías y mejoraría la seguridad fronteriza.

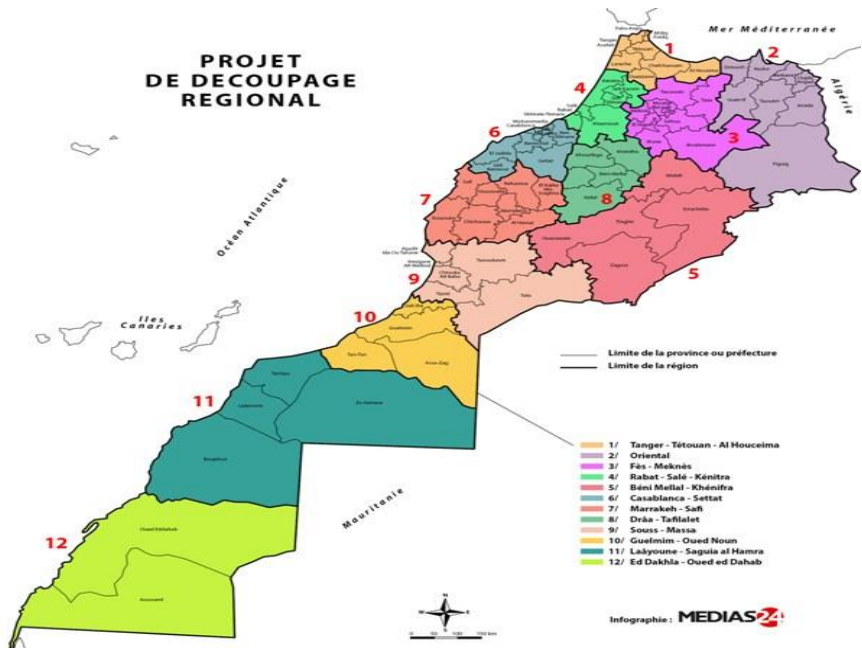
La economía informal es un elemento a tener en cuenta en la estructura socioeconómica ceutí. Los sectores laborales más afectados por la economía informal son¹² la construcción, las empleadas domésticas y la hostelería. De hecho, estas tres actividades económicas están, en gran medida, ocupadas por personas transfronterizas que en la mayoría de los casos no tienen contrato y ese fenómeno permite que "empresas ceutíes subsistan gracias a trabajadores transfronterizos ilegales, pueden competir en precios con otras que lo hacen con trabajadores autóctonos" (Martín, 2009:8). Más adelante se detallará la situación de las personas transfronterizas en la ciudad de Ceuta.

¹² Intencionadamente se excluye de esta clasificación el comercio atípico ya que se tratará extensamente en el apartado cuarto del informe.

3.2. Situación socioeconómica de la wilaya de Tetuán

Antes de comenzar con el análisis de la wilaya de Tetuán es importante indagar sobre la distribución político-administrativo de Marruecos. La división territorial del reino alauita se realiza por regiones, que sería el equivalente a las Comunidades Autónomas en España. En Marruecos hay doce regiones que se estructuran en wilayas, estas a su vez se dividen en provincias y prefecturas, las cuales pueden estar compuestas por uno o varios municipios. En cuanto a la organización política, dentro de la wilaya la máxima autoridad es el wali. En el caso de las prefecturas es el Ministerio del Interior quien, contando con la ratificación del Rey, nombra a un gobernador.

Mapa 2: Distribución político-administrativa de Marruecos



Fuente: medias 24

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

La región Tánger-Tetuán-Alhucemas está compuesta por: Tánger-Asilah (Prefectura), M'Diq-Fnideq (Prefectura), Chefchaouen (Provincia), Fahs-Anjra (Provincia), Larache (Provincia), Tetuán (Provincia), Ouezzane (Provincia), Alhucemas (Provincia). La wilaya de Tetuán está formada por la prefectura M'Diq-Fnideq y la provincia de Tetuán, es decir, los municipios de Tetuán, Martil, M'Diq (Rincón), y Fnideq (Castillejos).

3.2.2. Estructura social de la wilaya

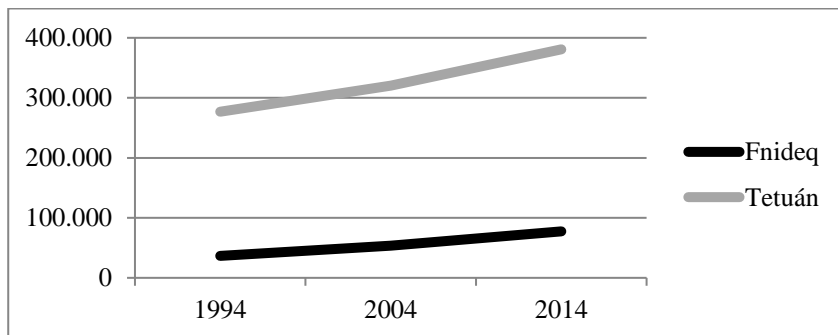
Desde la perspectiva demográfica, la wilaya de Tetuán ha sufrido un crecimiento exponencial por encima de la media de Marruecos en las últimas dos décadas. De hecho, la provincia tetuaní creció un 15,1% en el periodo de 2004 a 2014, por encima del crecimiento del país en el mismo intervalo (13,2%)¹³. El crecimiento demográfico puede deberse a causas naturales o migratorias. En cuanto a las primeras, el aumento de la esperanza de vida es un factor a tener en consideración, pero no se presentan diferencias significativas respecto a la media nacional. Al igual que con el número de nacimientos por mujer que se sitúa en 2,2 que es más bajo que la media nacional de 2,3 (RGPH, 2014). Por consiguiente, el crecimiento demográfico parece responder a movimientos de población del interior de Marruecos hacia la wilaya de Tetuán. Desplazamientos de población, principalmente de ciudades como Fez o Casablanca, que se instalan en esta zona por el desarrollo económico de la misma y por la cercanía con Ceuta. Los dos municipios en los que más se aprecia el crecimiento poblacional y que aportan

¹³ Datos extraídos del Haut Commissariat du Maroc, Recensement de la population et de l'Habitat 2104.

información para comprender el desplazamiento de población son Fnideq y Tetuán.

Fnideq o Castillejos, es el municipio más cercano a la frontera con Ceuta. La distancia entre el puesto fronterizo y el municipio marroquí es de menos de dos kilómetros. En 1982, Fnideq tenía 13.613 habitantes y en el último censo marroquí (2014) ya contaba con 77.436 habitantes; desde 1994 a 2014 su crecimiento demográfico ha sido del 111,6%. Algo similar ocurre en Tetuán, que ha tenido un crecimiento del 37,6%, pasando de una población de 276.833 habitantes en 1994 a 380.787 en el 2014, tal y como se observa en el gráfico 4. Un crecimiento superior al del conjunto de Marruecos, que en esos mismos años ha sido del 30,2%.

Gráfico 4: Crecimiento de la población de Fnideq y Tetuán (1994 a 2014).



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Récensement de la population et de l'Habitat.

Un dato demográfico más, sería la densidad de población que es elevada. Al igual que sucede en Ceuta. En la prefectura de M'diq-Fnideq es de 594 habitantes por km², mientras que en el conjunto de la provincia de Tetuán es de 222 habitantes por km².

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

3.2.3. Estructura económica de la wilaya

La estructura económica de la wilaya de Tetuán condiciona, en gran parte, el crecimiento demográfico que se ha explicado en el epígrafe anterior. La actividad económica desagregada por sectores muestra que el 40,3% de la población se dedica a la agricultura, poco mecanizada y dependiente de la climatología. La industria y artesanía ocupan el 12,2% y el comercio un 12,8% de la actividad económica. El sector pesquero sigue teniendo peso, pero mucho menos que en décadas anteriores; aun así, el puerto de M'diq es, junto con el de Larache, de los más importantes en cuanto a la actividad pesquera del norte de Marruecos. El dinamismo económico de la wilaya de Tetuán está muy vinculado a la cercanía con Ceuta y al comercio atípico que se genera entre estos dos territorios.

Mapa 3: Representación territorial de la wilaya de Tetuán



Fuente: Google Maps.

El norte de Marruecos durante el reinado de Hassan II (1961-1999) no fue una región prioritaria en los planes de desarrollo del monarca. Las causas se atribuyen al mantenimiento del español como lengua hablada, principalmente en Tetuán, y las reivindicaciones soberanistas de Tánger. Sea como fuere, el norte de Marruecos se sintió agraviado durante el reinado de Hassan II. Sin embargo, cuando llegó al trono Mohammed VI, el norte de Marruecos se convirtió en una de las áreas de desarrollo prioritaria para el nuevo monarca. En el período transcurrido desde el comienzo de su reinado en 1999, se han creado zonas francas, principalmente en Tánger, donde se han instalado muchas empresas multinacionales. Se han mejorado las infraestructuras de la región y se ha construido el puerto Tánger-Med. Sin embargo, este desarrollo industrial no ha repercutido de forma importante, al menos no todavía, en la ciudadanía de la wilaya de Tetuán. La zona franca de Tetuán, el Tetuán Park, no acaba terminarse y el sector industrial es residual en la misma. Esto genera que trabajar al otro lado de la frontera sea la principal actividad laboral factible para la supervivencia económica de la población de la zona.

El trabajo transfronterizo marca el dinamismo de la wilaya de Tetuán, ya sea trabajando como porteador(a), empleada doméstica, en la construcción, trabajadoras sexuales, en hostelería etc., sea de manera legal, alegal o ilegal. La excepcionalidad de la wilaya de Tetuán reside en que la ciudadanía de estos municipios –Tetuán, Martil, M'diq y Fnideq- no necesita visado para entrar en Ceuta, el único requisito es tener el pasaporte en vigor. Es por ello, que estos municipios generan un efecto llamada para la población del interior de Marruecos para residir allí y lograr el pasaporte de la wilaya tetuaní, que les da acceso a Ceuta sin necesidad de solicitar visado.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

4. Transfronterizos

El flujo de personas transfronterizas entre Ceuta y Marruecos es constante y continuado, especialmente de lunes a jueves que son los días en los que hay comercio atípico. La cifra del número de personas transfronterizas que a diario cruzan la frontera del Tarajal son meras aproximaciones, por dos razones: la primera es que las personas transfronterizas residentes en la wilaya Tetuán no suelen sellar el pasaporte y tampoco hay contadores automáticos en el paso fronterizo; y la segunda es que hay personas transfronterizas que cruzan varias veces en un mismo día. Si bien es cierto, que el número de personas que dan varios pases al día se ha reducido mucho en los últimos cinco años,



donde era práctica habitual que porteadores y porteadoras entraran de tres a cuatro veces al día. Actualmente, no es frecuente más de un pase por porteador o porteadora al día.

Imagen 1: Entrada de empleadas domésticas a Ceuta por la frontera del Tarajal.

Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

Las estimaciones que realiza la Delegación del Gobierno en Ceuta son de un flujo medio de 20.000¹⁴ o 25.000 personas al día de manera peatonal y 15.000 vehículos¹⁵. Idénticas cifras maneja el Sindicato Unificado de Policía (SUP) en Ceuta¹⁶, que puntualiza que depende mucho del día de la semana y de la época del año, ya que el número de personas transfronterizas puede llegar a superar los 30.000 pases diarios.

4.1. Condicionantes para el empleo transfronterizo

Los desplazamientos transfronterizos no son una excepcionalidad del contexto hispano-marroquí, sino que para la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, 1996)¹⁷ la migración transfronteriza es un modelo de desplazamiento de población, que afecta fundamentalmente a los sectores más pobres y desfavorecidos del mundo. Los desplazamientos transfronterizos se producen con más intensidad en las fronteras en las que hay mayores diferencias socioeconómicas entre ambos lados de la frontera, es por ello que es relevante explicar las características específicas del empleo transfronterizo entre Marruecos y Ceuta.

Un hecho trascendente que condicionó las dinámicas de la región fronteriza fue la entrada de España en la Comunidad Económica Europa (CEE)¹⁸ en 1986, puesto que se tuvo que adecuar el cuerpo jurídico español al acervo comunitario. En efecto, uno de

¹⁴ Información recogida en la entrevista realizada el 28 de julio de 2016 al Delegado del Gobierno en Ceuta por la Investigadora Principal (IP) del presente informe.

¹⁵ Información que recoge El Faro de Ceuta del 03 de julio de 2016, de manera textual de una intervención del Delegado del Gobierno en Ceuta.

¹⁶ Información recogida en la entrevista realizada el 27 de julio de 2016 al Secretario General del SUP en Ceuta por la IP del informe.

¹⁷ Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO).

¹⁸ En 1993 con la entrada en vigor del Tratado de Maastricht, la CEE pasó a denominarse Unión Europea (UE).

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

los requisitos para el ingreso de España en la CEE fue la creación una ley de extranjería, la Ley 7/1985 sobre los derechos y libertades de los extranjeros en España. Esta ley tuvo consecuencias muy negativas para la población de origen marroquí que residía en Ceuta y Melilla, ya que había muchas personas que pese a llevar décadas en los enclaves no tenían la documentación necesaria para regularizar su situación y se les consideró como personas extranjeras¹⁹.

Por otro lado, el Acuerdo Schengen también marcó un punto de inflexión en la región fronteriza. El Acuerdo Schengen fue firmado por España en 1991, pero no entró en vigor de manera íntegra hasta 1995. Los objetivos del Acuerdo eran suprimir las fronteras internas permitiendo la libre circulación dentro del territorio Schengen –todos los países de la UE menos Reino Unido, Irlanda, Bulgaria, Rumanía y Chipre a los que hay que añadir Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza, que no son miembros de la UE pero llegaron a un acuerdo para formar parte de la zona Schengen- a la vez que se reforzaban las fronteras externas del espacio, es decir, el *Schengenland*. Por consiguiente, la Unión comenzó a fortificar las fronteras exteriores haciéndolas más inexpugnables y más difíciles de cruzar con objeto de diferenciar la zona Schengen de los terceros países.

La frontera hispano-marroquí con la entrada en vigor del Acuerdo Schengen pasó a convertirse en la frontera sur europea. La puesta en marcha de multitud de acciones y medidas para

¹⁹ Tras numerosas manifestaciones se abrió un proceso extraordinario de concesión de nacionalidades. Entre 1987 y 1990 consiguieron la nacionalidad un total de 5.580 personas en Ceuta y de 5.710 en Melilla (Iglesias, 2010).

contener la entrada irregular de ciudadanos africanos a Europa generó, por un lado, que la Unión Europea reforzase con más intensidad la frontera sur, al considerarla una de las más porosas de Europa: y, por otro lado, que se produjese una *schengenización selectiva* (Ferrer-Gallardo, 2008) de Ceuta y Melilla. Tanto es así que en la Ratificación del Protocolo de Adhesión de España al Acuerdo Schengen se incluyó una declaración relativa a Ceuta y Melilla, concretamente en parte III del artículo 1b que subraya que: “el régimen específico de exención de visado en materia de pequeño tráfico fronterizo entre Ceuta y Melilla y las provincias marroquíes de Tetuán y Nador” (BOE, 1994: 3). A efectos prácticos, esto significa que la ciudadanía marroquí que tenga un pasaporte emitido en la wilaya de Tetuán no necesita visado para entrar en Ceuta. Esta excepción se fundamenta en los vínculos culturales entre la región fronteriza y está orientada a que la ciudadanía tetuaní pueda entrar a Ceuta para ser trabajador(a) o consumidor(a). Esta permeabilidad selectiva en la frontera hispano-marroquí es el factor explicativo de los movimientos de población del interior de Marruecos a ciudades como Tetuán y Fnideq; y del aumento de población de estas localidades en la última década, como se ha señalado en el epígrafe anterior.

Sin embargo, la frontera sur europea sufre una *schengenización selectiva* en la que se dan dos limitaciones al paso transfronterizo. La primera es respecto al horario “se es transfronterizo entre las cuatro-cinco de la mañana y las seis-siete de la tarde, cuando anochece el visado vuelve a ser necesario, no se puede dormir en la ciudad, el control en el Tarajal cambia con las horas del día” (Españera, 2013:12). La explicación a la restricción de horario reside en que si la condición de transfronterizo se refiere a la posibilidad de ir de compras o trabajar no es necesario que se pernocte en Ceuta. La segunda singularidad se genera en aplicación del Acuerdo

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Schengen en Ceuta, ya que pese a que un residente en Tetuán puede entrar sin visado a Ceuta, es decir políticamente a Europa, no puede salir del territorio ceutí sino es con un visado. Y ello porque, en virtud a una directiva de la CEE de 1988, España tiene que exigir visado a la ciudadanía marroquí para entrar en su territorio, a excepción de lo anteriormente descrito.

Esta *schengenización selectiva* se realizó, en gran parte, para no dañar las relaciones diplomáticas con Marruecos, ya que era difícil de explicar que la ciudadanía marroquí -de Tetuán- no pudieran entrar a unos territorios que consideran propios. Pero sobre todo, por el impacto económico que tendría tanto para Ceuta como para la zona de Tetuán tal y como se muestra en este informe.

4.2. ¿Quién son los trabajadores transfronterizos?

Anteriormente se ha señalado que el flujo de transfronterizos al día se sitúa en torno a 25.000 personas cruzando la frontera del Tarajal para trabajar en Ceuta, ¿pero... quiénes son los trabajadores transfronterizos? Son hombres y mujeres que viven, en su mayoría²⁰, en el wilaya de Tetuán y se desplazan a diario a Ceuta para trabajar de manera ilegal, alegal o legal.

El mercado laboral visibiliza las desigualdades entre hombres y mujeres en la sociedad actual. En el caso del empleo transfronterizo hay actividades laborales masculinizadas como la hostelería y la construcción y feminizadas como las empleadas domésticas, trabajadoras sexuales y porteadoras. Los empleadores ceutís se benefician de mano de obra barata

²⁰ Pese a ser una minoría también hay personas transfronterizas que vienen desde Tánger y sí que necesitan visado para entrar en Ceuta.

mientras que las personas transfronterizas acceden a trabajos mejor remunerados –por más que en general sean enormemente precarios- que en el otro lado de la frontera. Se estructura un mercado dual de trabajo en el cual los trabajadores transfronterizos realizan tareas que los locales no estarían dispuestos a ocupar por ese salario y en estas condiciones laborales.

En el artículo 43 de la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social se consideran trabajadores transfronterizos aquellos que, residiendo en una zona limítrofe a España, desarrollen su actividad en nuestro país y regresen diariamente a su lugar de residencia. Deben obtener una autorización administrativa con las condiciones y los requisitos del régimen general. En teoría trabajadores transfronterizos tienen similares derechos que los trabajadores inmigrantes; pero sin embargo, al no tener residencia en España, no pueden acceder a prestaciones sociales y a la asistencia sanitaria para sus familiares. Como señala Soddu “los permisos de trabajo transfronterizos que la ley sobre inmigración española confiere a una mínima parte de esta mano de obra intentan dar un apoyo legal a un fenómeno difícil de controlar” (2002:11), ya que muchas de las personas que trabajan en la construcción, hostelería y empleadas domésticas están trabajando de manera irregular sin ningún tipo de contrato que acredite su estancia laboral en Ceuta y las aboca a la economía sumergida.

Centrándonos en las mujeres transfronterizas, la actividad laboral que mayoritariamente realizan en Ceuta es como empleadas domésticas, porteadoras o trabajadoras sexuales. De hecho, estas tres actividades laborales están ocupadas en su totalidad por mujeres marroquíes en Ceuta. Sin embargo, pese a lo homogéneo que resulta el perfil entre estos tres grupos

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

laborales existen diferencias importantes en cuanto a salario, horario laboral (Fuentes, 2016b) y situación del contrato laboral; tal y como se muestra en la tabla 3.

Tabla 3: Grado de diferenciación entre transfronterizas²¹.

	Empleadas domésticas	Porteadoras	Trabajadoras sexuales
Horario laboral	Bajo	Medio	Medio
Contrato laboral	Medio	Bajo	Bajo
Salario	Medio	Bajo	Medio

Fuente: Elaboración propia en base a Fuentes (2016b).

Podemos analizar la situación de las empleadas domésticas según dos cuestiones. La primera en función del horario. Por un lado, las trabajadoras domésticas internas, es decir que permanece las 24 horas en el hogar y tienen, normalmente, un día de descanso a la semana –a este grupo no lo consideraremos como transfronterizas-; Por otro, las empleadas domésticas que tienen un horario marcado de entrada y salida que habitualmente comienza a las nueve de la mañana y finaliza a las dos del mediodía. Estas últimas mujeres pueden trabajar para un solo hogar o pueden ir rotando por diferentes hogares dependiendo de los días de la semana.

²¹ Para cuantificar las variables se ha realizado una escala con tres categorías: bajo, medio y alto, que miden el posicionamiento de las transfronterizas respecto a las variables.

La segunda cuestión hace referencia al tipo de contrato laboral. De nuevo, por un lado, aquellas empleadas domésticas dadas de alta en la seguridad social y tienen acceso a las prestaciones sociales y sanitarias de la ciudad; y, por otro, aquellas que trabajan de manera irregular en Ceuta y por tanto no tienen acceso a los recursos sociales existentes. En cuanto al salario, de media las empleadas domésticas suelen recibir al día de 20 a 25 euros a lo que hay que descontarle el trayecto en taxi diario que supone unos 3,20 euros al día. Para comprender la incidencia de las empleadas domésticas en Ceuta hay que resaltar que representa el 27,5% del empleo de extranjeros y el 50% de las autorizaciones de empleo transfronterizo de la ciudad. El empleo doméstico esta feminizado y etnitizado, puesto que el 95,7%²² se realiza por mujeres extranjeras, de las cuales el 98,2% son marroquíes (Andreo y Santa Cruz, 2009).

Las porteadoras tienen un horario laboral restringido por la apertura y cierre de los pasos fronterizos, ya que la frontera del Tarajal abre a las siete y media de la mañana y el paso del Biutz cierra a las una del mediodía –profundizaremos sobre este aspecto en el siguiente epígrafe-; este horario les permite compatibilizar la vida laboral y familiar. El estatus de legalidad de las porteadoras es ambiguo por la actividad que realizan, pero respecto a su actividad laboral no se consideran que estén trabajando para un empleador, por lo cual una relación contractual que regule la situación de las porteadoras es inexistente. Respecto al salario que reciben las porteadoras es muy fluctuante dependiendo de dos factores, el primero el valor y peso de la mercancía que transportan; y el segundo dependiendo de las leyes de oferta-demanda de las mercancías

²² La media en España de empleadas domésticas extranjeras es del 56%.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

que sacan las porteadoras. La media oscilaría entre 8 a 25 euros por día²³.

Imagen 2: Porteadora en la frontera del Tarajal.



Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

²³ Dependiendo de la tipología de porteadoras el salario diario puede oscilar. Es necesario consultar el apartado 5.1.2. para ahondar sobre la cuantía económica dependiendo del modo en el que las porteadoras desarrollan su trabajo.

Las empleadas domésticas y las mujeres porteadoras representan el 99% de las transfronterizas según el SUP de Ceuta²⁴, por lo que el número de trabajadoras sexuales dentro de la categoría de transfronterizas no debe ser muy elevado. Sin embargo, la relevancia estriba en que según la Fundación Cruz Blanca la totalidad de trabajadoras sexuales en Ceuta son marroquíes. El horario laboral sería desde las tres de la tarde que entran a Ceuta hasta caer la noche que abandonan la ciudad. La situación contractual es idéntica que la de las porteadoras, están abocadas a la clandestinidad y a la inexistencia de una regularidad laboral. El salario que suelen recibir las trabajadoras sexuales estaría según la Fundación Cruz Blanca entre unos 25 a 50 euros al día (Fuentes, 2016b).

²⁴ Información recogida en la entrevista realizada el 27 de julio de 2016 al Secretario General del SUP en Ceuta por la IP del informe.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

5. Las mujeres porteadoras

Las singularidades legislativas de Ceuta son: la genuina aplicación del Acuerdo Schengen, la inexistencia de aduana comercial entre Marruecos y Ceuta; y la exclusión de Ceuta como parte de la Unión Aduanera Comunitaria. Esto sumado a la situación geopolítica de la región y su influencia en las relaciones internacionales entre Marruecos-España-Unión Europea hacen de las porteadoras un actor social imprescindible para comprender la complejidad de la dinámica fronteriza.

Antes de profundizar sobre la casuística de las porteadoras, hay un factor relevante para comprender este entramado y es la configuración de los pasos fronterizos. La frontera del Tarajal (Bab Sebta) es el único paso legal habilitado en la frontera de Ceuta para entrada y salida de personas y vehículos. Hasta el año 2004 también estuvo “abierto” el puesto fronterizo de Benzú, cuando se clausuró a petición de la Guardia Civil que alegó motivos de seguridad (Policía Nacional, 2009) por el volumen de población y mercancía que pasaba y las pequeñas dimensiones del puesto fronterizo. El paso fronterizo de Benzú está situado en el noroeste en Ceuta y es limítrofe con la población marroquí de Belyounech. El paso estaba habilitado para el tránsito de las personas residentes en dicho municipio marroquí hasta Ceuta sobre todo para el paso de estudiantes; pero en la práctica también era utilizado por las porteadoras para sacar mercancía provocando grandes aglomeraciones de personas en unas instalaciones paupérrimas.

En 2005, se abrió el paso del Biutz que es una pasarela peatonal que comunica el polígono del Tarajal con el lado marroquí. El

puede del Biutz no es un paso oficial, su propósito es canalizar el paso de las mercancías desde el polígono del Tarajal hasta el lado de la frontera marroquí y garantizar el regreso de las porteadoras a Marruecos (Españeira, 2013). Es por tanto tan sólo un paso de salida de Ceuta con mercancía, o sea, un paso fronterizo ideado para porteadoras lejos de la vista de las personas que cruzan la frontera oficial del Tarajal. El paso del Biutz se proyectó con el objetivo de descongestionar la frontera del Tarajal y compensar por el cierre de Benzú.

Imagen 3: Paso fronterizo del Biutz.



Fuente: (Fuentes, 2016a).

Este puente es conocido como la *jaula*, por la infraestructura de la pasarela. Un alambrado rectangular de un kilómetro de recorrido en el cual las porteadoras sacan la mercancía desde Ceuta a Marruecos. El Biutz está habilitado solamente de lunes a jueves; el viernes es el Yumu'ah -día sagrado para la población musulmana- y no hay porteo; tampoco durante el fin de semana. El horario también está restringido y es fluctuante dependiendo

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

de la arbitrariedad de la gendarmería marroquí y de los acuerdos a los que hayan llegado entre la Delegación del Gobierno ceutí y su homónimo en Tetuán. Actualmente, el paso del Biutz está abierto desde las ocho de la mañana hasta las una del mediodía.

Desde hace tiempo está prevista la apertura del paso Tarajal II que, según el Delegado del Gobierno en Ceuta, supondría el cierre automático del paso del Biutz y mejorará las condiciones de trabajo de las porteadoras²⁵. El Tarajal II está proyectado como

Imagen 4: Infraestructura del Tarajal II



Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

²⁵ Información recogida en la entrevista realizada el 28 de julio de 2016 al Delegado del Gobierno en Ceuta por la IP del presente informe.

una pasarela peatonal de entrada y salida de personas con mercancía desde el propio polígono del Tarajal hasta el lado marroquí de la frontera.

Las obras del Tarajal II finalizaron en abril de 2016. Sin embargo, su apertura se ha ido demorando por diferentes razones como las festividades de ambos países, la operación paso del estrecho o la más reciente, hasta que pasaran las elecciones marroquíes, que se han celebrado el pasado 7 de octubre. Desde este informe no se puede pronosticar las ventajas que para las porteadoras puede ocasionar la apertura del Tarajal II. Por el contrario, sí se puede deducir tras visitar la infraestructura del Tarajal II que uno de los objetivos de este paso fronterizo es invisibilizar aún más el trabajo de las porteadoras de cara al turismo de clase media marroquí y lavar la imagen de la ciudad, muy dañada por la gestión de la frontera del Tarajal.

¿Y en Melilla? Hay similitudes con respecto a Ceuta como son el hecho de existir el comercio atípico; ser las porteadoras quienes sacan la mercancía; el Acuerdo Schengen le otorga la misma exención de visado a la ciudadanía de Nador para entrar a Melilla; tampoco Melilla forma parte de la Unión Aduanera Comunitaria; el hecho ser una actividad *normalizada* por la sociedad de ambos lados de la frontera; y tolerada por las autoridades políticas de la región fronteriza Melilla-Nador.

Sin embargo, existen diferencias muy considerables que hacen que no se pueda comparar tan ligeramente la situación de las mujeres porteadoras en las dos Ciudades Autónomas. En primer lugar, entre Melilla y Marruecos hay una aduana comercial y las mercancías se exportan aplicando el IPSI (González y López-Guzmán, 2009), por lo cual el flujo de mercancías entre Melilla y su hinterland se realiza a la vez legalmente como exportación y

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

alegalmente a la espalda de las porteadoras. En segundo lugar, en Melilla existen cuatro pasos fronterizos. La frontera legal y habilitada para personas y vehículos entre la Ciudad Autónoma y Marruecos es Beni Enzar, que es justamente donde se encuentra la aduana comercial. Desde 2014 se está realizando una ampliación de este paso fronterizo para agilizar el tránsito de personas y mercancías. El paso de Beni Enzar es el equivalente a la frontera del Tarajal en Ceuta.

Imagen 5: Aduana comercial en Melilla. Frontera de Beni Enzar.

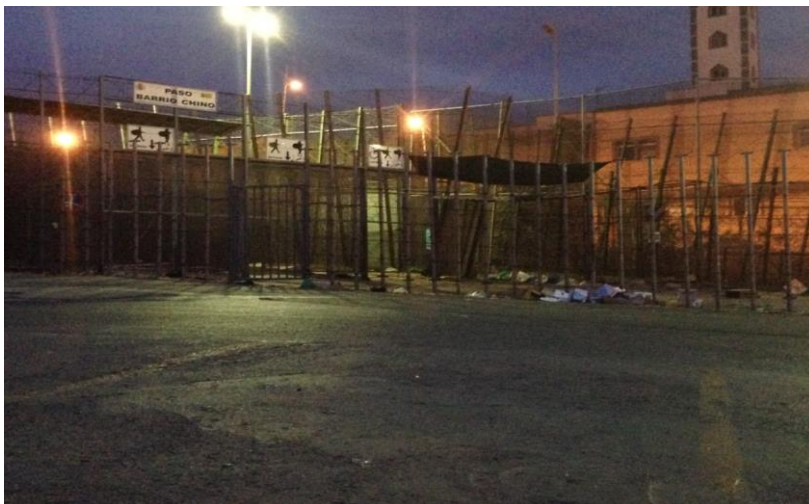


Fuente: Fotografía del equipo investigador de la APDHA.

Los otros tres pasos fronterizos tienen limitaciones de horario, de mercancía, de vehículos y de procedencia. El Barrio Chino es un paso fronterizo peatonal para el transporte a pie de mercancías. Es un paso de entrada y salida, pero exclusivamente para ciudadanos españoles residentes en Melilla –presentando

DNI de Melilla- o ciudadanos marroquíes residentes en la provincia de Nador –que no necesitan visado para entrar en Melilla-. Este paso está abierto desde las seis de la mañana hasta las dos del mediodía y es similar al del Biutz en Ceuta.

Imagen 6: Paso fronterizo del Barrio Chino.



Fuente: Fotografía del equipo investigador de la APDHA.

El tercer paso es el de Farhana por el que solamente pueden pasar vehículos de personas en las mismas condiciones que el del Barrio Chino. Por último, el paso de Mariguari lo utiliza el alumnado y los padres del alumnado marroquí de los pueblos colindantes a la frontera, que tienen que cruzar a diario para ir a las instituciones educativas. Por ello, este paso fronterizo cierra durante el verano.

Durante la investigación de este informe hemos denotado que la existencia de más pasos fronterizos no genera ninguna mejora en las condiciones de las porteadoras, únicamente reproduce la situación de vulnerabilidad como sujeto de derechos humanos de las portadoras, en cada uno de los pasos habilitados.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

5.1. ¿Quiénes son las porteadoras?

Las porteadoras son mujeres marroquíes que se desplazan desde zonas fronterizas de Marruecos hasta Ceuta para transportar mercancías que compran en los polígonos comerciales de la Ciudad Autónoma, para posteriormente recibir una comisión por el porte o venderlas en Marruecos normalmente a comerciantes de localidades próximas a la frontera.

El hecho de que las porteadoras saquen la mercancía sobre su espalda o en sus manos responde a la legislación marroquí sobre tráfico aduanero. Para el reino de Marruecos todo lo que una persona lleva encima suya, sin limitación de peso, se considera equipaje de mano y, por tanto, en el caso de existir aranceles aduaneros, no se deberían pagar.

5.1.1. Perfiles de las mujeres porteadoras

Si bien se ha solido dar una visión homogénea sobre las porteadoras, la realidad dista bastante de un perfil único de mujeres. Las variables sociodemográficas que se han utilizado en este análisis para determinar el perfil han sido: a) edad, b) nivel de estudios, c) estado civil, d) número de hijos, e) madres porteadoras o no, y f) procedencia.

Respecto a la edad, las porteadoras son mujeres de entre 35 y 60 años. Ciertamente, en la frontera del Tarajal podemos encontrar a mujeres de edad más avanzada y también porteadoras más jóvenes. Estas últimas son las que sufren con más frecuencia el acoso sexual por parte de las fuerzas del orden tanto españolas

como marroquíes. Nadia²⁶, una de las porteadoras entrevistadas en esta investigación, nos cuenta así la arbitrariedad policial:

Si hay alguna que sea joven, guapa y que le haya gustado, le pone la primera, es la verdad... ¿eh? y si sabe decir dos palabritas y le dice que guapo eres y tal... se aprende dos palabritas, te juro que la pone la primera...

En lo que se refiere al nivel de estudios, las porteadoras son mujeres con un bajo capital cultural, las que son más mayores ni siquiera han sido alfabetizadas, mientras las más jóvenes han abandonado el sistema educativo al finalizar el ciclo de educación primaria, lo que condiciona, aun más, la inserción laboral lejos de la frontera.

El estado civil es una variable relevante en el estudio de las porteadoras, porque si bien dentro de la sociedad tetuaní el porteo está muy legitimado al considerarse una actividad que realizan las mujeres que no tienen otro medio laboral para sacar a su familia adelante porque se han quedado viudas, se han separado o divorciado. Tras realizar el trabajo de campo de esta investigación se comprobó que este dato no era del todo correcto, ya que había un buen número de porteadoras cuyo estado civil era casadas, pero su marido o no podía trabajar -incapacidad-, o no encontraba trabajo, o trabajaba de manera estacional. Con lo cual, al igual que en el caso de las porteadoras que no tienen marido, de facto eran las cabezas de familia de su unidad familiar. Uno de los casos de mujer casada que trabaja de porteadora es Inam, que nos cuenta por qué comenzó a trabajar como porteadora:

²⁶ Los nombres de las porteadoras entrevistadas son ficticios para preservar su intimidad y respetar su voluntad de no revelar ni su nombre de pila ni su rostro. El resto de datos de su perfil sociodemográfico son verídicos.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Mi marido no trabaja, mi marido es pintor, trabaja de vez en cuando, y para ayudarlo tuve que hacerme el pasaporte y entrar a trabajar a Ceuta, pero el trabajo en Ceuta no es muy bueno...

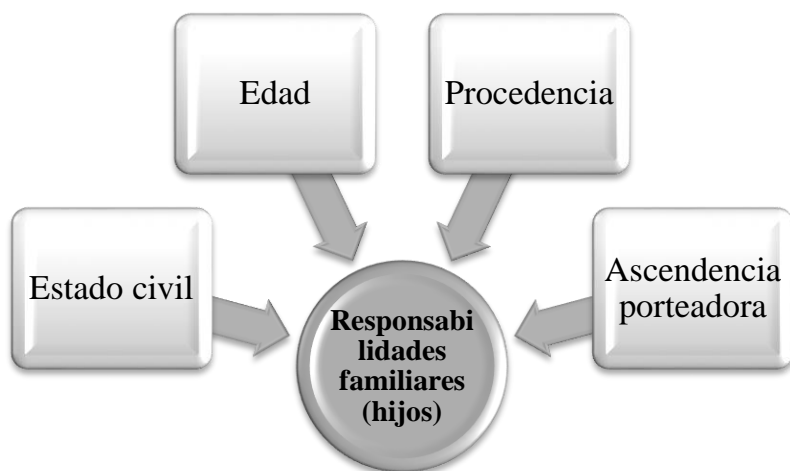
El número de hijos es una variable muy relacionada con la anterior, si bien no se puede afirmar un estado civil homogéneo para las porteadoras, lo que sí se puede asegurar es que todas ellas tienen hijos. Las porteadoras suelen tener entre dos y cinco hijos; y al menos uno de ellos todavía sigue en el hogar familiar y es dependiente económicamente de la unidad familiar.

En cuanto a la ascendencia porteadora, el perfil es heterogéneo puesto que encontramos porteadoras cuya madre o la hermana de alguno de los padres, han trabajado portando mercancía y las han introducido en la dinámica del porteo; pero no es una práctica habitual que se repita como para generar una tendencia.

La procedencia de las porteadoras, también es un dato a tener en cuenta para determinar su perfil. Las mujeres provienen generalmente de tres zonas. La más común es que las porteadoras sean originarias de la wilaya de Tetuán, es decir que hayan nacido en Fnideq, M'diq, Martil o Tetuán. La segunda de las categorías es que las porteadoras provengan de Tánger; ellas necesitan visado para entrar a Ceuta y normalmente no portan bulto, sino que sacan la mercancía en su vehículo -la tipología de porteo se explicará más adelante-; y la tercera categoría serían las porteadoras del interior de Marruecos, principalmente de la periferia de las grandes urbes como Fez y Casablanca, que se desplazan a la wilaya de Tetuán para alquilar un vivienda allí y tener posibilidad de sacar el pasaporte tetuaní con el que tener más facilidad para trabajar de porteadora. El acceso al pasaporte

tetuán tiene unos requisitos administrativos asequibles, es suficiente con alquilar una vivienda o por medio del matrimonio con una persona de Tetuán; sin embargo, los costes para gestionar este pasaporte son elevados, tanto en las tasas como en el soborno de la administración marroquí, y oscilaría desde los 150 euros hasta los 200 euros.

Gráfico 5: Estructuración del perfil de las porteadoras



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de las entrevistas.

Tal y como se ha descrito en el perfil de las porteadoras se aprecia como el rasgo común en ese perfil es que tienen hijos y se han convertido en cabezas de familia. Son ellas las sustentadoras de su hogar. Así nos lo afirma la representante de la asociación Tawaza (Martil)²⁷: *“ninguna porteadora trabaja para ella misma, el dinero que ganan es para alimentar a otros”*. Ciertamente es así, estas mujeres no realizan este trabajo sino es para dar de comer a sus hijos.

²⁷ Información recogida en la entrevista realizada el 5 de junio de 2016 a la representante de la Asociación Tawaza por la IP del presente informe.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

5.1.2. Tipología de modo de trabajo como porteadoras

Como se ha señalado en el apartado anterior, no existe un perfil único de mujer porteadora como tampoco hay una sola forma de trabajar en el porteo de mercancías. Principalmente hay dos modelos de percepción del pago: a) mujeres que trabajan por comisión y b) mujeres que trabajan por cuenta propia.

El modelo de comisión consiste en que las porteadoras reciben una comisión sobre la venta del bulto que transportan. La comisión que reciben varía en función del peso del bulto y del valor de la mercancía. Aunque también hay que tener en consideración la oferta y la demanda de esa mercancía que hay en la región fronteriza, o lo que es lo mismo, el precio del bulto es fluctuante siguiendo las reglas del mercado. Las porteadoras que trabajan por comisión ganan al día de 15 a 30 euros, a lo que hay que quitarle el importe del desplazamiento a la frontera.

El peso de los bultos también oscila bastante porque pueden ir desde las mantas, que las porteadoras las sacan en sus manos, hasta los 90 kilos, siendo lo más común 50 kilos. Para subir este peso a la espalda se necesitan hombres estibadores. Los bultos o fardos que llevan las porteadoras están previamente embalados por lo que es difícil conocer que hay en su interior. No obstante, en general las mercancías que suelen sacar al otro lado de la frontera las porteadoras por comisión, suelen ser ropa, calzado, mantas, pijamas, tecnología y artículos de ferretería.

Imagen 7: Fardos preparados en el polígono del Tarajal



Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

Los riesgos de trabajar por comisión estriban en que la policía - de ambos países- les requise la mercancía, y en ese caso ellas deben pagar la mitad del valor de la mercancía que han requisado al comprador de la misma o si no tiene el dinero suficiente debe trabajar gratuitamente hasta compensar el valor de la mercancía requisada. Otro riesgo es que no le dé tiempo a cruzar el paso del Biutz antes de que cierre; en este supuesto tiene que intentar salir por la frontera del Tarajal con el bulto y en función de la arbitrariedad policial podrá hacerlo o tendrá que

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

esperar a un cambio de guardia. Sobre estos riesgos y la arbitrariedad policial nos habla Safija de su experiencia como porteadora por comisión:

Cuando hay un director, no podemos salir por el temor de que nos requisen la mercancía, nos esperamos hasta que se vaya y en otras veces los guardias nos no nos dejan pasar... por esta razón nos esperamos hasta la tarde, aunque en la tarde no es seguro tampoco...

El segundo modelo son las porteadoras por cuenta propia, es decir, aquellas mujeres que entran a Ceuta y compran su mercancía en supermercados de la ciudad o en el polígono del Tarajal y la revenden a otros comerciantes o a establecimientos de localidades cercanas, por un valor superior al que ellas lo adquirieron consiguiendo un superávit. En este tipo hay que distinguir entre las porteadoras que trabajan con su vehículo y quienes salen a pie por la frontera del Tarajal.

Las porteadoras que trabajan con coche no son muy numerosas. De todos los tipos de porteo, este es el único que no está feminizado, quizás porque precisamente es en el que más dinero se gana y menos riesgos físicos tienen durante el trabajo. El acceso a un vehículo propio en Marruecos para una mujer no es fácil. Normalmente, estas mujeres comienzan acompañando a un miembro masculino de su familia hasta que consiguen los recursos económicos y la red de contactos para empezar en solitario. Las porteadoras en automóvil cargan el maletero del coche con productos adquiridos en el polígono o en las cadenas de supermercados instaladas en Ceuta -Lidl y Eroski- y revenden la mercancía en sus municipios. Aquí el beneficio es mayor, porque la cantidad transportada también es más abundante y

más específica. Casi siempre saben lo que sus compradores quieren de Ceuta y ellas se lo llevan, que principalmente son productos de alimentación. Ellas pueden ganar por porte entre 30 y 60 euros a lo que tienen que descontarle los gastos de gasolina y el soborno a la gendarmería marroquí en carretera.

Respecto a las porteadoras por cuenta propia que sacan su mercancía a pie por la frontera del Tarajal, hay que reseñar que habitualmente transportan sus productos en bolsas que sostienen en las manos. Una vez sacan la mercancía se trasladan a su pueblo y las revenden a las tiendas de su barrio o entre compradores habituales que previamente les han hecho el encargo del porte. Este modelo de porteadoras trabaja con alimentación, ropa y calzado. Ellas suelen ganar desde los 10 hasta los 60 euros por porte, aquí la diferencia de intervalo económico es tan grande porque depende del tipo de mercancía con el que trabajen las porteadoras.



Imagen 8:
Porteadora
por cuenta
propia que
saca la
mercancía en
bolsas por la
frontera del
Tarajal.

Fuente:
Fotografía
realizada por el
equipo
investigador de
la APDHA.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Los riesgos a los que están expuestas las porteadoras por cuenta propia es que tienen que realizar una inversión económica inicial para comprar la mercancía; y en caso de que se la requisen o no la puedan vender posteriormente han perdido ese capital inicial.

La tipología de porteadoras no es una clasificación estanca, sino que hay modelos híbridos, sobre todo las porteadoras más veteranas en el oficio, dependiendo del precio que se esté pagando por el fardo y de la dificultad que exista para sacarlo en la frontera, deciden si trabajan por comisión o por cuenta propia.

Uno de los modelos que escapa a la clasificación anteriormente descrita, son las personas discapacitadas -en silla de ruedas o con muletas- que trabajan en el porteo. Las mujeres con discapacidad que trabajan de porteadoras, sobre todo las que sacan mercancía ayudadas por una muleta, lo hacen por la frontera del Tarajal no por el paso del Biutz.

El fenómeno más común, sin embargo, es que una persona discapacitada en silla de ruedas, principalmente un hombre, lleve la mercancía en la silla de ruedas empujada esta por una mujer, que es la que carga la mercancía en la silla y realiza el circuito de las porteadoras empujando la silla de ruedas con el hombre y la mercancía. Al finalizar el circuito e intercambiar la mercancía, dividen los beneficios del porte y además la mujer le paga al hombre con discapacidad una parte más del beneficio en concepto *alquiler* de la silla de ruedas.

Imagen 9: Porteadora ayudada por una muleta preparando la silla de ruedas con fardos.



Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

5.1.3. Trayectorias geográficas de las porteadoras

Se pueden identificar cinco trayectorias que siguen las porteadoras para llegar a la frontera del Tarajal en función de su lugar de residencia.

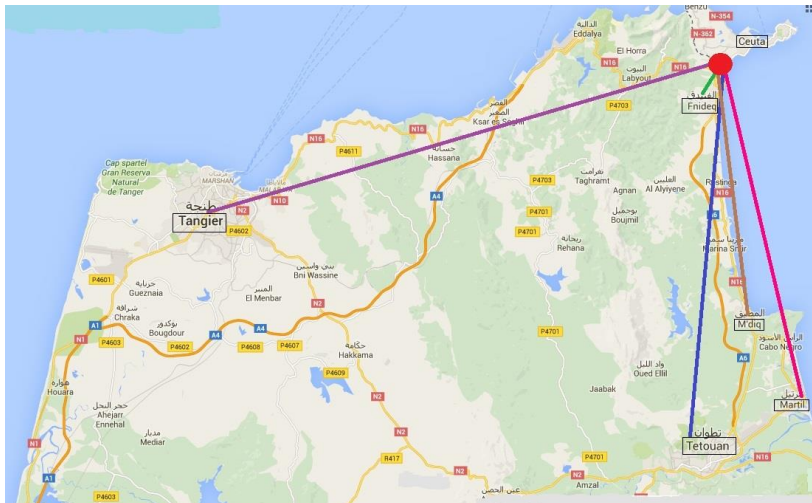
- a) Trayectoria Tetuán-Ceuta (39,8 km): estas mujeres son porteadoras por comisión o por cuenta propia que sacan la mercancía a pie. La mayoría de ellas viven dentro de la medina de Tetuán o en los barrios periféricos de la

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

ciudad. Se levantan a tres de la mañana y se organizan en pequeños grupos de dos a cuatro mujeres para ir juntas hasta la parada del taxi. El taxi compartido con otras personas -en total son siete personas en un vehículo, incluyendo al taxista- es el medio de transporte habitual para subir a la frontera; y por persona y trayecto el coste es de 1,70 euros.

- b) Trayectoria Martil-Ceuta (39, 9 km): esta ruta es igual que la de Tetuán.
- c) Trayectoria M'diq-Ceuta (28,6 km): esta trayectoria la realizan tanto las porteadoras por comisión como los dos subtipos de porteadoras por cuenta propia. Para las porteadoras que no trabajan con su vehículo propio, utilizan el taxi colectivo al igual que en las rutas anteriores, aunque al estar más cerca de la frontera el precio por persona y trayecto es de 1,40 euros.
- d) Trayectoria Fnideq-Ceuta (1,8 km): está en la ruta más corta puesto que estos dos municipios están separados por menos de dos kilómetros. Al igual que el M'diq encontramos toda la tipología de porteadoras en esta trayectoria. De hecho, según los colectivos sociales de Fnideq, ocho de cada diez mujeres de este municipio trabaja como porteadora.
- e) Trayectoria Tánger-Ceuta (71,9 km): es el trayecto más largo y el menos usado por porteadoras, puesto que deben tener visado al no residir en la wilaya de Tetuán. Las porteadoras que hacen esta ruta son en su mayoría quienes trabajan por cuenta propia con su vehículo.

Mapa 4: Trayectorias de las porteadoras



Fuente: (Fuentes, 2016b).

En el presente informe se va a prestar más atención a las mujeres porteadoras por comisión, por dos razones principalmente: la primera es porque son más numerosas y la segunda es porque son las más vulnerables como sujeto de derechos humanos. De tal modo que cuando se hable de mujeres porteadoras nos referiremos en general a porteadoras que trabajan por comisión.

5.2. Acceso y salida de las porteadoras: Puntos álgidos en la violación de derechos humanos.

Las porteadoras son el actor principal en el trasiego de mercancías en el norte de Marruecos. Ellas aprenden a vivir con el desprestigio social en su sociedad de origen, la falta de tiempo para pasar con sus hijos, el debilitamiento de su salud, la vulneración de sus derechos, y su percepción de pérdida de su valor como mujer. Las principales violaciones de derechos humanos se producen en el acceso y en la salida de Ceuta.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

5.2.1. Acceso de las porteadoras a Ceuta

Las mujeres porteadoras una vez que el taxi las deja en la frontera empiezan una de las partes más duras de su trabajo, el acceso a Ceuta. La frontera del Tarajal por el lado marroquí abre a las seis de la mañana, a esa hora ya se puede contemplar una larga fila de coches esperando para entrar y a las porteadoras guardando la cola. Muchas de esas mujeres han dormido ya ahí, esperando entrar de las primeras y tener tiempo para realizar todo el recorrido.

Cuando la gendarmería marroquí abre la frontera comienzan las avalanchas, las carreras, los empujones por pasar el perímetro fronterizo lo antes posible. Para las porteadoras el tiempo es muy importante, puesto que conlleva llegar antes al polígono del Tarajal y coger la mejor mercancía y asegurarse de salir por el paso del Biutz antes del cierre. La frontera del Tarajal está dividida en función de la exigencia de visado y del sexo. Carril para ciudadanos de Unión Europea y visados, carril para mujeres de la wilaya y carril para hombres de la wilaya. A esta hora de la mañana la imagen de la frontera es la de las mujeres, es la hora de entrada de las porteadoras. La gendarmería marroquí controla a las personas que necesitan visado y no exige que las porteadoras ni siquiera muestren su pasaporte, mucho menos ponerle el sello de salida del reino de Marruecos.

La frontera del lado español abre a las siete y media de la mañana, las porteadoras y demás transfronterizos están esperando la apertura. La policía nacional les pide orden y tranquilidad. Igual que la gendarmería marroquí, únicamente revisan el pasaporte de la gente que necesita visado para entrar. Nada a las porteadoras, solamente que no corran, a primera hora

de la mañana nadie pasa por escáner de la policía nacional. La porosidad selectiva de la frontera del Tarajal (Ferrer-Gallardo, 2008, 2012; Espiñeira, 2013) está fundamentada en la contradicción entre la seguridad frente a la agilidad que se le exige a la frontera dependiendo de la hora y del color del piel de la persona.

Dilucidar sobre el número de mujeres porteadoras que pasan en un día de trabajo -lunes a jueves- por la frontera del Tarajal es una ardua tarea. En función de la bibliografía consultada, -Espiñeira señala que son 10.000 y 20.000 porteadoras (7:2013), Galán afirma que son entre 6.000 y 8.000 porteadoras (131:2012)-; y de la observación fronteriza que se ha realizado durante este periodo por parte del equipo investigador de la APDHA, se puede asegurar que estarían dentro de la horquilla de entre 7.000 a 9.000 porteadoras a diario.

En efecto la cifra resulta variable en función de numerosos condicionantes. Por un lado, los días de más afluencia suelen ser los martes y jueves de cada semana, donde el número de porteadoras se incrementa y es superior al resto de la semana. Por otro lado, el número de gente que atraviesa el paso está condicionada por la ley de oferta y demanda que condiciona el precio del fardo: si se paga mejor el bulto hay un efecto llamada en relación a cuando el precio es más bajo. Actualmente, hay un factor a tener en cuenta sobre la estacionalidad del porteo ya que está siendo una práctica habitual de las administraciones públicas de ambos países cerrar el paso a porteadores cuando es víspera de una festividad o durante la festividad -como semana santa, feria de Ceuta, navidad, ramadán, fiesta del cordero- en Ceuta o Marruecos. Esta práctica genera que al reanudarse el porteo haya más mercancía que sacar y consecuencia de ello aumenta el número de porteadores.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

5.2.2. El circuito de las porteadoras

Si bien en la entrada a Ceuta las porteadoras no suelen sufrir demasiado la arbitrariedad policial o los abusos de autoridad de las fuerzas del orden de ambos lados de la frontera, durante su tránsito en la Ciudad Autónoma y la salida es donde se concentran las mayores vulneraciones a sus derechos.

El circuito de las porteadoras comienza con su llegada al perímetro fronterizo del lado marroquí, cruzan la frontera y ya dentro de Ceuta, sobre las ocho de la mañana, la suerte y la experiencia determinarán el día de cada una de las porteadoras. Aquellas que llevan más tiempo trabajando o que tienen mejores contactos, en el momento en el crucen la frontera, la *jefa* o coordinadora de alguna nave del Tarajal directamente la seleccionará para que saque la mercancía de algún cliente. Las porteadoras que no tengan esa suerte, subirán al polígono del Tarajal, que está situado a una distancia aproximada de dos kilómetros para buscar una nave en la que necesiten a una porteadora para sacar los fardos. Actualmente, este proceso no es tan aleatorio que desde comienzos del 2016 hay destinado un grupo rotativo de la Unidad de Intervención Policial (UIP) que organiza a las porteadoras en la playa del Tarajal y ordena conjuntamente con un encargado de las naves del Tarajal el acceso de las porteadoras al polígono. En la imagen 10 se muestra la organización descrita anteriormente, los hombres del chaleco naranja son quienes tienen conexión con los comerciantes del Tarajal y van marcando el ritmo de entrada de las porteadoras al polígono. Al fondo de la imagen, se aprecia a un agente de la UIP organizando a las porteadoras para que estén sentadas en fila india sobre la playa del Tarajal. La fotografía está

tomada el 25 de julio de 2016, la temperatura media de ese día en Ceuta fue de 36º, si pensamos en el calor que desprende la arena de playa, la vestimenta de las porteadoras y la espera de horas para levantarse de allí cabe imaginar el estado de estas mujeres que no tienen agua potable, ni baños públicos²⁸, ni sombras... es más, el hecho de levantarse de la arena de la playa hace que los agentes de la UIP la mueva hasta el final de la fila.

En la imagen también se aprecia como hay en primer lugar un grupo de mujeres sentadas sobre un muro de cemento. Ellas son las siguientes que van a entrar al polígono del Tarajal. Las organizan en grupos de veinte mujeres y están obligadas por los agentes de la UIP a darse la mano unas a otras y son prácticamente escoltadas por los agentes hasta la puerta que da acceso al polígono del Tarajal. Se trata a nuestro criterio de un trato un trato *infantilizante y degradante* a estas mujeres.



Imagen 10: Porteadoras en la playa del Tarajal (C Fuentes)

²⁸ Respecto a los baños públicos, la ciudad habilita durante los meses estivales unos baños portátiles en la playa del Tarajal para uso de los bañistas.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Cuando las porteadoras llegan al polígono del Tarajal, cogen el fardo en las naves comerciales que requieren que porten mercancía al otro lado de la frontera y directamente se van a hacer una *segunda fila* como ellas la denominan- que es la fila para salir por puente del Biutz.

Imagen 11: La fila de las porteadoras para salir por el puente del Biutz desde el polígono del Tarajal.



Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

El polígono del Tarajal es uno de los puntos donde se produce más violencia policial del circuito de las porteadoras. Las agresiones policiales por parte de la policía española suelen estar motivadas por el mantenimiento del orden. El objetivo de la policía es mantener la estructura de las filas de porteadoras y el ritmo constante en la salida de mercancía por el paso del Biutz. La violencia infringida sobre estas mujeres es verbal y física, así nos lo contaba la porteadora Fátima sobre la fila de salida del Biutz:

Cuando estamos en la cola... si salimos de la cola, te agarra y te dice: "vuelve atrás", y no habla contigo... te pega... a veces cuando no pega, tiene un cuchillo y te rompe la cuerda y tienes que recoger toda la mercancía y volver al final, sobre todo la policía local, esos no tienen compasión sinceramente.

La salida de la mercancía es el momento culminante para las porteadoras y aquí vamos a diferenciar entre la salida por el Biutz y por la frontera del Tarajal

En primer lugar, las porteadoras intentan salir por el puente del Biutz porque es el paso habilitado para sacar mercancía desde el polígono del Tarajal y no suelen tener problemas con el requisamiento de la mercancía porque como señala Zhora:

Pagan la ruta, le dan dinero [a la gendarmería marroquí] para pagar la ruta, les da dinero 1.000 dirhams, 2.000 dirhams, nosotros no tenemos si sacamos 100 dirhams o 150 el viaje seria ya... muy bueno.

De tal modo, que para España sacar mercancía adquirida legalmente en el polígono del Tarajal no es ilegal y por consiguiente las fuerzas del orden españolas no intervienen; y los clientes de la mercancía pagan la ruta a la gendarmería; por tanto, no es frecuente que saliendo por el Biutz les requisen la mercancía a las porteadoras. Sin embargo, la violencia no cesa para ellas en el paso del Biutz y así lo relata Sanaa:

En el túnel [así llaman las porteadoras al paso del Biutz] a una mujer mayor el policía marroquí le quiso romper el bulto la cuerda y le cortó el cuello [hace el gesto de cortarle el cuello con un cuchillo] y... la pusieron en una silla, la llevaron a Sania de Rmel, la llevaron a Rabat y ahí falleció.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Es importante detenernos en las muertes de porteadoras. En 2009, murieron aplastadas y asfixiadas dos porteadoras, Busrha y Zhora, dentro del polígono de Tarajal tras una avalancha; y un año antes falleció la porteadora Safia Azizi en el paso del Barrio Chino en Melilla también por una avalancha. Sin embargo, estos son los fallecimientos que están testados y documentados, probablemente porque ocurrieron en el territorio español, pero las porteadoras entrevistadas comentan más casos en que han muerto porteadoras bien por las avalanchas, bien por la violencia policial.

Retomando el circuito de las porteadoras, una vez cruzado el puente del Biutz, ya en territorio marroquí, le esperan otros 600 metros de recorrido con una subida considerable hasta llegar a una explanada conocida como *el parking* que es donde el cliente recoge la mercancía y paga a la porteadora la comisión correspondiente al porte que acaba de realizar. En ese momento, la porteadora ha finalizado su trabajo y vuelve hacia su pueblo. Hasta hace aproximadamente cinco años, las porteadoras daban varios pases y completaban dos o tres veces el circuito en un día, actualmente es inviable por el poco tiempo que disponen para completar el recorrido, las largas colas de espera y el aumento del número de porteadoras.

En segundo lugar, la salida por la frontera del Tarajal la realizan las porteadoras por comisión cuando nos les ha dado tiempo a completar el circuito antes de las 13,00 del mediodía que es cuando el Biutz cierra -la mayoría de los días cierra antes, alrededor de las 11,00 de la mañana-. En ese momento, las porteadoras que no han podido salir con la mercancía intentan sacar el fardo por la frontera legal del Tarajal, que según el

Delegado del Gobierno en Ceuta²⁹ hasta las 16,00 de la tarde las porteadoras pueden sacar el bulto siempre y cuando se ajuste a las medidas reglamentarias de 40x60 cm.

Los riesgos de salir por la frontera del Tarajal son elevados. No es infrecuente el requisamiento de la mercancía por parte de la guardia civil y de la gendarmería porque no se ajusta a lo previsto para este día o por la arbitrariedad que existe en esa frontera. Así nos lo cuenta Nadia:

Si, la policía española me llevó la mercancía, la guardia civil... y estos días nos están rompiendo las mantas, con cuchillo, y yo así [hace el gesto de cubrirse la cara] con el bastón... pero la policía marroquí te la agarra así [gesticula como si la cogiese del brazo] y empiezan a tirarla [la mercancía].

Además, el grado de violencia infligido por la policía de ambos lados es superior a la vivida en el Biutz; agentes en servicio sobre el terreno de la UIP no tenían ningún reparo en comentar el equipo investigador de la APDHA de manera textual que: "las porteadoras son como ratas" y "que solo entienden el palo [refiriéndose a la porra]". En la misma línea y dejando entrever el acoso sexual nos lo explica Zhora:

La policía marroquí nos trata mal sinceramente... si alguien conoce a alguna la deja pasar con la mercancía... y golpean la mayoría de las veces... y si ven a las chicas jóvenes pues... un problemón ¿eh?

Una vez que las porteadoras han logrado su objetivo de sacar la mercancía, al igual que si lo hubiesen hecho por el Biutz, irán al parking a realizar el intercambio y recibir los dirhams que les permitirán sobrevivir un día más.

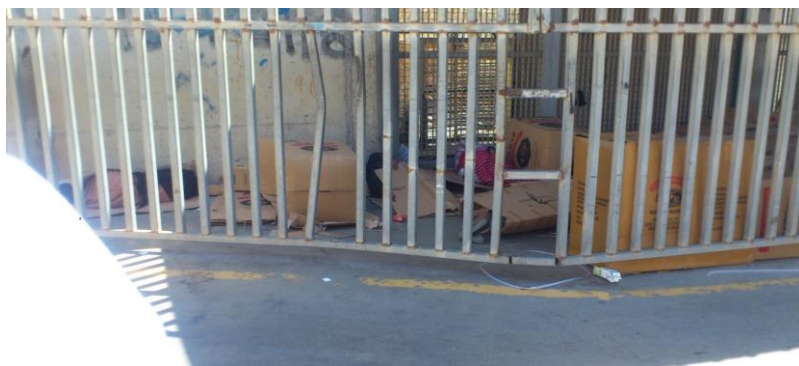
²⁹ Información recogida en la entrevista realizada el 28 de julio de 2016 al Delegado del Gobierno en Ceuta por la IP del presente informe.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Pero ¿qué pasa si no les dejan sacar la mercancía? En ese caso las porteadoras se quedan esperando a que haya un cambio de guardia en la policía marroquí o en la española para volver a intentarlo. Si, pese a todo, no pueden pasar la mercancía, se quedan en Ceuta *atrapadas*, durmiendo en la ciudad ilegalmente, ya que el Acuerdo Schengen les permite entrar sin visado, pero no pueden pernoctar en la Ciudad Autónoma.

No son pocas las porteadoras que pernoctan en Ceuta, ya sea porque no puedan pasar la mercancía o porque llevan muchos días sin poder conseguir un porte; entonces se quedan durmiendo en Ceuta -en el Biutz- para poder ser las primeras al día siguiente y conseguir trabajar.

Imagen 12: Porteadoras durmiendo a la entrada del Biutz



Fuente: Fotografía realizada por el equipo investigador de la APDHA.

La incertidumbre de poder conseguir o no trabajar es uno de los principales problemas al que se enfrentan las porteadoras: hacen la inversión económica de subir a Ceuta y al final no pueden trabajar bien porque no les dé tiempo a realizar el circuito bien

porque cuando llegan al polígono del Tarajal ya no hay fardos para transportar al lado marroquí.

El escenario de Ceuta y su hinterland es diferente al melillense. En Melilla, el ritmo fronterizo es más tranquilo, el trato de la policía hacia las porteadoras es menos agresivo. Incluso la apariencia de la policía, que es la misma que en Ceuta porque son unidades de la UIP rotativas, es distinta. En Melilla no llevan la porra en la mano como en Ceuta. Los insultos o menosprecios a las porteadoras no se producen, mientras que en la frontera ceutí es común escucharles gritándoles: "*animales*", "*borregos*" por parte de la policía hacia las porteadoras.

Otra diferencia entre ambas ciudades se refiere a los polígonos empresariales. En Ceuta el polígono del Tarajal está justo encima de la frontera de idéntico nombre, y en el propio polígono hay una salida de mercancía peatonal -el paso del Biutz- hacia el lado marroquí; mientras que en Melilla, cerca del paso del Barrio Chino no existe ningún polígono comercial sino que los fardos se encuentran en terrenos vallados o en camiones aparcados en las inmediaciones, que se convierten en naves comerciales al abrir el contenedor o el maletero.

El modo de transporte de la mercancía en Melilla también es diferente a Ceuta en dos sentidos: por un lado, los fardos son subidos en motocicleta por hombres desde donde se almacenan hasta el punto en el que las mujeres lo cargan, ahorrando a las porteadoras todo ese trayecto. Algo que Ceuta no ocurre, las mujeres pueden pasar horas con el bulto a sus espaldas y recorren toda la distancia desde la nave del Tarajal hasta el parking con el fardo encima. Por otro lado, las porteadoras utilizan un patinete o monopatín para cargar el fardo desde el punto en el que se lo entregan hasta la infraestructura fronteriza del Barrio Chino. En Ceuta, las porteadoras a lo sumo llevan

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

rodando el bulto cuando están dentro del puente del Biutz, el resto del tiempo lo llevan en sus espaldas.

El sentir de la frontera melillense, respecto a la ceutí, es que es más flexible en cuanto al organigrama policial y la organización entre porteadoras y comerciantes.

5.2.3. La infraestructura fronteriza

La frontera del Tarajal tiene una infraestructura muy deficiente para albergar el trasiego diario de transfronterizos tanto peatonal como de vehículos. La frontera en sí misma es un embudo. De la parte marroquí hay cuatro carriles que se estrechan en dos -uno de ida y otro de vuelta- al llegar al lado español. Una infraestructura pequeña y anticuada para el volumen de vehículos que cruza a diario la frontera. Los sistemas de seguridad y de control fronterizos no están adaptados, ni a la tecnología actual, ni al volumen de personas y vehículos que transitan la frontera del Tarajal.

Imagen 13: Frontera del Tarajal desde el lado español



Fuente: (Torres y Perelló, 2015)

Pese al conocimiento que tienen las instituciones y los agentes fronterizos del número de porteadoras que a diario trabajan en Ceuta no se habilitan espacios confortables para las largas colas que cada día tienen que esperar las porteadoras, no hay acceso siquiera a una fuente de agua potable, zona sombreada, bancos para sentarse o baños públicos. Si se habilitaran esos espacios, las mujeres dejarían de estar expuestas a las altas temperaturas de la arena de playa en verano; y a la lluvia y el frío invernal.

5.3. Actividad laboral de las porteadoras

Si el actor social de esta investigación son las mujeres porteadoras, la estructura que lo engloba no es menos relevante. Los puntos clave del circuito son: el polígono del Tarajal y la mercancía que sacan las porteadoras.

5.3.1. El polígono del Tarajal

El polígono del Tarajal comenzó a construirse en la década de los 90', pero fue con la llegada del nuevo siglo cuando despegó como uno de los grandes pilares de la economía ceutí. El polígono de Tarajal se divide en cuatro zonas: Tarajal I, Tarajal II, Chimeneas y Alborán.

El polígono del Tarajal es propiedad privada. La ciudad planificó la creación del polígono comercial, pero su explotación es privada. La zona en la que está situado el polígono del Tarajal, con la frontera del mismo nombre a menos de dos kilómetros y cerca de la barriada de El Príncipe -que es una de las zonas más deprimidas de la ciudad- hacen pensar que la planificación del polígono estaba orientada desde el principio al comercio atípico. Al no existir una aduana comercial en la frontera, lo más lógico hubiese sido diseñar el polígono empresarial cerca de la zona portuaria -lugar por el que entran y salen legalmente las exportaciones-, que además está muy próxima a la parte de la ciudad de más dinamismo empresarial y comercial de Ceuta.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Se señalaba más arriba que hay singularidades legislativas, geopolíticas y administrativas que hacen que el comercio atípico se perpetúe en el tiempo y en ese espacio concreto.

Algunas de ellas explican la existencia del trasiego del porteo. Las naves del polígono del Tarajal adquieren la mercancía al *por mayor*, y tienen licencia de venta al *por mayor* con lo que logran importantes descuentos en su compra. Pero, sin embargo, venden al *por menor*. Van sacando la mercancía poco a poco con porteadoras, como si ellas fuesen quienes hiciesen las compras al comerciante del Tarajal. Es por esto mismo, por lo que a las porteadoras no se las considera como trabajadoras, sino mujeres que van a hacer sus compras al polígono para sus hogares en Marruecos.

Aun así, las naves del Tarajal estarían incurriendo en una ilegalidad ya que si las porteadoras compran de manera individualizada ni su licencia ni su comercio cumplen con los requisitos para un establecimiento de venta al *por menor*. Ante tal obviedad, los agentes involucrados no se hacen eco y a las porteadoras siguen sin considerarlas como trabajadoras.

Imagen 14: Nave del polígono del Tarajal. Preparando los fardos. Página siguiente.



Fuente: Fotografía realizada por el equipo investigador de la APDHA.

Por otro lado, la explotación del polígono del Tarajal es privado, por cual la seguridad del mismo -excepto en momentos puntuales- también debería ser privada. Sin embargo, la organización y la coordinación del circuito de las porteadoras dentro del polígono del Tarajal lo realiza la policía nacional, actualmente la UIP, y la policía local de Ceuta que controla la entrada del polígono. Según el SUP³⁰, las funciones de la UIP dentro del polígono del Tarajal son las de velar por la seguridad ciudadana y controlar el trasiego de personas con el fin de mantener el orden. Sin embargo, en realidad sus funciones se extienden a la de la organización de todo el circuito de porteadoras desde que entran en Ceuta. La policía controla los ritmos en los que las porteadoras deben pasar o esperar; también delimitan la zona dentro del polígono por donde las porteadoras pueden pasar y por donde no lo pueden hacer; igual

³⁰ Información recogida en la entrevista realizada el 27 de julio de 2016 al Secretario General del S.U.P. en Ceuta por la IP del informe.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

que al viandante que va a hacer sus compras al polígono al que también le señalan por donde pueden pasar o no en ese momento; proceden a la identificación de las personas que quieren entrar o simplemente se acercan, tal y como le ocurrió a las investigadoras de este informe que tuvieron que identificarse en las inmediaciones de la frontera del Tarajal por estar realizando observación y luego de nuevo dentro del polígono del Tarajal.

Demasiada implicación policial, por consiguiente, demasiado coste para el Estado y demasiado control selectivo dependiendo del horario, el sexo o la nacionalidad para ser el comercio atípico una actividad *alegal* en un espacio *privado* como es el polígono del Tarajal.

Imagen 15: Policía Nacional en el polígono del Tarajal



Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

La organización del paso de las porteadoras por el polígono del Tarajal se ha ido modificando por la policía española respondiendo a criterios de seguridad y orden, según dicen.

De tal modo que, en Tarajal I, que es la parte del polígono que está más cerca de la frontera han ido desapareciendo naves de venta directa a la población ceutí. La principal razón es que es el acceso de las porteadoras al polígono tiene una restricción de horario –hasta que cierra el Biutz- en que no se puede ir a realizar compras minoristas para la ciudadanía ceutí porque la UIP no permite el acceso a esa parte del polígono durante ese horario. Además, está lo suficientemente lejos de la salida del Biutz como para que las porteadoras cojan el fardo allí. En consecuencia, esa parte del polígono no es aprovechable ni como venta directa a la población ceutí ni para que las porteadoras carguen los fardos.

Según el Presidente de la comunidad propietarios del polígono de Chimeneas, la mayoría de las naves del Tarajal I no operan como establecimientos, sino que son *consignas* -almacenes- de otras empresas -principalmente extranjeras, italianas y chinas- que almacenan la mercancía allí hasta que la puedan ir sacando poco a poco las porteadoras.³¹

5.3.2. Los comerciantes y los clientes de la mercancía

Llegados a este punto cabe preguntarse, ¿quiénes son los comerciantes del Tarajal? ¿y los clientes? En cuanto a los primeros, hay dos tipos de comerciantes dentro del polígono del Tarajal. Por un lado, están los comerciantes ceutíes que tienen en el polígono sus establecimientos de venta al público o de venta al *por mayor* a otras empresas. Estos comerciantes no están dentro

³¹ Información recogida en la entrevista realizada el 28 de julio de 2016 a Mohamed Ahmed, Presidente de la comunidad de propietarios del polígono de Chimeneas por el equipo investigador de la APDHA.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

del circuito de las porteadoras, no se dedican a la exportación de mercancías por el paso del Biutz. Así nos lo señaló el Presidente de la comunidad propietarios del polígono de Chimeneas: *"el negocio que se traen con las porteadoras nos daña el nuestro... ¡los ceutíes no vienen a comprar hasta que se cierra el Biutz! Hay establecimientos... como ese supermercado [señala un supermercado que se encuentra cerrado] que abre cuando terminan las porteadoras"*.

Por otro lado, para explicar las diferencias entre los comerciantes que tratan con porteadoras vamos a seguir la clasificación de Aziza (2006)³² que distinguía entre *petits contrebandiers* y *grands contrebandiers*.

Los pequeños comerciantes, pueden ser ceutíes o marroquíes, tienen su nave dentro del polígono del Tarajal y la mayoría de sus clientes están del lado marroquí. Los clientes le hacen periódicamente pedidos que los comerciantes preparan, acuerdan un punto de recogida y las porteadoras se encargan de sacar la mercancía.

Los grandes comerciantes, no suelen ser comerciantes ceutíes sino empresarios de Casablanca, Tánger, Madrid, Barcelona, Bruselas o Shanghái. Quienes utilizan el polígono del Tarajal como un centro de almacenamiento para sus productos que una vez pasado el puente de Biutz continuará por África sin necesidad de pagar las tasas aduaneras de entrada a Marruecos. Especialmente significativo es el caso de empresas chinas instaladas en el Tarajal, estas empresas que principalmente se

³² Aziza hace esta clasificación para el caso de Melilla con Nador, pero es perfectamente aplicable al caso ceutí.

dedican al textil y calzado³³ que compran a precio de saldo de otras temporadas en diferentes mercados internacionales y lo venden a clientes del otro lado de la frontera a precios bajos. Estas empresas entran en competencia con los pequeños empresarios del Tarajal que trabajan con ropa usada; y con el sector textil marroquí que está en desarrollo en ciudades como Casablanca y Tánger.

Imagen 16: Nave del polígono del Tarajal



Fuente: Fotografía realizada por el equipo investigador de la APDHA.

Respecto a los clientes de la mercancía, la información que se tiene es opaca y son el actor menos visible del circuito de las porteadoras. Los clientes son quienes pagan a las porteadoras por sacar la mercancía y también se ocupan de que la gendarmería marroquí no les ponga problemas a las porteadoras para pasar la mercancía, lo que las porteadoras llaman *pagar la ruta*. Al igual que con los comerciantes, existen clientes

³³ Véase

http://elpais.com/diario/2010/08/29/negocio/1283087004_850215.html

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

pequeños, que son aquellos que tienen un establecimiento en alguna localidad de la wilaya de Tetuán y la mercancía que sacan las porteadoras es para su establecimiento; y clientes grandes que son quienes revenden la mercancía recién adquirida a otros comerciantes de todo Marruecos. Estos clientes son los que necesitan re-almacenar la mercancía en Fnideq como vamos a ver en el siguiente apartado.

5.3.3. La mercancía: del Tarajal al cabo de Las Agujas

La mercancía cuando ha pasado la frontera ¿qué pasa con ella? Como se ha comentado en el apartado anterior, parte de la mercancía va a parar a los establecimientos de la wilaya de Tetuán. De hecho, dentro de la medina de Tetuán, se aprecian la cantidad de productos de alimentación, textil y electrónica que proceden de Ceuta.

Sin embargo, hay otra parte de la mercancía cuyo destino final no es la wilaya de Tetuán, sino que su periplo continúa por África. Esta mercancía que sale por el Tarajal tiene un lugar de almacenamiento en el otro lado de la frontera para su posterior distribución. Como señala Moré (2007), el comercio atípico no podría llevarse a cabo sin una amplia infraestructura logística que lo apoye; y parte de esta infraestructura se encuentra en Fnideq.

En este sentido Fnideq cumple una doble función. De un lado opera realizando funciones de almacenaje de la mercancía que sale de Ceuta para que los clientes la distribuyan a otros comerciantes por el resto de Marruecos y –específicamente en el caso del textil y calzado- por toda África. Son grandes almacenes que generan un problema de salud pública en Marruecos, ya que

son bien conocidas las prácticas de re-etiquetaje de los alimentos sin respetar además las normas de almacenaje y cadena del frío en los mismos. Productos que posteriormente se consumen por todo Marruecos.

De otro lado, Fnideq es un zoco gigantesco donde se encuentra todo tipo de productos que se han transportado por la frontera del Tarajal. Según Castan "el zoco de Al Massira tiene 1.320 puestos que venden principalmente productos de contrabando traídos desde Ceuta" (2014:103).

Imagen 17: Establecimiento en Fnideq

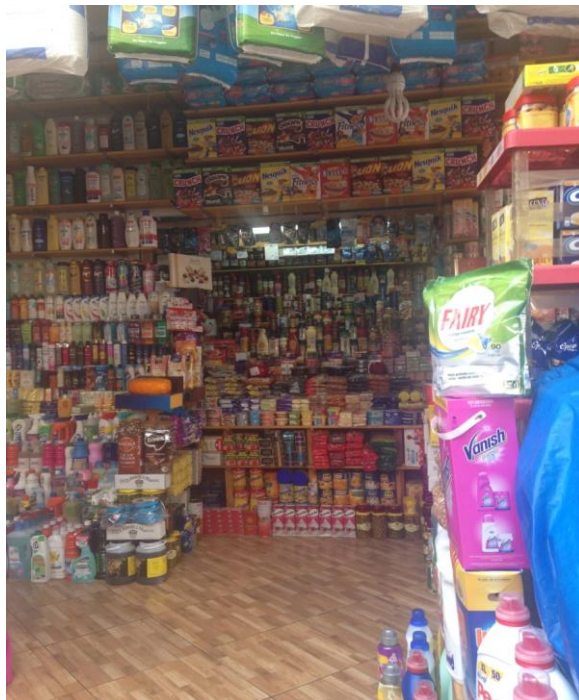


Fuente: Fotografía de Cristina Fuentes.

Melilla tiene su "mercado paralelo" con Nador. En esta localidad marroquí se puede encontrar un gigantesco zoco con productos que claramente han sido transportados desde Melilla.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Imagen 18: Establecimiento en Nador



Fuente: Fotografía realizada por el equipo investigador de la APDHA.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

6. Las porteadoras en clave económica

Las porteadoras son un factor fundamental sin el que no se puede entender el dinamismo económico de Ceuta y su hinterland. En este informe vamos a presentar algunos datos que muestran el movimiento económico que genera el comercio atípico, a sabiendas que estas cifras hay que tratarlas con precaución al ser una actividad que está inmersa en la economía informal del *borderland* y que son meras extrapolaciones y aproximaciones de la realidad económica de la zona.

El Real Instituto Elcano (2013) estima que el comercio atípico supondría el 30% de las exportaciones legales de España a Marruecos, es decir, exportaciones por valor de 1.560³⁴ millones de euros en 2012. Marín (2010) realiza un estudio similar, pero basado en un cálculo econométrico por el que estima que el 46% de las importaciones de Ceuta se convierten en exportaciones a Marruecos, lo que equivaldría a 405.285.933€. En la misma línea, el Consejo español de Economía (2005) afirmaba que el comercio atípico generaba unos 1.000 millones de euros anuales entre Ceuta y Melilla, que Ferrer-Gallardo (2008) estima que se recauda principalmente de alimentos, bebidas, tabaco, tejidos, calzado, telefonía y medicamentos, lo que representaría el 70% de la actividad económica de Ceuta.

Desde el lado marroquí los datos que estima la Cámara de Comercio Americana de Casablanca, es que del comercio atípico viven directamente 45.000 personas, de las cuales el 75% son mujeres; e indirectamente otras 400.000 personas. Por otro lado,

³⁴ Las exportaciones legales de España a Marruecos ascendieron a más de 5.200 millones de euros en 2012 (Real Instituto Elcano, 2013).

el Seminario Independiente marroquí Al-Ayam cifra en 90 millones de euros anuales el monto que supone el soborno a los policías para el desarrollo de este comercio atípico (Ferrer-Gallardo, 2008).

Estas cifras ponen de manifiesto que el trabajo de las porteadoras no es actividad económica secundaria y de poca trascendencia de la frontera hispano-marroquí, sino que, por el contrario, constituye el motor económico de la zona fronteriza; de hecho, Ferrer-Gallardo (2012) afirma que el comercio atípico es tolerado por el impacto económico positivo que recae sobre la región.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

7. Conclusiones

Las conclusiones que arroja este informe giran alrededor de dos cuestiones: el por qué se permite esta situación por parte de autoridades y otros agentes implicados; y la estructuración de género tan marcada en el circuito de las porteadoras.

En relación a la primera cuestión, es preciso incidir en que el fenómeno de las porteadoras es multicausal y tolerado por todos los actores implicados -Unión Europea, España, Ceuta y Marruecos-. Sin embargo, es relevante hacer hincapié en cuáles son las motivaciones de los dos lados de la frontera en perpetuar este porteo y en consecuencia la situación de las mujeres porteadoras.

En lo que se refiere a Marruecos, desde la perspectiva macroeconómica el comercio atípico le perjudica al tener que competir con el régimen fiscal ceutí en sectores estratégicos, como el textil, que frena el desarrollo de empresas nacionales por la mercancía que entra de contrabando por Ceuta. Sin embargo, a nivel microeconómico el comercio atípico es una fuente de empleo para la población del norte de Marruecos que, además, históricamente fue discriminada durante el reinado de Hassan II. Es evidente que podría aumentar la contestación social si se decide suprimir este comercio atípico, con obvias consecuencias internas y externas -inestabilidad dentro del delicado contexto del Magreb-. Tanto es así que el gobierno marroquí puede haber valorado que es preferible tolerarlo, pese a las consecuencias negativas para algunos sectores de producción estratégicos del país.

En lo que se refiere a Ceuta, con su estatus de puerto franco tiene importantes beneficios fiscales entre ellos la aplicación del IPSI con una carga impositiva más baja que el IVA -IPSI oscila entre el 0,5% y el 10%- . Únicamente la recaudación del IPSI a las importaciones supone el 25,7% de los presupuestos de la Ciudad Autónoma. Pero no solamente son los beneficios impositivos, sino que comercio atípico dinamiza a Ceuta. El polígono del Tarajal no existiría -al menos no con este volumen de transacciones- sin el porteo de mercancía; tampoco se podrían imaginar los grandes hipermercados de la ciudad sin el trasiego comercial, ni la actividad portuaria sería tan intensa si la mitad de las exportaciones que llegan al puerto no abandonasen la ciudad en la espalda de las porteadoras. Sin las porteadoras, un empresario ceutí que quisiera comercializar su producto en Tetuán, tendría que utilizar una ruta alternativa; por ejemplo, desde el puerto de Ceuta hasta el puerto de Algeciras y de ahí al puerto de Tánger-Med y posteriormente por vía terrestre a Tetuán para su comercialización. Es fácil comprender los gastos económicos y temporales que supondrían realizar una exportación por esa ruta, cuando entre Ceuta y Tetuán hay 40 kilómetros por vía terrestre.

En clave económica, las exportaciones legales de Ceuta a Marruecos están tasadas por el 20% del Impuesto de Valor Añadido marroquí -equivalente al IVA español- y otro 20% de los derechos arancelarios de Marruecos; mientras que la exportación *alegal*, utilizando a las porteadoras, se pagaría el IPSI que no supera en ningún caso el 10% y la “mordida”³⁵ que no suele superar el 10% del valor de la mercancía.

³⁵ Se conoce como “mordida” al soborno que reciben las autoridades aduaneras por dejar pasar las mercancías por la frontera del Tarajal.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Así que en realidad el interés de la Ciudad Autónoma por regular el comercio atípico no es tanto por intereses económicos sino porque dificulta el turismo económico de la clase media marroquí por las largas esperas para cruzar la frontera y por la imagen que proyecta la frontera del Tarajal sobre la ciudad. Estos factores son los que pretende mitigar el Tarajal II que por un lado aligeraría las colas de entrada a Ceuta desde Marruecos y por el otro, ocultaría -aún más- el trabajo que realizan las porteadoras a diario.

En lo que se refiere a la segunda cuestión, tras la elaboración del presente informe es imposible no preguntarse, ¿por qué las porteadoras son mujeres?

Desde la perspectiva habitual acerca de cómo se suelen asignar los puestos de trabajo en función del género, resulta que si el trabajo de las porteadoras es principalmente físico no parecería lógico que sean ellas las que carguen con fardos de hasta 90 kilos de peso. Sin embargo, hay que cambiar el enfoque, porque no es el esfuerzo físico el que marca las condiciones de las porteadoras sino el bajo prestigio social del trabajo que desarrollan. El comercio atípico que realizan las porteadoras es el último eslabón de la cadena de producción.

Observemos el circuito de las porteadoras para ver la estructura de género. Los comerciantes del Tarajal son prácticamente todos hombres, los clientes al otro lado de la frontera son hombres, los estibadores de las porteadoras son hombres, los encargados de vigilar la mercancía son hombres, los cuerpos de seguridad destinados en Ceuta son mayoritariamente hombres. Las únicas mujeres del circuito son las porteadoras, es decir, aquellas cuyas condiciones sociales, económicas y culturales -sistema

patriarcal- las condena a trabajar cargando sobre sus espaldas las mercancías para otros; en el que tienen unas condiciones laborales más duras, con una remuneración económica más baja y expuestas a la violencia estructural del circuito. Como afirma Phizacklea “el componente femenino de la fuerza de trabajo es altamente atractivo para el poder del capital” (1983:5).

8. Decálogo de mejoras para la situación de las mujeres porteadoras en Ceuta

Después de analizar la situación de las mujeres porteadoras, el contexto en el que su trabajo se desarrolla y los agentes socioeconómicos que intervienen en su actividad diaria, se considera necesario dar un paso más y aportar desde la APDHA propuestas para mejorar la situación de las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí de Ceuta.

- 1) Cierre inmediato del paso del Biutz. Conocido como la *jaula* por la infraestructura rectangular, alambrada y estrecha. Es un paso fronterizo que no cumple con los estándares mínimos de seguridad para las personas y respeto de su dignidad.
- 2) Apertura del Tarajal II. Con las obras finalizadas desde abril de 2016, pedimos que se abra el paso fronterizo de manera inmediata y cumpliendo con lo diseñado en el proyecto: área de descanso para las porteadoras y medidor del fardo para que cumpla con las normativas aduaneras de 40x60 cm.
- 3) Delimitar las competencias entre Policía Nacional, Guardia Civil y Gendarmería marroquí. Actualmente, las competencias entre las distintas fuerzas del orden que actúan en el perímetro fronterizo se han repartido en función de acuerdos informales entre ellas. Solicitamos un documento oficial que regule y limite las competencias de actuación de cada uno de los cuerpos de seguridad que operan en la frontera, el perímetro y el polígono del Tarajal.

- 4) Generar un protocolo de actuación para Policía Nacional y Guardia Civil sobre la salida de mercancías. Es necesario regular la salida de mercancías en la frontera ceutí. Especificando quien fiscaliza, en ausencia de una aduana comercial, las mercancías que pueden salir tanto en vehículos como en la espalda de las porteadoras.
- 5) Dictaminar un peso máximo del bulto. Al igual que se establece un tamaño máximo para los fardos siguiendo las directrices aduaneras, solicitamos que siguiendo el mismo criterio se imponga un peso máximo de 20 kilos por bulto, y limitando a que una persona solo pueda llevar un bulto en concepto de equipaje de mano.
- 6) Habitar zonas que permitan cubrir necesidades básicas. Instalar en el perímetro fronterizo y en el polígono del Tarajal unos espacios públicos para que las porteadoras puedan satisfacer sus necesidades básicas como son: baños públicos suficientes y con limpieza regular, fuentes de agua potable, planificación de zonas arboladas que den sombra a los lugares de espera de las porteadoras, asientos.... No queremos ver más a las porteadoras sentadas en la arena de la playa durante horas al sol.
- 7) Apertura de una aduana comercial entre Ceuta-Marruecos. Pedimos a las autoridades políticas que ahonden esfuerzos para abrir una aduana comercial, de modo que los empresarios de ambos lados de la frontera puedan tener una actividad comercial legal y digna, que respete los derechos humanos.
- 8) Consideración de las porteadoras como trabajadoras. Las porteadoras no son mujeres marroquíes que van a hacer compras al polígono del Tarajal, son mujeres que a cambio de un porcentaje del valor del bulto y del peso

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

reciben una retribución económica por pasar el fardo de Ceuta a Marruecos. Es por ello, que se necesita considerarlas jurídicamente como trabajadoras transfronterizas.

- 9) Revisiones a las naves del polígono del Tarajal. Es necesario por parte de la administración ceutí que se realicen controles periódicos a las naves del polígono del Tarajal en los cuales se revisen: el tipo de licencia de venta, las personas que trabajan allí, el origen de la mercancía que almacenan; así como la titularidad de la propiedad o alquiler de la nave.
- 10) Mejorar las infraestructuras del Tarajal. La infraestructura de la frontera del Tarajal está obsoleta en todos los sentidos desde el plano físico y arquitectónico hasta el tecnológico. Una ampliación de la infraestructura fronteriza unida a un salto tecnológico de los mecanismos de control haría que aumentase la rapidez sin necesariamente descuidar el control fronterizo.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Bibliografía

- Amirah, Haizam (2013). España-Marruecos, una apuesta por el acercamiento. Madrid: Real Instituto Elcano.
- Anderson, James (2001). *Theorizing State Borders: 'Politics/Economics' and Democracy in Capitalism*. CIBR/WP01-1. Belfast: CIBR Working Papers in Border Studies.
- Andreo, Juan Carlos y Santa Cruz, Santiago Alonso (2009). *La situación actual del servicio doméstico transfronterizo en la ciudad autónoma de Ceuta*. La Coruña: Working Papers.
- Aziza, Mimoun (2006). La frontière de Nador-Melilla, une frontière européenne en terre marocaine. Analyse des relations transfrontalières. Paper presentado en el Workshop 'Le Rio Bravo Méditerranéen: les régions frontalières a l'heure de la mondialisation. LAMES- EL COLEF. Aix en Provence 09 y 10 de mayo 2006.
- Aznar, María José (2010). Ceuta en la Unión Europea: Situación y convergencia. En Gómez, Cecilio (Coord.) *Estudios sobre el Régimen Económico y Fiscal de Ceuta: Presente y futuro* (pp. 223-251). Granada: Centro de Estudios Jurídicos Granada.
- Balibar, Etienne (2005). Fronteras del mundo, fronteras de la política. *Alteridades*, 15, 30, 87-96.
- Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 81, de 5 de abril de 1994 de Acuerdo de Adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985.

Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 103, de 30 de abril de 2011.
Real Decreto 557/2011, de 20 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, tras su reforma por Ley Orgánica 2/2009.

Bourdieu, Pierre (1980). L'identité et la Représentation. Éléments pour une réflexion critique sur l'idée de région. *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 35, 63-72.

Castan, Jaume (2014). *La fortaleza europea: Schengen, Ceuta y Melilla*. Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes.

Espiñeira, Keina (2013). Colonialidad en la frontera Ceutí. Sebta masi Schengen, masi Euroba. *Ecléctica, Revista de estudios culturales*, 2, 5-18.

Ferrer-Gallardo, Xavier (2008). Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla: explorando los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 51, 129-149.

Fuentes, Cristina (2016a). Las porteadoras: la vergüenza institucionalizada de la frontera sur europea. El caso de Ceuta. *Informe de Derechos Humanos en la Frontera Sur*. Sevilla: APDHA, pp. 37-48.

Fuentes, Cristina (2016b). El comercio atípico en la frontera hispano-marroquí. El caso de las porteadoras. *Revista Internacional de Estudios Migratorios*, 6, 84-107.

García Flórez, Dionisio (1999). *Ceuta y Melilla. Cuestión de estado*. Ceuta, Melilla: Consejería de Cultura.

Giddens, Anthony (2007). *Sociología*. Madrid: Alianza editorial.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

- Gold, Peter (2000). *Europe or Africa? A contemporary study of the Spanish North African Enclaves of Ceuta and Melilla*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Martín, Aureliano (2009). *La problemática de los trabajadores transfronterizos*. Ceuta: Comisiones Obreras.
- Moré, Ignacio (2007). *La vida en la frontera*. Madrid: Marcial Pons.
- Phizacklea, Anne (1983). *One way ticket. Migration and female labour*. Londres: Routledge & Kegan Paul.
- Policía Nacional (2009). *Biutz*. Madrid: Área de Comunicación de la Policía Nacional.
- Recensement General de la Population et de l'Habitat (2014). *Caracteristiques demographiques et socio-economiques. Serie regionale. Región de Tánger-Tetuán*. Rabat: Haut Commissariat au Plan. Royaume du Maroc.
- Soddu, Pietro (2002). *Inmigración extracomunitaria en Europa: el caso de Ceuta y Melilla*. Archivo de Ceuta.
- Van Dijk, Teun (1981). *Studies in the pragmatics of discourse*. La Haya: Mouton.
- Zapata-Barrero, Ricard y Ferrer-Gallardo, Xavier (eds.) (2012). *Fronteras en Movimiento. Migraciones hacia la Unión Europea en el contexto Mediterráneo*, Barcelona: Edicions Bellaterra.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

ANEXO 1: DECLARACIÓN DE TETUÁN SOBRE LAS MUJERES PORTEADORAS EN LAS FRONTERAS DE CEUTA Y MELILLA.

Conclusiones y recomendaciones para la dignidad de las mujeres que portan mercancías en las fronteras de Ceuta y Melilla, de las Jornadas “Porteadoras y Derechos Humanos en la Frontera de Ceuta”, celebradas en Tetuán los días 21 y 22 de abril de 2012.

Reunidas en Tetuán, las organizaciones abajo citadas queremos alertar a la opinión pública sobre la grave situación de las mujeres que portan mercancías en las fronteras de Ceuta y Melilla, a la vez que exigir a las autoridades competentes a todos los niveles que se tomen las medidas necesarias para respetar sus derechos y su dignidad.

Miles de mujeres cruzan diariamente la frontera desde Marruecos hacia Ceuta y Melilla para proveerse de mercancías en los polígonos fronterizos de ambas ciudades, transportándolos después en sentido contrario para entregarlos en Marruecos, en pesados fardos que pueden alcanzar hasta cien kilos de peso.

Las condiciones de este trasiego de mercancías tolerado, atípico o ilegal, son verdaderamente inhumanas. Al enorme peso que transportan para conseguir una mayor remuneración en torno a los cinco euros por porte, se suman, como hemos podido constatar, la inhumanidad física del paso en sí, la frecuente violencia policial, el tener que efectuar pagos de soborno a la policía, los acosos sexuales o el requisamiento de la mercancía de forma arbitraria.

En su mayoría son mujeres solteras, viudas, repudiadas o divorciadas aunque también las hay casadas. Todas ellas, con una importante necesidad de conseguir ingresos económicos.

Su objetivo diario es pasar el mayor número de veces posible aunque solo lo consiguen de dos a tres veces; no hay tiempo para más porque la frontera se cierra al paso de mercancías sobre la una. Por cada paquete transportado una mujer cobra de 4 a 6 euros dependiendo del peso que siempre supera los 50 kilos pero que puede llegar hasta los cien.

Las condiciones del paso provocan frecuentes avalanchas en las que a veces han muerto aplastadas algunas mujeres, como **Zafia Azizi** en noviembre de 2008 en Melilla o **Bushra y Zhora**, en mayo de 2009, en la frontera de Ceuta.

Un trasiego ilegal de mercancías que reporta unos 1.400 millones de euros y que supone casi un tercio de la economía de ambas ciudades autónomas. De esta actividad viven directamente 45.000 personas en Marruecos y otras 400.000 indirectamente, según la Cámara de Comercio Americana de Casablanca. Además, supone una importante cantidad de ingresos a través del soborno (unos 90 millones de euros anuales según el Semanario Independiente marroquí Al-Ayam).

Las porteadoras deben sortear la violencia policial, salir ilesas de las avalanchas, soportar los golpes o el acoso sexual, pagar los sobornos, aguantar el frío, la lluvia o el calor extremo, llevar la carga y recibir las directrices de quienes controlan el paso de mercancías y se enriquecen con él. Pero, sobre todo, deben intentar sobrevivir en unas fronteras donde la mercancía es la dueña del ser humano. Las porteadoras son el motor que mueve la economía a ambos lados de las fronteras entre Ceuta y Melilla y Marruecos, pero nadie hace nada por evitar la tragedia humana

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

que su trabajo supone ni se preocupa por sus derechos y su dignidad.

DE ESTA FORMA CONSTATAMOS

Que se están produciendo gravísimas violaciones de los derechos humanos y de la dignidad de las personas en las fronteras de Ceuta y Melilla, y que se están vulnerando Tratados y Convenciones Internacionales de protección de tales derechos de las que tanto el Reino de España como el Reino de Marruecos son parte.

POR ELLO PLANTEAMOS A LA OPINIÓN PÚBLICA Y LAS AUTORIDADES COMPETENTES LAS SIGUIENTES REFLEXIONES Y RECOMENDACIONES:

1. Que ni las razones de estado ni los intereses económicos o políticos pueden estar por encima del respeto a los derechos humanos. Y esto alcanza también a las fronteras, puntos sensibles que no pueden obviar el cumplimiento de los Tratados Internacionales y la legislación humanitaria
2. Que más allá de razones normativas que pudieran dificultarla, pero que nunca pueden estar por encima de los derechos humanos, sería importante habilitar mecanismos para que el tránsito de mercancías pudiera hacerse de forma que no perjudique tan gravemente la salud de estas mujeres
3. Que para evitar situaciones trágicas o simplemente el acoso y el peligro que supone el tránsito por lugares no preparados para pasar con comodidad personas y fardos, es preciso modificar la estructura física de los túneles de paso.

4. Que, en este mismo orden de cosas, también es necesario considerar la posibilidad de permitir el uso de medios mecánicos manuales para el porte de dichas mercancías.

5. Que es imprescindible una acción decidida de las autoridades para acabar con los abusos policiales incompatibles con un estado de derecho: violencia, golpes, abusos, sobornos, medidas arbitrarias, requisamiento de mercancías sin motivo, etc., castigando, si es necesario, a los culpables de tales violencias pero, sobre todo, vigilando el respeto escrupuloso de la dignidad de las personas por parte de las fuerzas policiales.

6. Que resulta imprescindible apostar por un desarrollo sostenible que tenga como prioridad las personas y el empleo digno en toda la zona. Ello evitaría que miles de mujeres se vean obligadas a un trabajo tan cruel e inhumano como el porteo de mercancías en las fronteras.

Tetuán, 22 de abril de 2012

PRIMEROS FIRMANTES

Asociación Pro Derechos
Humanos Andalucía - APDHA

Asociación Pateras de la Vida

Asociación Pro Derechos
Humanos de Melilla - APDHMI

Red Asociaciones del Norte de
Marruecos - Chabacka

Comisión Española de Ayuda
al Refugiado - CEAR

Association Almunadila -
Femme Millitante

Asociación Elin

Association Almouatina

Asociación Dignidad Mujeres
y Niños Ceuta - DIGMUN

Association Marocaine des
Droits Humains - AMDH

Asociación AL AMBAR de
Ceuta

Organisation Marocain des
Droits Humains - OMDH

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

Entrepueblos	Ligue Nationale des Droits de l'Homme - LNDH
Manos Unidas de Ceuta	Institut Féminine à Martil
Foro Social Espiritualidades y Éticas del Mediterráneo	Union d'Action Féminine - UAF
Iniciativa Cambio Personal justicia Global	Alliance des Femmes du Maroc pour le Développement
Coordinadora de Barrios de Madrid	Association Tawaza
Institut drets Humans de Catalunya - IDHC	Reseau Euromediterranéen Droits l'Homme - REMDH
Asociación Uyamaa	Centro Cultural Lerchundi de Martil
Centro Malaika	

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

ANEXO 2: DECLARACIÓN DE MARTIL SOBRE MUJERES QUE TRANSPORTAN MERCANCÍAS EN LA FRONTERA DE CEUTA CON MARRUECOS.

Mayo 2016

1. Un trabajo no reconocido en una frontera en la que se vulneran gravemente los derechos humanos

La frontera del Tarajal es el espacio geográfico que separa dos realidades bien diferenciadas: el territorio marroquí y el español. Los indicadores sociodemográficos de ambos países vecinos hacen hincapié en las notables diferencias. De hecho, el informe sobre Fronteras Más Desiguales del Mundo (FMD) sitúa a la frontera hispano-marroquí como la séptima más desigual del mundo.

Estos indicadores son útiles para hacernos comprender por qué alrededor de 7.000 mujeres cruzan diariamente la frontera del Tarajal para buscar la oportunidad de conseguir unos dirham con los que alimentar a sus familias. Estas mujeres transfronterizas son: trabajadoras sexuales, empleadas domésticas y porteadoras.

En el caso de las porteadoras, se trata de mujeres marroquíes, mayoritariamente de los municipios de la *wilaya* de Tetuán - Castillejos, Rincón, Martil y Tetuán- que se desplazan a Ceuta, concretamente a las naves industriales situadas en el polígono del Tarajal, para trasladar bultos cargados de mercancías al lado marroquí de la frontera por el denominado puente del Biutz.

Este puente del Biutz es en sí mismo un símbolo de las vulneraciones de derechos humanos de todo tipo que se

producen en la frontera de Ceuta. Se trata de una jaula, un rectángulo metálico, cubierto por los laterales y por arriba, unidireccional, de una longitud de un kilómetro sin ningún tipo de seguridad, en el que las porteadoras deben avanzar lo más rápido posible para salir de ahí y soltar la mercancía al empresario del lado marroquí.

En este trabajo que realizan miles de mujeres porteadoras a diario sufren agresiones y arbitrariedades de todo tipo: acoso y abuso sexual, vejaciones e insultos, maltratos físicos y psicológicos, confiscaciones de la carga, exigencia del pago de sobornos, rechazo a sellar el pasaporte e incluso avalanchas que han llegado a costarles la vida a porteadoras, como el caso de Busrha y Zhora en 2009. Por únicamente ganancias de 8 a 15 euros al día con lo que alimentar a sus familias y, además, abocadas a la exclusión social en su sociedad de origen.

La inexistencia de una Aduana Comercial entre Ceuta y Marruecos no permite el tránsito regular de mercancías, excepto el equipaje de mano sin limitación de peso. Todo lo que puedan cargar sobre su cuerpo: fardos cargados de todo tipo de mercancía -mantas, alimentación, tecnología, material médico, vestimenta etc.- de un peso de 60 a 90 kilos, que tienen que cargar en sus espaldas y brazos, porque no les permiten llevarlos en carros u otro medio de transporte.

Es pues un trabajo no reconocido, sin ninguna protección y sujeto a todo tipo de arbitrariedades.

Las mercancías que transportan, libres de aranceles e impuestos, incluso de controles sanitarios, cruzan todo Marruecos y llegan, incluso, al África subsahariana. Supone, en algunos casos, la invasión de productos contaminantes para el medio ambiente por un lado y por otro lado, fuera de todo control sanitario con la consiguiente peligrosidad para la población autóctona.

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

2. Es preciso un compromiso social y político para acabar con esta situación de vulneración de derechos y falta de respeto a la dignidad de las mujeres trabajadoras porteadoras

CONSTATAMOS pues que se están produciendo gravísimas violaciones de los derechos humanos y de la dignidad de las personas en las fronteras de Ceuta y Melilla, y que se están vulnerando Tratados y Convenciones Internacionales de protección de tales derechos de las que tanto el Reino de España como el Reino de Marruecos son parte.

Creemos imprescindible en primer lugar un compromiso social entre los colectivos y organizaciones de la sociedad civil de Ceuta, Marruecos y España para conseguir en que se visibilice esta situación que poderosos intereses mantienen oculta. Y también para exigir que se dispongan las infraestructuras necesarias, pero sobre todo para que se respeten los tratados internacionales de defensa de los derechos de los trabajadores y se lleguen a los acuerdos necesarios entre ambos países para dignificar el trabajo de estas personas con todos sus derechos.

Y, en segundo lugar, pedimos también a los partidos políticos y a las administraciones de ambos países para caminar en este sentido de dignidad y respeto, implementando los acuerdos y medidas necesarias para ello. Porque las personas y sus derechos están por encima de cualquier geoestrategia o interés político o económico.

En este sentido constatamos que las demandas que venimos haciendo las organizaciones sociales desde hace varios años han sido sistemáticamente desoídas y apenas o más bien en nada se ha avanzado.

3. Recomendaciones y propuestas

Ampliar la mirada, profundizar y visibilizar que las leyes por las que se rigen las ciudades fronterizas sin aduana comercial, en concreto Ceuta, tienen consecuencias sociales y económicas para ambas orillas y las mujeres porteadoras son el instrumento fácil utilizado para beneficios de algunas empresas y empresarios, mientras los derechos mínimos de estas trabajadoras siguen siendo vulnerados.

Por ello proponemos:

- 1) Seguir coordinando los esfuerzos entre los movimientos sociales de ambas orillas para presionar a nuestros respectivos gobiernos, con el fin de buscar soluciones a este dilema y no ignorarlo.
- 2) Desarrollar un proyecto de investigación que proporcione un informe realizado de forma participativa como instrumento para profundizar en la acción en el ámbito político por parte de los movimientos sociales.
- 3) Pedimos la apertura de un diálogo entre ambos gobiernos sobre la situación transfronteriza, que bien que se pone en marcha para el control migratorio y se ignora en el respeto a los derechos humanos en la frontera.
- 4) Establecer un observatorio permanente de la vulneración de derechos humanos en la fronteras sobre las trabajadoras porteadoras
- 5) En vez de jaulas degradantes, establecer nuevos cruces en esta zona, en donde se abran cuatro nuevos pasos, similares

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta

al modelo de Melilla propuesto por la Unión Europea. El primero será asignado para los alumnos, el segundo para los pasajeros, el tercero para los portadores y el último para los vehículos.

- 6) Más allá de razones normativas que pudieran dificultarla, pero que nunca pueden estar por encima de los derechos humanos, sería importante habilitar mecanismos para que el tránsito de mercancías pudiera hacerse de forma que no perjudique tan gravemente la salud de estas mujeres. Creemos que es necesario considerar la posibilidad de permitir el uso de medios mecánicos manuales para el porte de dichas mercancías
- 7) Es imprescindible una acción decidida de las autoridades para acabar con los abusos policiales incompatibles con un estado de derecho: violencia, golpes, abusos, sobornos, medidas arbitrarias, requisamiento de mercancías sin motivo, etc., castigando, si es necesario, a los culpables de tales violencias pero, sobre todo, vigilando el respeto escrupuloso de la dignidad de las personas por parte de las fuerzas policiales.
- 8) Finalmente, establecer relaciones entre ambos países, para conseguir aportar los fondos y la cooperación necesaria para apostar por un desarrollo sostenible de toda la zona de la *wilaya* de Tetuán, que tenga como prioridad las personas y el empleo digno en toda la zona. Ello evitaría que miles de mujeres se vean obligadas a un trabajo tan cruel e inhumano como el porteo de mercancías en las fronteras.

Martil – Tetuán – Mayo 2016

Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta



**Asociación Pro Derechos
Humanos de Andalucía**

www.apdha.org

Colabora y financia



**Diputación
de Cádiz**

