



Las mujeres porteadoras en la frontera del Tarajal: el fin del “comercio atípico”, unas relaciones laborales no regularizadas*

WOMEN PORTERS AT THE TARAJAL BORDER: THE END OF “ATYPICAL TRADE”,
NON-REGULARIZED LABOR RELATIONS

Alejandro Arnet Rodríguez

Profesor Tutor de Centro Asociado de la UNED en Ceuta
Doctorando

Universidad Nacional de Educación a Distancia
alearnet@ceuta.uned.es  0000-0001-7179-2138

Recibido: 02.12.2023 Aceptado: 05.06.2024

RESUMEN

En el presente trabajo se aborda la situación del colectivo conocido como porteadoras, que llevaban a cabo su actividad diaria transfronteriza culminada en el año 2019. Hablamos de un colectivo singular debido a su especial vulnerabilidad, indefensión y feminización. Todo ello producto de la falta de regulación y de cobertura en el sistema público de la Seguridad Social, así como una relación contractual no enmarcada en el Derecho del Trabajo. Por tanto, definiciones conceptuales en materia de “comercio atípico”, “contrabando”, “porteo transfronterizo”, se abordan en el presente artículo. La determinación de la relación laboral del colectivo de porteadoras es analizada desde una perspectiva dual en una dimensión tanto de iure como de de facto, especialmente en esta última acepción. La visión de determinados informantes claves, conocedores sobre este tipo de actividad atípica finalizada hace casi un lustro han sido plasmadas en el documento que presentamos. Del mismo modo se plantean algunas de las líneas de futuro sobre el previsible modelo económico de Ceuta en un ámbito distinto y distante al malogrado porteo transfronterizo.

ABSTRACT

This paper addresses the situation of the group known as carrier, who carried out their daily cross-border activity that culminated in the year 2019. We are talking about a particularly unique group due to its special vulnerability, defenselessness, feminization and, above all, lack of regulation and consequent coverage in the public Social Security system, as well as a contractual relationship not framed in Labor Law. Therefore, conceptual definitions regarding “atypical trade”, “smuggling”, “cross-border carrier” are

PALABRAS CLAVE

Feminización
Comercio atípico
Porteadoras
Contrabando
Transfronterizo
Ceuta

KEYWORDS

Feminization
Atypical trade
Carriers
Smuggling
Cross-border
Ceuta

* El artículo no ha sido desarrollado al amparo de las actividades de un grupo de investigación.

addressed in this article. The determination of the employment relationship of the group of porters is also analyzed from the perspective of both a de iure and de facto dimension, especially in the latter sense. The vision of certain key informants, knowledgeable about this type of atypical activity culminated almost five years ago; They have also been reflected in the document that we present. In the same way, some of the lines of future regarding the foreseeable economic model of Ceuta are proposed in a different and distant area from the ill-fated cross-border portage.

SUMARIO

- I. INTRODUCCIÓN
 - A. Aproximación conceptual a la figura de la porteadora
 - B. Metodología empleada en la elaboración del presente artículo
- II. EL ESPACIO TRANSFRONTERIZO DEL PORTEO
 - A. Comercio atípico
 - B. Ámbito transfronterizo de la actividad de porteo
 - C. Contrabando
 - D. Reve cronología del fenómeno del porteo
 - E. El caso especial de la barriada fronteriza benzú
- III. DETERMINACIÓN DE LA RELACIÓN LABORAL DEL COLECTIVO
 - A. Definición de trabajador
 - B. Aproximación conceptual al derecho del trabajo
 - C. Otras acepciones jurídicas que nos distancian del derecho del trabajo en cuanto al porteo de mercancías
- IV. EFECTOS ECONÓMICOS PROVOCADOS POR EL CIERRE FRONTERIZO EN CEUTA
 - A. Medidas tomadas por parte del gobierno marroquí, previas al cierre fronterizo en 2020
 - B. Efectos en la economía ceutí, como efecto del cierre fronterizo en la economía ceutí
 - C. Perspectivas de futuro y alternativas al malogrado “comercio atípico”
- V. CONCLUSIONES
Bibliografía

I. INTRODUCCIÓN

A. Aproximación conceptual a la figura de la porteadora

La figura de la porteadora se ha encontrado enmarcada principalmente en mujeres marroquíes, residentes en los municipios limítrofes a la frontera hispano-marroquí, desplazándose casi a diario a ambos lados de la frontera (a excepción de viernes a domingo). Estos desplazamientos diarios encontraron su motivación en fines económicos, ejerciendo una actividad “laboral”, aunque ésta no se ajuste a lo que conceptualmente sea considerado como tal; al menos en lo concerniente a una situación regularizada amparada en el Derecho del Trabajo. Este tipo de actividad, al que hacemos alusión, y que podríamos definir más bien como de tipo “pseudolaboral”, se fundamentaba y motivaba en el transporte de mercancías desde el territorio español al marroquí; por la que la porteadora por cuya carga recibía parte del beneficio de

la referida mercancía. Este tipo de acción tan peculiar se erradicó en 2019, novedad que motiva y justifica la presente publicación, así como las referencias a un colectivo tan vulnerable como aquellas mujeres que cargaban sobre sus espaldas aquellos pesados bultos. Hablamos sin duda de las conocidas como “porteadoras” con un componente altísimo en cuanto al grado de feminización a la que estuvo sometida este colectivo tan vulnerable, al estar principalmente conformado por mujeres; de ahí que hablemos exclusivamente de género femenino.

Existen escasas referencias bibliográficas que abordan este fenómeno, así como el colectivo que la ejercía de manera habitual como medio de vida. Por tanto, tenemos que acudir al respecto como punto de referencia el Informe elaborado por parte de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA), cuyo título es “Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta¹”. En este informe pionero sobre esta materia, se plasmó el trabajo de campo realizado por esta entidad desde 2011 hasta que culminó este tipo de actividad no regularizada. La inmediata consecuencia a la elaboración y ulterior publicación del referido informe, fue la creación de una red de tejido asociativo transfronterizo, con la intención de visibilizar la situación de las mujeres porteadoras, teniendo como resultado directo la *Declaración de Tetuán de abril de 2012*. A raíz de este manifiesto nos encontramos con el primer documento sobre vulneración de Derechos Humanos de las porteadoras, firmado por más de una treintena de asociaciones marroquíes y españolas².

Por otro lado, y, en el asunto en cuestión, la autora Cristina Fuentes Lara ha elaborado diversos estudios sobre esta materia tan sensible en los momentos en los que el denominado como “comercio atípico” era esencia del tránsito fronterizo ceutí. Con posterioridad, el gobierno marroquí publicó, siete años después de la citada declaración, un informe en el que señaló que 2016 había sido el año con más “violencia fronteriza” y con peores condiciones estructurales en la frontera de Ceuta con Marruecos³.

Situándonos en la génesis del fenómeno del análisis de las porteadoras de Ceuta, debemos remontarnos al año 1995. La creación de la doble valla en las ciudades de Ceuta y Melilla, se erigieron como el laboratorio de la “securitización de Europa”, de tal forma que, a la vez que el Acuerdo *Schengen* eliminó las fronteras internas, se comenzaron a construir vallas en la frontera exterior de Europa⁴. No obstante, el escenario en el que se desarrolló el fenómeno del porteo se enmarcó principalmente en la frontera del Tarajal, siendo el único paso fronterizo habilitado y disponible en la Ciudad, salvo

1. Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA), disponible en: <https://www.apdha.org/media/informe-mujeres-porteadoras-2016.pdf>.

2. 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 https://www.apdha.org/media/declaracion_tetuan_porteadoras2012.pdf.

3. Lara, C. F. y Caro, A. R.: “La feminización de la pobreza Las porteadoras son mujeres marroquíes, residentes en los municipios adyacentes a las fronteras hispano-marroquíes, que se desplazan a localidades españolas fronterizas –Ceuta y Melilla– con fines laborales. Las porteadoras”, n. d., pp. 98–124.

4. Fuentes Lara, C.: *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropea: el caso de Ceuta*, Monografía CIS, 2019, p. 316.

la excepción de encomendar la implementación un paso fronterizo *ad hoc* en el año 2017, denominado “Tarajal II”, dedicado en exclusiva al porteo.

B. Metodología empleada en la elaboración del presente artículo

La metodología empleada para llegar a los resultados y conclusiones del presente artículo ha sido esencialmente de carácter cualitativo. Para ello se ha utilizado como principal instrumento de medida la entrevista en profundidad semi-estructurada a informantes clave⁵. En este sentido se ha tenido en cuenta la aportación del testimonio de los siguientes informantes clave:

- El Secretario General de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Ceuta.
- El ex secretario General de UGT y miembro del Consejo Económico y Social de Ceuta hasta su disolución.
- El primer presidente de la Asociación del Polígono del Tarajal.
- Un foto-periodista *freelancer colaborador* en diversos medios de comunicación.
- Una activista de la Asociación Cooperación Alternativa⁶.
- La presidenta de la Asociación Vecinal de la Barriada Benzú⁷.

La técnica de análisis empleada en el testimonio de los distintos informantes ha sido el análisis de discurso⁸. Como complemento a las entrevistas realizadas se ha llevado a efecto una revisión de publicaciones previas, así como otras coetáneas al periodo previo de la suspensión definitiva de este tipo de actividad. De manera complementaria a estas publicaciones científicas a las que hemos hecho mención, se han referenciado otras de contenido audiovisual y/o gráfico localizadas en otros medios tales como páginas web propias de entidades o la misma plataforma *YouTube*⁹.

II. EL ESPACIO TRANSFRONTERIZO DEL PORTEO

A. Comercio atípico

Durante el periodo en el que se mantuvo el porteo a ambos lados de la frontera, por parte de las autoridades españolas se le otorgó el eufemismo de “comercio atípico”. Pero ¿qué aproximación conceptual podríamos determinar al respecto? El elemento esencial en el que se desarrollaba este tipo de actividad era el comercio, aunque las relaciones derivadas del mismo resultan harto complejas en cuanto a

5. Se trata de personas que por sus vivencias, experiencias, erudición o conocimiento establecen una conjunción ideal para aportar una fuente esencial de información.

6. Cooperación Alternativa <https://cooperacionalternativa.org/>.

7. La barriada de Benzú se encuentra situada en plena costa atlántica y junto a la frontera con Marruecos, ubicada en la parte noroccidental de Ceuta. Cerca de esta barriada se encuentra el poblado de Beliones (Marruecos).

8. Esta técnica aporta una descripción de las estructuras y de los puntos estratégicos de los discursos escritos o hablados que permite el análisis de las expresiones, sintaxis, gestos y silencios de las entrevistas en profundidad.

9. YouTube es un sitio web de origen estadounidense dedicado a compartir vídeos.

su análisis, tal y como iremos desgranando a lo largo del presente artículo. A este tenor y desde una perspectiva etimológica, entenderíamos por comerciante¹⁰ lo siguiente: “El comerciante (denominación que emplea el Código de Comercio) o, más propiamente dicho, el empresario mercantil es la persona física o jurídica que se sirve de una empresa para realizar en nombre propio una determinada actividad económica de naturaleza comercial o industrial. El comerciante, en nombre propio y por sí o por medio de otro, ejerce por tanto de forma organizada y profesional, una actividad económica dirigida a la producción o a la mediación de bienes o de servicios para el mercado”.

En una aproximación inicial y, en el escenario en el que se desarrollaba la actividad del porteo, comerciante y comprador eran las dos caras de una misma moneda. De hecho, para entender ciertos conceptos, tendríamos que determinar qué entendemos y a cuándo nos remontamos para definir con precisión la acepción etimológica que nos aproxima a lo conocido como “comercio atípico”. Siguiendo a Antonio Guerra Caballero¹¹ en cuanto al origen de esta actividad no regularizada a la que hacemos referencia con Marruecos se remonta, según sus investigaciones, a comienzos del siglo XV; tal y como plasmaba en un artículo en el diario decano de la ciudad¹². La fuente consultada¹³ por este autor hacía mención a El Vaticano como garante y emisor de la autorización para que los habitantes de Ceuta pudieran comercializar con los marroquíes en la “compra y venta de toda clase de géneros, excepto armas, principalmente víveres y artículos de primera necesidad”. La autorización papal era entonces obligada por el contexto histórico medieval y debido a que las relaciones comerciales entre musulmanes y cristianos se encontraban en aquel periodo histórico, totalmente prohibidas en el III Concilio de Letrán del año 1179, así como en el IV Concilio de 1215. Dicha autorización la concedió el Papa Martín V, mediante la Bula *Super Gregem Dominicum*, estipulada para Ceuta el 3 de julio de 1418. Por tanto, nos encontramos con una regulación primigenia de los inicios de este tipo de comercio que se remonta a más de seis siglos de antigüedad y de manera ininterrumpida desde la reconquista de la ciudad de Ceuta en 1415. Cabe destacar que durante los 165 años en los que Ceuta fue portuguesa, así como durante los 444 años continuados en los que Ceuta es española hasta el momento actual, nunca se interrumpió el tráfico de intercambio de mercancías entre el norte de Marruecos y Ceuta, salvo el caso excepcional del gran asedio promovido por Muley Ismail o sitio de Ceuta¹⁴.

10. Definición establecida por la Enciclopedia Jurídica (tomo 4, p. 2183), elaborada por La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

11. Antonio Guerra Caballero, ha sido presidente de los Tribunales Económico-Administrativo de Ceuta y Melilla, profesor tutor de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) en Ceuta y colaborador incesante en el diario *El Faro de Ceuta*, en el que hace exposición de muchas de sus investigaciones.

12. El Faro de Ceuta: *El origen del comercio atípico con Marruecos*, 13 de abril de 2020, <https://elfarodeceuta.es/origen-comercio-atipico-marruecos/>.

13. Archivo Secreto de El Vaticano, volumen 110, folio 178, consta el documento 142, páginas 277 y siguientes, que el 4 de abril de 1418, el rey portugués Juan I escribió al Papa Martín V para establecer un comercio desde Ceuta con los marroquíes.

14. El sitio de Ceuta, también llamado sitio de los treinta y tres años, fue un bloqueo armado de fuerzas marroquíes sobre la ciudad de Ceuta. Comenzó el 23 de octubre de 1694 y se dio por finalizado el 22 de abril de 1727.

B. Ámbito transfronterizo de la actividad de porteo

Situándonos en un momento histórico más contemporáneo, tras el Acuerdo de *Schengen*¹⁵, Ceuta se convertiría en frontera sur de Europa, junto con la ciudad de Melilla; siendo ambos territorios las únicas fronteras exteriores terrestres de la Unión en el continente africano, limítrofe con un país con notables diferencias socioeconómicas como es Marruecos. En este sentido el estatuto firmado por Marruecos con la Unión Europea preveía el reforzamiento de relaciones comerciales próximo a la adhesión, la culminación de una Política Europea de Vecindad y un Plan de Acción entre la Unión Europea y Marruecos, en los que se debían establecer acuerdos de libre comercio, agricultura y servicios. Prácticamente desde su origen como institución, la Unión Europea destinó cuantiosos recursos financieros para Marruecos, apadrinado por España. En el Acta Final del Acuerdo de Adhesión de nuestro país a *Schengen*, en su apartado III, 1 (Declaración relativa a las ciudades de Ceuta y Melilla) establece lo siguiente: “a) Seguirán aplicándose por parte de España los controles actualmente existentes para mercancías y viajeros procedentes de las ciudades de Ceuta y Melilla previos a su introducción en el territorio aduanero de la Comunidad Económica Europea, de conformidad con lo previsto en el protocolo número 2 del Acta de Adhesión de España a las Comunidades Europeas. b) Continuará igualmente aplicándose 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”.

Pese a quedar meridianamente claro el estatus fronterizo de sendas ciudades frente a un país tercero como es Marruecos, la postura de este país no resulta ser tan clara al respecto; debido a sus reivindicaciones soberanistas sobre estas ciudades españolas. *A contrario sensu*, para el Director Regional de Aduanas Marroquí para Tánger, Tetuán y Alhucemas, “Ceuta y Melilla no son fronteras”, tal y como esgrimía en febrero de 2020¹⁶: “Ceuta y Melilla –que para Lakhdar “no son fronteras” por tratarse de ciudades que Marruecos no reconoce como españolas– “no son ni han sido nunca pasos comerciales, sino de pasajeros”: en este sentido, deben pasar a ser “como los aeropuertos”, donde los pasajeros entran con bienes para su consumo personal a pequeña escala. Lakhdar dio a entender que la prohibición de lo que los ceutíes y melillenses llaman “comercio atípico” ya no tendrá vuelta atrás, “salvo que vengan a ordenarme que se legaliza el contrabando”(…) “Durante décadas hubo cierta tolerancia, incluso laxismo por nuestra parte” –reconoce–, pero llegó un momento en que los empresarios marroquíes, tanto fabricantes como importadores, se quejaron de la competencia desleal que suponían los productos llegados de Ceuta y Melilla, “cuyo

15. Instrumento de ratificación del Acuerdo de Adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen de 14 de junio de 1985 entre los Gobiernos de los Estados de la Unión Económica Benelux, de la República Federal de Alemania y de la República Francesa, relativo a la supresión gradual de los controles en las fronteras comunes, firmado en Schengen el 19 de junio de 1990, al cual se adhirió la República Italiana por el Acuerdo firmado en París el 27 de noviembre de 1990, hecho el 25 de junio de 1991 (BOE núm. 81, de 5 de abril de 1984). <https://www.boe.es/boe/dias/1994/04/05/pdfs/A10390-10422.pdf>.

16. La Vanguardia: *Marruecos quiere hacer de Ceuta y Melilla fronteras iguales a los aeropuertos*, 21 de febrero de 2020. <https://www.lavanguardia.com/politica/20200221/473680698326/marruecos-quiere-hacer-de-ceuta-y-melilla-fronteras-iguales-a-los-aeropuertos.html>.

único valor añadido era que entraban sin pagar las tasas que los demás sí pagaban”. (...) Ceuta y Melilla no tienen producción o industria local y todo les llega de fuera; pero además, el 80 % de lo que llega a esas ciudades tiene como destino final Marruecos, representando un volumen anual de negocios de entre 15000 millones y 20000 millones de dirhams, equivalentes a 1500-2000 millones de euros”.

Como podemos comprobar, nos encontramos con una visión contrapuesta por parte del país vecino, pese a que el Derecho Internacional Público, así como el Derecho Comunitario avalan los límites territoriales de nuestro país en las dos ciudades norteafricanas. A este tenor, debemos recordar que existen más de 21 tratados que, de manera directa o transversal, reconocen explícitamente la frontera existente entre Ceuta y el Reino de Marruecos. El primero de ellos, que merece especial mención, es el Tratado de 28 de mayo de 1767, firmado en Marraquech¹⁷. Aunque el más relevante, sin duda es el Tratado de 26 de abril de 1860¹⁸, con fijación de los límites de los territorios de soberanía de Ceuta y Melilla¹⁹; posteriormente ejecutados por las Comisiones Mixtas de Demarcación. Fue precisamente por mediación de este tratado cuando se estableció la ampliación de los límites del campo de Ceuta, que coincide con la demarcación territorial actual. En cuanto a la posibilidad de establecer la tan esperada aduana comercial entre Ceuta y el Reino de Marruecos, tenemos que remontarnos como referente al Acuerdo de 16 de noviembre de 1910 para proponer término a las dificultades suscitadas en las regiones limítrofes de las plazas españolas, así como para facilitar y asegurar el cumplimiento de los Tratados en lo que se refiere al orden, sosiego y desenvolvimiento del tráfico mercantil en dichas comarcas, hecho en Madrid²⁰. En este acuerdo se restableció la Aduana Comercial de nuevo con Melilla²¹. Sin embargo, contenía disposiciones referentes a Ceuta, estableciendo la posibilidad de instalar una aduana en Ceuta, a tenor de lo previsto en el artículo 103 del Acta de Algeciras²².

Ubicándonos de nuevo en una cronología más cercana, nos tenemos que situar en otro contexto bien diferenciado, pues a raíz de nuestra adhesión a la Comunidad Europea, se aprobó un acuerdo bilateral de especial relevancia como es el Tratado de Amistad de 4 de julio de 1991 de buena vecindad y cooperación entre el Reino de Marruecos hecho en Rabat²³. Como no podría ser de otra manera, ambas partes

17. Se trata de un tratado de paz y de comercio entre España y Marruecos, celebrado entre Carlos III y el emperador de Marruecos Sidi Mohamed Ben-Abdalá. Reconoce los límites fijados desde antiguo por sus Majestades Imperiales, no accede a la pretensión de ampliación y dispone la renovación de los elementos demarcatorios empleando pirámides de piedra. Se confía esta función al gobernador de Tetuán. A tenor del artículo 5 se establece una libertad de tránsito fronterizo con fines comerciales para los naturales de ambos países.

18. Gaceta de Madrid: Tratado de 26 de abril de 1860, con fijación de los límites de los territorios de soberanía de Ceuta y Melilla, 5 de junio de 1860, núm. 157, <https://www.boe.es/gazeta/dias/1860/06/05/pdfs/GMD-1860-157.pdf>.

19. Se trata de un Tratado de paz y amistad entre Isabel II y Sidi-Mohamed en Tetuán. Fue ratificado el 11 de mayo validando al mismo tiempo las estipulaciones del convenio anterior. Constituye el texto básico para la determinación de los límites actuales de Ceuta. Consta de dieciséis artículos y uno secreto. Sus disposiciones guardan semejanza con las homólogas en el Convenio de 1859.

20. Gaceta de Madrid, 14 de enero de 1911.

21. El Origen de la Aduana comercial de Melilla se remonta al Tratado hispano-marroquí de Fez de 1866.

22. Acta General de la Conferencia Internacional de Algeciras: 7 de abril de 1906.

23. BOE núm. 49, de 26 de febrero de 1993, [https://www.boe.es/eli/es/ai/1991/07/04/\(1\)/dof/spa/pdf](https://www.boe.es/eli/es/ai/1991/07/04/(1)/dof/spa/pdf).

que conforman sendos lados de la frontera hispano-marroquí están llamadas a ser un elemento de entendimiento más que de separación, por lo que están condenadas a entenderse²⁴. En una eventual y aconsejable negociación de un acuerdo fronterizo se deben incluir al menos las cuestiones y asuntos siguientes: los límites marítimos, el estatuto de las zonas neutrales, la cooperación transfronteriza en materia de servicios, la cooperación aduanera, y la lucha contra el tráfico de drogas²⁵. Haciendo alusión al referido Tratado de Amistad de 4 de julio de 1991, en su artículo 1 establece la siguiente estipulación: “Las Altas Partes Contratantes, deseosas de reforzar y potenciar los lazos que las unen, se proponen establecer un marco de contactos políticos bilaterales más acorde con el nivel de cooperación y concertación al que aspiran. A tal efecto, acuerdan institucionalizar lo siguiente: 1. Reunión anual de Alto Nivel entre los Jefes de Gobierno de ambos países, en España y en Marruecos, alternativamente. Se celebrarán encuentros entre los Ministros y Secretarios de Estado al objeto de preparar adecuadamente la citada Reunión (...)”.

Hasta la fecha se han celebrado un total de 12 Reuniones de Alto Nivel (RAN), en los 32 años de vigencia del tratado. La última de las RAN²⁶ celebradas tuvo lugar durante los días 1 y 2 de febrero de 2023. De los acuerdos adoptados, destacamos el número 42, cuya redacción es la siguiente: “Las dos partes reiteran su compromiso con la plena normalización de la circulación de personas y mercancías de manera ordenada, incluyendo los dispositivos adecuados de control aduanero y de personas a nivel terrestre y marítimo. Las partes tienen en cuenta las conclusiones de la prueba piloto del 27 de enero y continuarán esta serie de pruebas según el calendario acordado para superar cualquier posible eventualidad”.

Pese a los tratados y acuerdos precedentes, de los que se han mencionado los más significativos, Marruecos estaría obligado a la puesta en marcha de una Aduana comercial, no sólo por los vínculos que marcan los tratados bilaterales, sino también en virtud del artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969²⁷, que establece los principios de primacía del cumplimiento del texto acordado y de la buena fe entre las partes contratantes, que también se recoge en la regla general *pacta sunt servanda*. De haberse llevado a efecto la puesta en funcionamiento de la tan esperada Aduana Comercial, se habrían generado derechos arancelarios para el país magrebí, superando con ello cualquier referencia a las cuestiones relativas al denominado “comercio atípico” o “contrabando”, según la denominación aportada por ambas partes de manera contrapuesta. No obstante, el país vecino de manera unilateral cerró el 1 de agosto de 2019 su aduana de Melilla. En una clara estrategia, a juicio de algunos tratadistas, de una

24. El País: “Condenados a entenderse”, 9 de noviembre de 1979, https://elpais.com/diario/1979/11/09/opinion/310950009_850215.html.

25. Ramón Remacha, J.: “Las fronteras de Ceuta y Melilla”, n.d. In HeinOnline. Retrieved April 17, 2020, from https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/aedi10§ion=10.

26. XII Reunión de Alto Nivel Marruecos-España 1-2 de febrero de 2023, Declaración Conjunta <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2023/020223-Declaracion-Espana-Marruecos.pdf>.

27. Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. https://www.oas.org/xxxivga/spanish/reference_docs/convencion_viena.pdf.

clara intencionalidad en provocar la asfixia económica de las Ciudades Autónomas por parte de Marruecos²⁸.

C. Contrabando

La primera cuestión que debemos plantearnos en este género de actuación en cuanto al referido porteo y consecuente actividad “atípica” de porteo de mercancías, es la denominación conceptual que podemos atribuirle, en otra acepción bien distinta al tan manido y denominado “comercio atípico” al que hemos hecho referencia. A tal efecto, las autoridades marroquíes han denominado el porteo, de manera explícita, como meras “actuaciones de contrabando”, aunque permitiéndose de manera deliberada y *sine die*, debido a las constantes “mordidas” de ciertos funcionarios desplegados en el puesto fronterizo. Dando respuesta a esta denominación establecida por el país vecino, podemos entender por contrabando²⁹: “Aquella cosa hecha contra un bando o pregón (esta es una de las acepciones del término recogidas por el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española). Desde el punto de vista del Derecho Penal, dentro del contrabando se agrupan una serie de infracciones penales que tienen en común la vulneración del control realizado por las autoridades aduaneras”.

A juicio de White³⁰, el contrabando de mercancías y de personas a través de la frontera ha sido un componente vital de la economía de la zona septentrional de Marruecos. Desde el ordenamiento jurídico marroquí, el cruce fronterizo de las porteadoras cargadas de mercancías no se consideraba *a priori* ilegal debido a que existía una regulación al respecto. Hablamos del *Dahir*³¹ portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977) approuvant le code des douanes ainsi que des impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects³²; regulando la entrada de bienes a Marruecos de esta forma concreta. El resultado fue que se primaron los intereses mercantilistas por encima del respeto a los derechos humanos, retornando al territorio marroquí a diario estas porteadoras, con todo lo que pudieran llevar sobre su cuerpo, sin limitación de peso ni cantidad y todo ello en concepto de “equipaje de mano”; al que resultaba difícil de creer. De este modo se legitimó, durante todo el extenso tiempo que duró el porteo, el hecho de que miles de mujeres cargasen con fardos a sus espaldas de 60 a 90 kilos en cumplimiento de una norma que lo permitía y sin incumplir con la “legalidad vigente marroquí” sobre el consumo personal.

28. El Confidencial: *De cómo Marruecos asfixia a Ceuta y Melilla y el gobierno las deja morir*, 21 de enero de 2021, https://blogs.elconfidencial.com/mundo/la-historia-no-acaba-aqui/2021-01-20/marruecos-asfixia-ceuta-melilla_2913992/.

29. Definición establecida por la Enciclopedia Jurídica (tomo 5, pp. 2889-2890), elaborada por La Ley, Grupo Wolters Kluwer.

30. White, G.: “La migración laboral marroquí y los territorios españoles de Ceuta y Melilla”, *Revista Internacional de Sociología (RIS)*, tercera época, núm. 36, 2003, pp. 135-168.

31. Se conoce como *Dahir* a los Decretos emitidos por el Rey de Marruecos.

32. *Dahir* que establece la Ley núm. 1-77-339 de 25 chaoual 1397 (9 de octubre de 1977) que aprueba el Código Aduanero así como los impuestos indirectos bajo la administración de aduanas e impuestos indirectos.

Lógicamente ese “equipaje de mano” no dejaba de ser más que una pura falacia, al camuflar una realidad, para encubrir una explotación ejercida sobre estas mujeres.

En cuanto al flujo de porteo, según datos de la Cámara de Comercio marroquí en Casablanca, unas 400000 marroquíes vivían de ese comercio transfronterizo entre Ceuta y Marruecos que, según recientes manifestaciones de su Director Regional de Aduanas para Tánger, Tetuán y Alhucemas, generaba unos 40000 empleos directos en Marruecos. De ellos mayoritariamente de mujeres porteadoras, siendo éstas entre 12000 y 15000 las que cruzaban a diario varias veces la frontera de Ceuta y entre 3000 y 5000 por Melilla³³. Asimismo, la Cámara de Comercio Americana de Casablanca calculó a principios de la década pasada que unas 400000 personas vivían directa o indirectamente de ese tráfico ilegal tolerado con destino final a Marruecos, representando un volumen anual de negocios de entre 1500-2000 millones de euros³⁴.

En un reciente informe del parlamento marroquí, elaborado tras la visita de varios diputados del país a la frontera norte, la cámara señala “la humillación”, “los malos tratos y violencia verbal” que las mujeres porteadoras habían denunciado por parte de los agentes marroquíes³⁵. En este sentido Antonio Sempere³⁶, en su labor profesional directa con el colectivo de mujeres porteadoras durante tres años, describía la siguiente realidad, desde el lado marroquí de la frontera: “Yo he visto de todo: que les han quitado la carga, que les han apuñalado la carga, les han agredido físicamente... Lógicamente no se podía sacar una cámara, aunque mi percepción sobre estas mujeres es que allí (en Marruecos) no eran nada, eran animales de carga, eran mulas. En cuanto a abusos, ahí le pegaban a todo el mundo, he visto darles “hostias” con la mano, patadas tiradas en el suelo, quitarles la carga. En cuanto a las “mordidas”, argumentaban estas mujeres que era cuestión de los “amos”. Cada grupo de porteadoras tenía su “amo”. A partir de 2015, fueron rotando los funcionarios de aduanas marroquíes. Para evitar abusos de índole sexual, se determinó como regla que las mujeres y hombres no coincidieran en el porteo, por lo que tenían distintos días asignados. Uno de los hechos principales de que fueran mayoritariamente las porteadoras era por el hecho de ser un trabajo muy mal visto y denigrante en Marruecos, al taparse con velos quedaba oculta su identidad. Muchas de las porteadoras pasaban dos o tres veces e incluso pasaban de todo, había bultos que pesaban más que las propias mujeres y estaban literalmente dobladas. Cuando terminó el porteo, se notó el efecto económico en Castillejos, y sobre todo con la pandemia. Es curioso cómo la mayoría de la gente que se echa al mar son hombres, no mujeres; éstos no quieren saber nada de la familia una vez cruzan”.

33. El País: *Las Mujeres porteadoras en la Ciudad de Melilla*, 5 de febrero de 2018, https://elpais.com/elpais/2018/02/02/seres_urbanos/1517564563_111545.html.

34. El Mundo: *Marruecos construye una gran zona comercial frente a Ceuta para atraer a grandes empresas como Ikea*, 24 de diciembre de 2021. <https://www.elmundo.es/espana/2021/12/24/61c5f84cfc6c83885c8b45cc.html>.

35. El Diario.es: *Trabajo y Acoso: de la feminización del trabajo al acoso sexual* <https://especiales.eldiario.es/porteadoras/trabajo-acoso.html>.

36. Antonio Sempere Gálvez, es foto-periodista *freelancer*, colaborador de los siguientes diarios: *El Mundo*, *Welt* y *El Periódico de Ceuta*, así como en las agencias Europa Press, Agence France-Presse o Associated Press. Entrevista del autor 18 de mayo de 2023.

Otro de los testimonios a tener en cuenta es el de Maite López³⁷, quien en su experiencia como activista y autora del documental *Porteadoras*³⁸ reflejaba de forma patente la profunda precariedad del colectivo. En este sentido y fruto de su experiencia directa con estas mujeres, así como el testimonio de las mismas plasmado en el documental, resumía su percepción en la siguiente afirmación: “Estas mujeres han sido las que soportaban el peso económico del hogar. Se veían obligadas a realizar este tipo de trabajo tan precario, pues eran la única fuente de ingresos de estas familias.”

Finalmente, a pesar de los hechos descritos, existe todo un entramado de argumentaciones contrapuestas por parte de las autoridades marroquíes y españolas. Se ha de señalar que el Código Penal marroquí³⁹ considera punible en su artículo 287, lo equiparable a delito de contrabando en nuestro ordenamiento jurídico, que viene a decir lo siguiente, traducido al castellano: “Cualquier infracción de las normas relativas a los productos destinados a la exportación y cuyo objeto sea garantizar su buena calidad, su naturaleza y sus dimensiones, se sanciona con una multa de 200 a 5000 *dirhams* y la confiscación de bienes”.

No obstante y, pese a encontrarse tipificada esta actividad en el ordenamiento jurídico marroquí, se ha permitido a lo largo de todos los años que duró la actividad del porteo hasta su clausura final.

D. Breve cronología del fenómeno del porteo

En la ciudad de Ceuta, tras la caída progresiva de la actividad comercial vinculada al bazar en los años noventa del siglo pasado, se van situando en el Polígono del Tarajal los principales negocios orientados a la compraventa de productos a ciudadanos marroquíes. En este sentido, desde una visión interna y retrospectiva Doulat Ghanshandas⁴⁰ argumentaba lo siguiente: “Las mercancías que se compraban eran consideradas por los empresarios como de uso personal. Otra cuestión diferente era el tratamiento que le daba a la mercancía las autoridades marroquíes. Precisamente, debido a restricciones puntuales apareció el fenómeno conocido como “voleibol⁴¹”. La imagen que se daba era tercermundista, para las autoridades españolas era considerado “comercio atípico”, pero para las marroquíes “contrabando”. Era lo habitual que en un día pasaran la frontera unas 3000 personas (cruzando dos o tres veces al

37. María Teresa López Vázquez es educadora social y antropóloga. Empleada pública desde hace más de 20 años en el Área de Menores, activista en la *Asociación Cooperación Alternativa*, así como autora del documental *Porteadoras*. Entrevista del autor de 23 de mayo de 2023.

38. El documental *Porteadoras* nació como respuesta al fallecimiento de Busra (porteadora que murió por aplastamiento en una de las avalanchas del porteo): <https://www.youtube.com/watch?v=Q6DaKLd599U>.

39. *Dahir* nº 1-59-413 du 28 *Joumada II* 1382 (26 noviembre 1962) *Portant approbation du texte du Code Penal, Bulletin Officiel* nº 2640 bis du mercredi 5 juin 1963, p. 843.

40. Doulat Ghanshandas Choitharamani. Administrador de una de las primeras empresas establecidas en el Polígono “El Tarajal” (Nurishi Int´L S.A.), fue el primer presidente de la Asociación Polígono del Tarajal. Entrevista del autor de 15 de marzo de 2023

41. Nada que ver con el deporte conocido. Consistía en lanzar la mercancía de un lado a otro del perímetro fronterizo, evitando el control de las autoridades marroquíes.

día). Algunas dormían la noche antes, cuando existía un horario de pase en Ceuta. Había un gran volumen de negocio de empresarios marroquíes. Pese a ser los primeros (nuestra empresa) en instalarnos en el Tarajal, fuimos los primeros en irnos. Con respecto al puente del Biutz, consideré desde un primer momento, que iba a acarrear muchos problemas. La imagen general del porteo era nefasta, el ingenio no tenía límites: pasaban incluso lavadoras y neveras por el mar (al quitarle los motores flotaban), completando el pase del mecanismo por otra vía. Otro tipo de porteo singular, que escapaba igualmente al control de las autoridades era el de las conocidas “vespas⁴²” (aunque regentadas por hombres), ahorrando mucho sufrimiento de no llevar peso a las espaldas. El polígono del Tarajal podría tener en un futuro, siempre y cuando se implantara la aduana comercial y se restituya el régimen de viajeros, la implantación de una pequeña industria de productos electrónicos, al no necesitar ésta mucho espacio”.

Para controlar las aglomeraciones en Ceuta, la entrada se hizo por la frontera oficial del Tarajal y la salida se solía hacer por el puente del Biutz conocido como “la jaula” o “el túnel”, que se inauguró en 2005 para canalizar el paso de mercancías desde el polígono del Tarajal hasta Marruecos y garantizando el regreso de las porteadoras al país vecino.

En 2008, falleció la primera porteadora cuando trabajaba en este ámbito, aunque este caso fue registrado en Melilla. En otra ocasión, en una avalancha dentro del polígono del Tarajal, un grupo de porteadoras se cayeron por las escaleras y murieron aplastadas por los golpes y la asfixia provocada por la caída. No sería hasta la Declaración de Tetuán, en abril de 2012, cuando se tomara conciencia del drama humano que suponía este tipo de actividad.

En 2016, tras el *agravamiento de las condiciones de las portadoras*, se celebró en abril la *Declaración de Martil*, en el que la APDHA se responsabilizaba en publicar un informe donde se reflejara la situación de las mujeres porteadoras e iniciar una campaña de incidencia política. Justo en ese mismo año se presentó el Informe “Respeto y Dignidad a las mujeres marroquíes que cargan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta”⁴³, iniciándose la campaña “Porteadoras, la justicia a la espalda”.

El 27 de febrero de 2017⁴⁴ se puso en funcionamiento el polígono comercial “Tarajal II”, que se construyó con el propósito de cerrar el paso de Biutz y mejorar la situación cotidiana de esta Frontera⁴⁵. La apertura del mencionado “Tarajal II”, supuso la institucionalización del circuito de las porteadoras. En un principio se limitó a 4000 personas al día las que estaban autorizadas a portar mercancías. Apenas unos meses

42. Conocidas coloquialmente como “Vespas”, eran las Piaggio Porter, vehículos de carga de cuatro ruedas.

43. Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía: “Respeto y Dignidad a las mujeres marroquíes que cargan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta”, 2016, disponible en <https://www.apdha.org/media/informe-mujeres-porteadoras-2016.pdf>.

44. El Faro de Ceuta: *Más de 100 agentes se desplegarán hoy en la inauguración del paso del Tarajal II*, 27 de julio de 2017. <https://elfarodeceuta.es/mas-100-agentes-se-desplegaran-hoy-la-inauguracion-del-paso-del-tarajal-ii/>.

45. Informe “La Frontera Sur, Accesos terrestres”, Centre per la Defensa Dels Drets Humans, Informe abril (p. 61), 2017, disponible en: <https://static1.ara.cat/ara/public/content/file/original/2017/0419/19/informe-sobre-la-legalitat-a-la-frontera-sud-a81029d.pdf>.

posteriores a la inauguración de este nuevo paso fallecería una mujer en abril⁴⁶ y dos mujeres⁴⁷ en agosto, como consecuencia de otra avalancha.

A principios de 2018 se limitó el tránsito de personas al porteo en un 50 %, dando como resultado que sólo 2000 personas estarían autorizadas a llevar a efecto esta actividad. Del mismo modo se comenzaron a limitar los días de porteo, dedicándose exclusivamente los lunes y miércoles de cada semana para las porteadoras, lo cual suponía una reducción de días de un 50 %, destinándose los martes y jueves al porteo masculino. Esta medida provocó una mayor “competencia” entre porteadoras y porteadores.

En abril de 2018 la situación cambió, entre otras cosas por a la presión generada por el movimiento asociativo y el efecto de réplica que tuvo en los medios de comunicación, al visibilizarse las condiciones en las que las porteadoras desempeñaban su labor y el impacto negativo que eso generaba a la ciudad, los comerciantes del polígono de El Tarajal decidieron que las porteadoras sacaran la mercancía en carros con ruedas.

Durante febrero de 2019, el Reino de Marruecos publicó un informe producto de una Comisión Transfronteriza donde se reconocían, por fin, las vulneraciones que estaban sucediendo en relación con las mujeres porteadoras. Debemos destacar que el informe ahondaba principalmente en el daño a la economía marroquí, al no pagar aranceles por los productos introducidos en su territorio. Del mismo modo, y de forma novedosa, se reconocía la violencia policial sufrida por este colectivo por parte de la Gendarmería marroquí.

La última tragedia vivida la encontramos en septiembre de 2019⁴⁸, cuando una porteadora de 48 años murió al caerse por un acantilado cuando estaba esperando en la zona marroquí. Un mes más tarde se cerraría el paso fronterizo vinculado al polígono “Tarajal II”. La pandemia se ocuparía del resto. Desde el 14 de marzo de 2020, con motivo de la pandemia provocada por el COVID.19, el Reino de Marruecos cerró unilateralmente las fronteras terrestres hispano-marroquíes.

La decisión unilateral marroquí de interrumpir la llegada de mercancías desde Ceuta, el 9 de octubre de 2019, así como la consecuente interrupción del porteo y la llegada de la pandemia de COVID-19 en marzo de 2020 que provocó el cierre total de la frontera marroquí, hicieron desaparecer este fenómeno del porteo⁴⁹. En 2021 se publicó un estudio elaborado por la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía⁵⁰ estableciendo la siguiente clasificación en periodo previo a la pandemia, teniendo como consecuencia directa la clausura del comercio atípico y consecuente cierre fronterizo.

46. El País: *Muere una porteadora en una avalancha en la frontera con Ceuta*, 24 de abril de 2017, https://elpais.com/politica/2017/04/24/actualidad/1493047341_855887.html.

47. El Mundo: *Dos porteadoras marroquíes mueren en una avalancha en la frontera con Ceuta*, 28 de agosto de 2017, <https://www.elmundo.es/sociedad/2017/08/28/59a40eeca4741a9618b4607.html>.

48. El Faro de Ceuta: *Muere una portadora en Marruecos cuando esperaba el turno para entrar a Ceuta*, 18 de septiembre de 2019, <https://elfarodeceuta.es/muere-porteadora-marruecos-esperaba-turno/>.

49. Gabrielli, L.: “Mujeres porteadoras en Ceuta: la frontera como recurso, estigma y jaula”. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, núm. 129, 2021, pp. 227-237, disponible en <https://doi.org/10.24241/rcai.2021.129.3.233>.

50. Fuentes Lara. C. y Rosado Caro A. M.: “Porteadoras, la feminización de la pobreza en la frontera sur”, Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, 2021, disponible en <https://www.apdha.org/wp-content/uploads/2021/03/Porteadoras-feminizacion-pobreza-2021.pdf>.

Tabla 1.
 Cambios 2016 a 2021

	2016	2018	2021
Paso habilitado para el trabajo de las Porteadoras en Ceuta	Paso del Bouitz	Desde 2017 el Paso de Tarajal II	Desde octubre de 2019 ningún paso abierto para el porteo
Modo de transporte	A la espalda fardos de 60 a 90 kgs	Carros de Ruedas, en fardos de 90 a 110 kgs	No hay trabajo para las porteadoras
Limitación de días de trabajo de las mujeres porteadoras en Ceuta	De lunes a jueves	Lunes y miércoles	No hay trabajo para las porteadoras
Limitación del número de personas por día en Ceuta	Sin limitación	2017 a 4000 personas por día; en 2018 se redujo a 2000 personas diarias	No hay trabajo para las porteadoras
Aduana comercial en Melilla	Habilitada la aduana comercial	Habilitada la Aduana Comercial	Desde 2019 no habilitada

Fuente: Cristina Fuentes Lara y Ana M. Rosado Caro

A criterio de Antonio Gil⁵¹, desde su visión como sindicalista y miembro del Consejo Económico y Social de Ceuta, calificó al comercio atípico como una “vergüenza nacional” e incluso dedicó un artículo al respecto en un medio local⁵². En este sentido apostillaba lo siguiente: “De ninguna manera se podía justificar este tipo de comercio, con condiciones de trabajo inhumanas. Por otro lado, en cuanto al tipo de beneficio económico...mantener un tipo de comercio inhumano no justificó ningún beneficio. Yo estuve en el Consejo Económico y Social hasta el final e hice este mismo planteamiento⁵³. Los culpables de que el comercio atípico Ceuta proliferara fueron tanto de España como de Marruecos. Marruecos, a raíz del programa de liberalización de aranceles y sus zonas francas, tenía claro que, de ninguna de las maneras, con el comercio atípico perdía en Derechos Humanos y en exportación en euros. Eliminar de un plumazo el comercio atípico le quitaba un problema, pensando en potenciar las importaciones a través de Tanger Med”.

E. El caso especial de la barriada fronteriza Benzú

La barriada de Benzú, es la que se encuentra situada de manera más próxima, al perímetro fronterizo⁵⁴, con un paso sin actividad desde el 2 de octubre de 2002, cuando

51. Antonio Gil Mellado, ha sido secretario general de UGT durante dos décadas y miembro del Consejo Económico y Social de Ceuta. En este organismo fue presidente de la Comisión Económica, Empleo y Fiscalidad, así como presidente de elaboración de la memoria). Entrevista del autor, Ceuta, 13 de abril de 2023.

52. El Pueblo de Ceuta: *Trabajo Inhumano*, 9 de octubre de 2019, <https://elpueblodeceuta.es/art/41850/trabajo-inhumano>.

53. Vid. *Memoria Económica del Consejo Económico y Social (CES) de 2011*. <https://www.ceuta.es/ceuta/images/documentos/Institucional/Memorias/Memoria2011.pdf>.

54. No debemos confundirlo con el paso fronterizo de El Tarajal. Se trata de un paso fronterizo muy singular, de muy poco flujo de personas, sólo autorizadas las del lado marroquí, hacia territorio español.

la Delegación del Gobierno ordenó el cierre definitivo. El vecindario de esta barriada ceutí sigue echando de menos aquellos años de “ajetreo” y donde existía una plena libertad de movimiento hacia Marruecos, tal y como reflejaba el diario local decano durante el año 2022⁵⁵: “Ahmed, de 82 años vive en Benzú desde 1953: “Entonces todo era mejor, el que necesitaba al lado del otro lado iba y ya está; la barriada estaba mejor porque entrábamos y salíamos todos los días y esa gente de ahí arriba”, mira desde la playa que linda con el espigón a la vecina localidad del otro lado de la valla, “lo mismo”. “Desde que se cerró Benzú se ha quedado desierta”, lamenta el anciano, que achaca a los políticos el cierre del paso.”

De esta manera, desde la perspectiva vital de algunos vecinos exponían la facilidad del tránsito de un lado a otro del paso fronterizo en el periodo previo a su cierre definitivo. No obstante debemos destacar el hecho de la existencia de continuos incidentes en las inmediaciones del paso contra los agentes de la Guardia Civil, tal y como redactaba Mohamed (trabajador de la empresa del agua), en estos términos: “Fueron incidentes con los “Camalos”⁵⁶ que sacaban la mercancía: empezaron a tirar piedras a los guardias, no respetaban a nadie... Como después pasó en la frontera del Tarajal, aquí igual hasta que cerraron la puerta y la barriada se quedó un poco de tierra de nadie, lejos del centro y sin los vecinos de toda la vida, de donde viene el agua...”.

En entrevista mantenida con la Presidenta de la Asociación Vecinal de la barriada Benzú Rahma Er Ryfy⁵⁷, la realidad que mostraba de la barriada, siguiendo un argumentario similar, era la siguiente: “El tránsito en el paso de Benzú, previo a su cierre era una como una simbiosis. El porteo que se hacía no era tan brutal como el del Tarajal. Comenzaron pasando hacia Beliones⁵⁸ (Marruecos) telas, luego mantas y con posterioridad alimentos. De Beliones acudían personas a traer productos en un pequeño zoco improvisado, donde vendían fruta, verdura y pescado. El flujo de porteo de Benzú a Beliones no se aplicaba con la misma intensidad que en el Tarajal. Hay que destacar que, al final hubo trifulcas y pedradas a los agentes de la guardia civil, lo que provocó el cierre del paso. Cuando cerraron el paso, se notó mucho en la barriada, incluso en el autobús, al bajar el volumen de viajeros e incluso en las compras en la farmacia de la barriada. Los vecinos de Benzú ya no pudieron pasar a ver a sus familiares. En resumidas cuentas, analizando el modelo de porteo que se hacía en Benzú era más humano y menos agresivo, que el que se llevaba a efecto en el Tarajal. Un dato significativo: Había mujeres que se veían obligadas a hacer sus necesidades en el mismo Tarajal, para no perder la vez; algo que en Benzú esto hubiera sido inconcebible”.

55. El Faro de Ceuta: *Benzú añora su paso fronterizo, cerrado hace 20 años*, 13 de agosto de 2022, <https://elfarodeceuta.es/benzu-anora-paso-fronterizo-cerrado/>.

56. Forma coloquial como se denomina al mozo porteador, en la zona norte de Marruecos y en Ceuta.

57. Rahma Er Ryfy Mokhlis es la actual presidenta de la Asociación Vecinal de la barriada Benzú y es Técnico Superior en Promoción de Igualdad de Género. Entrevista del autor, Ceuta, 7 de junio de 2023.

58. Beliones o *Bullones* es una población costera de unos 2000 habitantes, y municipio rural en el Estrecho de Gibraltar, junto a la frontera de Ceuta. Cuenta con cerca de 5500 habitantes. Beliones se sitúa a las faldas del monte de la Mujer Muerta, o de *Jebel Musa*, en la costa mediterránea, en la bahía de Benzú. Está delimitada por la punta de Benzú al este, en Ceuta y la punta Leona al oeste.

En conclusión, refiriéndonos a ambos pasos fronterizos, la crudeza y deshumanización del porteo no tuvo su réplica en Benzú, siendo ésta una barriada mucho más familiar, como esgrimía la presidenta del movimiento vecinal de esta zona significativa de la ciudad de Ceuta.

III. DETERMINACIÓN DE LA RELACIÓN LABORAL DEL COLECTIVO

A. Definición de trabajador

Debemos acogernos a cuatro notas en cuanto a la definición legal de trabajador⁵⁹: voluntariedad, retribución, dependencia y ajenidad. Todas estas notas definen legalmente la condición de trabajador, o, con mayor precisión, la inclusión en el ámbito de aplicación del Estatuto de los Trabajadores⁶⁰ (en adelante, ET), detallándose a continuación:

1. Voluntariedad: Se aplica el ET a prestaciones de servicios efectuadas “libremente”. Por tanto, el primer presupuesto o nota de la condición de trabajador es, así, la libertad. La voluntariedad se opone al trabajo jurídicamente forzoso propio de la esclavitud o de la servidumbre. Precisamente por su proximidad a las situaciones de servidumbre, el artículo 1583 del Código Civil estableció que “el arrendamiento hecho por toda la vida es nulo”.
2. Retribución: Se aplica el ET únicamente a prestaciones de servicios “retribuidos”. La necesidad de que la prestación de servicios sea retribuida explica la exclusión del ET de los trabajos realizados a título de amistad, benevolencia o buena vecindad, toda vez que su causa no radica en la obtención de una contraprestación económica.
3. Dependencia: Se aplica el ET únicamente a prestaciones de servicios realizadas “dentro del ámbito de organización y dirección” del empleador. El tercer presupuesto o nota de la condición de trabajador es la dependencia.
4. Ajenidad: Se aplica el ET únicamente a prestaciones de servicios realizadas “por cuenta ajena”. El cuarto y último presupuesto o nota de la condición de trabajador es, así, la ajenidad (art. 1.1. ET). No es obviamente trabajador por cuenta ajena, el trabajador autónomo “por cuenta propia” [art. 1.1. de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del Trabajo Autónomo (LETA)⁶¹.]

La voluntariedad, expresión de la libertad, constituye el rasgo inexcusable de todo trabajo en el seno de una sociedad moderna basada en un Estado de Derecho. Al referirnos a ciudadanos libres, en una sociedad contemporánea como la nuestra, esa condición ha de extenderse a todas las facetas, incluidas las relativas al ámbito de lo

59. García-Perrote Escartín, I.: *Manual de Derecho del Trabajo (12ª edición)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022, pp. 154-159.

60. Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. (BOE núm. 255, de 24 de octubre de 2015), <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11430-consolidado.pdf>.

61. BOE núm. 166, de 12 de julio de 2007, <https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-13409-consolidado.pdf>.

profesional. Hoy en día resultaría inconcebible pensar en formas de trabajos forzados, por lo que se trata de un elemento que nos sirve más bien para marcar fronteras históricas con formas precapitalistas de organización de la actividad económica. Por contra, las exclusiones al ámbito de aplicación del ET serían los siguientes:

1. Trabajos amistosos, benévolo y de buena vecindad. Estos trabajos amistosos, benévolo o de buena vecindad, lógicamente no dan lugar a la inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social [art. 137.a) del Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social⁶²].
2. Trabajos familiares: Salvo que se demuestre la condición de asalariados de quienes los llevan a cabo [art. 1.3.e) ET]. Precisa la aplicación del artículo 1.3.e) ET que “se considerarán familiares, a estos efectos, siempre que convivan con el empresario, el cónyuge, los descendientes, ascendientes y demás parientes por consanguinidad o afinidad, hasta el segundo grado inclusive y, en su caso por adopción”.
3. Intermediarios mercantiles independientes o que asumen el riesgo: Está excluida del ámbito de aplicación del ET “la actividad de las personas que intervengan en operaciones mercantiles por cuenta de uno o más empresarios, siempre que queden personalmente obligados a responder del buen fin de la operación asumiendo el riesgo y ventura de la misma” [art. 1.3.f) ET].
4. Transportista autorizados con vehículo propio: Está excluida del ámbito de aplicación del ET “ la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializado [art. 1.3.g) párrafo segundo ET].
5. Trabajador autónomo: Por lo general, el trabajo realizado por cuenta propia “no está sometido a la legislación laboral, excepto en aquellos aspectos que por precepto legal se disponga expresamente” (disposición adicional primera ET y artículo 3.3. LETA)-.

Además de las notas reseñadas, podríamos complementar la visión que tienen otros autores como Fernández Marcos⁶³sobre este aspecto: “el trabajador es toda persona que desarrolla un esfuerzo o actividad con un fin productivo o económico”. Del mismo modo, debemos considerar la gran significación histórica en este campo de estudio, pues la relación “trabajo/conflicto social o de clase”, el trabajo “siempre estará sometido al capital⁶⁴”. El término “trabajo” tiene varios sentidos o acepciones que, aunque no coincidan

62. BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015, <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11724-consolidado.pdf>.

63. Fernández Marcos, L.: *Derecho del Trabajo*, UNED, Madrid, 2011, p. 61.

64. Monereo Pérez, J. L.; Molina Navarrete C. y Moreno Vida M. N: *Manual de Derecho del Trabajo (decimocuarta edición)*, Comares, Granada, 2016, p. 8.

exactamente, guardan entre sí un parentesco muy próximo. Se menciona habitualmente de “trabajo” (desempeñar un trabajo”, “desarrollar un trabajo”). Se habla otras veces de “trabajo” (“encargar un trabajo”, “entregar un trabajo”) como resultado de dicha actividad productiva, como materialización o concreción de un esfuerzo laboral⁶⁵.

B. Aproximación conceptual al derecho del trabajo

El Derecho del Trabajo es un sector del ordenamiento jurídico que se ocupa de la regulación del fenómeno humano del trabajo, después de haber alcanzado éste un grado de complejidad tal que “la organización del trabajo se convierte en un problema social y político”. El proceso histórico de la sujeción del trabajo al Derecho responde, antes que a un propósito de buena ordenación productiva, a una exigencia, universalmente sentida, de dignificación de la condiciones de vida y trabajo de una capa mayoritaria de la población, la formada precisamente por los trabajadores asalariados⁶⁶. Otros autores como Cruz Villalón⁶⁷ definen al Derecho del Trabajo como “aquel conjunto de normas y principios jurídicos informadores que atiende a la regulación de esta singular parcela de la realidad social cifrada en la intervención jurídica sobre el mundo del trabajo y las relaciones laborales”.

A juicio de este autor los supuestos excluidos de la relación laboral vendrían dadas por exclusiones declarativas y constitutivas. Las primeras son aquellas que aluden a prestaciones de servicios que carecen de alguna de las notas exigidas para ser incluidas en el ámbito de aplicación del ET. Se trata de aclaraciones legales respecto del trabajo definido en el artículo 1.1. ET. Por el contrario, las exclusiones constitutivas recogen aquellos casos en los cuales la prestación de servicios del trabajador reúne todos y cada uno de los requisitos exigidos legalmente para estar incluida en el ámbito de aplicación de la legislación laboral y, pese a ello, el legislador decide expresamente excluirla.

Otros tratadistas como *Molero*⁶⁸ consideran que el Derecho del Trabajo es “aquella rama del ordenamiento jurídico que, con un fundamento tuitivo, regula la prestación de servicios profesionales por cuenta ajena en régimen de subordinación y asalariado”. Por tanto, el Derecho del Trabajo tiene por finalidad inmediata, la regulación jurídica del trabajo humano, aunque no de todo él sino de un tipo muy concreto, aquel que se realiza de forma voluntaria, y cuyas notas caracterizadoras son la ajenidad y la dependencia, siendo otro de los elementos el de ser retribuido⁶⁹. El Derecho del Trabajo se ocupa, en concreto; del trabajo que reúne las características del subordinado y por cuenta ajena, amén de voluntario y retribuido⁷⁰. Desde sus orígenes, la legislación laboral y la

65. Martín Valverde, A.; Rodríguez-Sañudo Gutiérrez, F. y García Murcia, J.: *Derecho del Trabajo*, Tecnos, Madrid, 2000, pp. 36-37.

66. Montoya Melgar, A.: *Derecho del Trabajo (vigésima segunda edición)*, Tecnos, Madrid, 2001, p. 29.

67. Cruz Villalón, J.: *Compendio de Derecho del Trabajo (novena edición)*, Tecnos, Madrid, 2016, p. 59.

68. Molero Manglano, C.; Sánchez-Cervera Valdés J. M.; López Álvarez M. J., y Matorras Díaz-Caneja A.: *Manual de Derecho del Trabajo (cuarta edición)*, Thomson-Civitas, 2004, p. 31.

69. García Ninet, J. I. y Vicente Palacio A.: *Derecho del Trabajo*, Aranzadi, Navarra, 2001, p. 17.

70. Ramírez Martínez, J. M.: *Curso de Derecho del Trabajo*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2005, p. 22.

Seguridad Social aparecen vinculadas a unos órganos jurisdiccionales especializados por razón de la materia. El origen de la jurisdicción social y del proceso laboral viene a coincidir con el nacimiento del Derecho del Trabajo como rama del Derecho y es fruto de la constatación de que la jurisdicción civil resulta inadecuada para resolver conflictos específicos como son los que nacen de las relaciones de trabajo⁷¹, cuestión ésta que abordaremos en un apartado siguiente. Con todo lo expuesto, ¿podríamos entonces considerar a este colectivo de porteadoras como trabajadoras enmarcadas en una relación contractual amparada por el Derecho del Trabajo? Es una de las principales cuestiones que deberíamos plantearnos, debido sobre todo a la desprotección social y sobre todo deshumanización a la que se enfrentaron estas pobres mujeres a lo largo de su triste y penosa historia.

C. Otras acepciones jurídicas que nos distancian del derecho del trabajo en cuanto al porteo de mercancías

La primera consideración a tener en cuenta es el hecho de que la mercancía entra de forma legal en España y en Ceuta, pagando los impuestos y tasas pertinentes. Por tanto, podría desprenderse, *a priori*, que nos encontraríamos frente a un comercio minorista, por lo que las porteadoras serían meros clientes. En este sentido estarían exoneradas de cualquier permiso de trabajo, entrando y saliendo varias veces de un lado a otro de la frontera, aunque la mercancía no da la apariencia de ser un cliente al uso. El hecho de la no exigencia de visado, en su condición de vecinas de la provincia de Tetuán, les permite entrar en territorio español y retornar a Marruecos con facilidad. Sin embargo, la realidad que nos encontramos está “camuflada”, al existir una trabajadora encubierta y a comisión de un tercero, normalmente una persona física o jurídica erradicada en Marruecos. Esta ha sido la “realidad encubierta” de decenas de kilos de carga sobre las espaldas de estas pobres mujeres a lo largo de tantos años, siendo un claro espejismo el considerar como productos de uso personal el que han portado sobre sus hombros.

En definitiva, visto desde el prisma del comercio minorista sería una cuestión alejada del Derecho del Trabajo o más bien enmarcadas en otras ramas del Derecho Privado. La compraventa de productos tendría naturaleza civil, puesto que existe una relación entre comprador y vendedor, aunque podría ser considerada como un “espejismo” o “ilusión óptica”, pues hay un trasfondo bien distinto que sustenta esa adquisición de productos. Atendiendo a una relación de compraventa, de conformidad con lo establecido en el artículo 1445 y siguientes del Código Civil⁷² podría entenderse *a priori*, como una relación jurídica de naturaleza privada en el ámbito civil. No obstante, podría enmarcarse igualmente en el ámbito del Derecho Mercantil tal y como

71. Monereo Pérez, J. L.; Molina Navarrete C.; Moreno Vida M. N.; Olarte Encabo, S y Fernández Avilés, J. A.: *Manual de Derecho Procesal del Trabajo*, Tecnos, Madrid, 2010, p. 26.

72. Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil (Gaceta de Madrid núm. 206, de 25 de julio de 1889).

viene establecido en el artículo 325 y siguientes de Código de Comercio⁷³, al comprar mercancía para un tercero (elemento de ajenidad), obteniendo luego un beneficio, algo que resulta notorio y evidente. Sin embargo, todo ello queda lejos de lo que sería una exportación al uso, encontrándonos ante una realidad bien distinta, en un claro fraude de ley, especialmente en lo que al ordenamiento jurídico marroquí se refiere en materia de importación. Por tanto, nos distanciamos de lo que entenderíamos una relación enmarcada en el derecho del trabajo, en lo que a simple vista se ha difundido a lo largo de los años de porteo, como una actividad comercial.

Otra de las cuestiones que deberíamos plantearnos es si estas compras se realizaron bajo el amparo de una adquisición para uso personal y exclusivo. La realidad ha sido bien distinta, pues las compras iban destinadas a un tercero, como se ha mencionado (elemento de ajenidad) distanciándose de la naturaleza y objeto de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista⁷⁴, definiendo en su artículo 1.2. qué se entiende por este tipo de comercio minorista. Con respecto a los vehículos conocidos como “vespas” y pequeña capacidad se beneficiaron de no tener tarjeta de transporte de mercancías, por su escaso peso inferior a 3,5 toneladas y por tanto quedando eximidas de tarjeta de transporte de mercancías⁷⁵.

Por tanto, por ambas autoridades, tanto marroquíes como españolas y, dicho de manera coloquial, hubo un auténtico *laissez faire, laissez passer* en cuanto a una correcta aplicación de las normas, entendiéndose en todo caso que el porteo fue una simple actividad de compraventa de productos de uso personal, algo que dista notablemente de la realidad vivida durante tantos años; sin que las autoridades intervinieran. Tal y como hemos descrito, se tuvo en consideración este tipo de actividad como de carácter jurídico privado, obviando el trasfondo del asunto, que no era otra que la propia necesidad de estas pobres mujeres para llevar un sustento a sus hogares, ejercitando el rol de “elementos de carga”. En conclusión, se hizo un “mal uso” y sobre todo un “abuso”, de la práctica comercial de compraventa, pervirtiéndose el sentido humano de esta práctica comercial.

IV. EFECTOS ECONÓMICOS PROVOCADOS POR EL CIERRE FRONTERIZO EN CEUTA

A. Medidas tomadas por parte del gobierno marroquí, previas al cierre fronterizo en 2020

Como antecedente a la clausura de la actividad del porteo, existieron una serie de medidas cuya intencionalidad era provocar un progresivo aislamiento e incluso asfixia

73. Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio (Gaceta de Madrid núm. 289, de 16 de octubre de 1885).

74. BOE núm. 15, de 17 de enero de 1996, <https://www.boe.es/buscar/pdf/1996/BOE-A-1996-1072-consolidado.pdf>.

75. No sería de aplicación el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE núm. 273, de 15 de noviembre de 2006), <https://www.boe.es/boe/dias/2006/11/15/pdfs/A39901-39942.pdf>.

económica en las ciudades de Ceuta y Melilla, al ser el comercio transfronterizo un elemento clave en su recaudación fiscal por IPSI⁷⁶ a la Importación/exportación y, consecuentemente en la capacidad financiera de ambas ciudades. Podemos destacar las siguientes por orden cronológico:

1. En julio de 2019, el Ministerio de Exteriores de Marruecos dictó una circular, enviada a varias instancias oficiales prohibiendo a sus altos cargos que accedan a las ciudades de Ceuta y Melilla, ya sea de visita o de tránsitos a Europa. La circular especificaba: “Se prohíbe tajantemente a todos los portadores de un pasaporte oficial que los usen para acceder a las ciudades marroquíes ocupadas de Ceuta y Melilla”.
2. El 9 de octubre de 2019, las autoridades marroquíes decidieron, de manera unilateral cerrar el paso fronterizo peatonal del Tarajal II, con carácter indefinido.
3. El 16 de octubre de 2019, las mismas autoridades marroquíes impidieron la entrada a Ceuta de productos alimenticios.
4. El 18 de diciembre de 2019, Marruecos abrió un nuevo frente diplomático con España mediante la aprobación de dos leyes para delimitar, de manera unilateral, sus fronteras marítimas con España y Mauritania.
5. El 26 de diciembre de 2019, las autoridades marroquíes impidieron el paso por la frontera a personas que portan acreditación que otorga la Delegación de Gobierno en Ceuta a ciudadanos marroquíes y que permite el tránsito entre ambos países.
6. El 9 de enero de 2020, se llevan a cabo decomisos masivos de mercancías en el lado marroquí de la frontera.
7. El 12 de enero de 2020, la explanada de embolsamiento (previo acceso a puesto fronterizo) acumula retrasos de hasta 6 horas para cruzar la frontera con destino Marruecos, como consecuencia de las restricciones impuestas por las autoridades marroquíes.
8. El 14 de enero de 2020, a los largos tiempos de espera en la referida “explanada para el embolsamiento de vehículos”⁷⁷ con destino Marruecos se sumaban las concentraciones, hasta de 1000 personas, en el entorno del Tarajal para pasar a Marruecos productos comprados en Ceuta. Las aglomeraciones derivaban en peligrosas avalanchas.

76. El IPSI es el impuesto indirecto que grava la importación y elaboración de bienes y la prestación de servicios en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. La entrada de productos y servicios desde otros lugares de la Península (incluido las Islas Baleares) se consideran una importación. Y, por tanto, se han de aplicar las normas aduaneras de la Unión Europea. Con la exportación ocurre lo mismo. Se aplican las normas de IVA transfronterizo (para operaciones entre países de la Unión Europea), por lo que las transacciones son libres de impuestos. La normativa que lo regula es la Ley 8/1991, de 25 de marzo, por la que se aprueba el arbitrio sobre la producción y la importación en las ciudades de Ceuta y Melilla (BOE núm. 73, de 26 de marzo de 1991), <https://www.boe.es/buscar/pdf/1991/BOE-A-1991-7645-consolidado.pdf>.

77. Se trata de un emplazamiento, próximo al paso fronterizo del Tarajal en el que se distribuyen los vehículos que van a cruzar el paso fronterizo desde Ceuta a Marruecos, evitando colapsos y aglomeraciones en el paso fronterizo.

9. Lo días 16 y 17 de enero de 2020, las esperas en la parcela de embolsamiento superan las siete horas. Asimismo, en el paso peatonal de la frontera, los aduaneros marroquíes decomisaban cualquier tipo de productos adquiridos en Ceuta, vulnerando las normas más elementales aplicables al paso de mercancías en régimen de viajeros.
10. El 1 de febrero de 2020 se impuso, por parte de las autoridades marroquíes, la obligación del sellado del pasaporte, tanto para los nacionales de dicho país como para los ceutíes, a la entrada y salida de Marruecos.
11. El 6 de febrero de 2020, las autoridades marroquíes trasladan a la Secretaría de Estado del Ministerio del Interior su negativa a reabrir el “Tarajal II” para desviar el tránsito de peatones, mientras se cometen las obras en curso sobre reforma de la frontera en la parte española.
12. El 10 de febrero de 2020 las autoridades marroquíes prohíben la llegada de pescado fresco a Ceuta, lo que provoca el desabastecimiento del Mercado Central de Abastos, así como de la gran mayoría de los establecimientos de restauración de la ciudad.
13. El 13 de marzo se produce el cierre total de la frontera por motivo del COVID-19.

Un cierre fronterizo y consecuente actividad comercial impuesto por Marruecos tuvo un impacto muy negativo en el comercio local, como era de esperar. Poniendo como ejemplo el periodo previo, así durante el mes de enero de 2020, el volumen de importaciones efectuadas en la ciudad se redujo un 40 % en comparación con el mismo mes del del ejercicio anterior⁷⁸. La decisión unilateral de Marruecos del cierre de la frontera se produjo a partir del mes de octubre, por lo que para ver sus efectos ha de observarse las bases imponibles de los periodos de octubre a diciembre del año en curso más enero a marzo del año anterior. En el siguiente cuadro, se parte de 2016, al ser éste uno de los mejores años de la serie, para llegar a 2020.

Tabla 2.

Efecto cierre de frontera de octubre de 2016 a febrero de 2020

	2016	2017	2018	2019
Octubre	68976039,58	48180433,01	63174499	56525274,33
Noviembre	71646475,88	51285372,73	62220695	42476875,83
Diciembre	66012830,6	45583095,08	56857646	38733621,48
Enero siguiente	67187137,84	44007821	58950638	35613953
Febrero siguiente	58330025,68	47832892	56295876	32085729
Marzo siguiente	78162165,87	56585276	57480372	28477706
TOTAL	410314675,45	293474889,89	354979726	233833141,64

Fuente: Observatorio de Ceuta y Melilla

78. Chandiramani Ramesh, K. y Bustillo Gálvez, J.: “Ceuta y Melilla o cómo convertir una grave crisis en la mejor de las oportunidades”, Observatorio de Ceuta y Melilla - Instituto de Seguridad y Cultura, 2020.

Como se puede comprobar, se aprecia un decrecimiento de las importaciones del 43 % respecto al mejor año (2016) y del 34 % del periodo 2019-2020 con respecto al periodo anterior, 2018-2019. Tal y como hemos mencionado, el reino de Marruecos cerró el paso fronterizo, con carácter indefinido el 13 de marzo de 2020⁷⁹ y ello condicionó que un gran contingente de marroquíes, tanto adultos como menores se encontraran sin posibilidad de un posible retorno a su país, lo que consecuentemente provocó que muchos se quedaran desprovistos de alojamiento; por lo que la Ciudad Autónoma tuvo que proceder el alojamiento de este colectivo.

B. Efectos en la economía ceutí, como efecto del cierre fronterizo en la economía ceutí

En relación a los Presupuestos de la Ciudad de Ceuta ⁸⁰ para 2023, y más concretamente las Bases para la Estimación de los Ingresos para 2023, previstas por la Consejería de Hacienda, Economía y función Pública de la Ciudad Autónoma de Ceuta nos resulta de especial significación lo relativo al Impuesto IPSI-Importación. En este sentido conviene mencionar que el artículo 11 de la sección sexta⁸¹ de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social para 2003⁸², establece lo siguiente: “Uno: con el fin de mantener la suficiencia financiera de las ciudades de Ceuta y Melilla, se garantiza una recaudación líquida del Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación correspondiente a las Importaciones y al gravamen complementario sobre las labores del tabaco de las ciudades de Ceuta y Melilla, del ejercicio equivalente a la recaudación líquida del ejercicio 2001 por dichos conceptos, incrementada en la variación del PIB nominal, al coste de los factores, habida en el periodo. Dos: En el caso de que la recaudación líquida del ejercicio por dichos conceptos no alcance la cuantía a garantizar a que se refiere el apartado anterior, se compensará a cada una de las ciudades con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para el ejercicio siguiente por la diferencia calculada con arreglo a la siguiente fórmula: $C(x) i = [RL(2001) i * PIB(x)/PIB(2001)] - RL(x) i$ ⁸³. Tres: La garantía a que se refiere el apartado anterior se calculará por vez primera en relación con el ejercicio 2002, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para 2003”.

79. RTVE: *Marruecos cierra la Frontera con Ceuta y Melilla*, 13 de marzo de 2020, <https://www.rtve.es/noticias/20200312/marruecos-cierra-frontera-ceuta-melilla/2009780.shtml>.

80. Presupuesto de la Ciudad Autónoma de Ceuta: <https://www.ceuta.es/ceuta/documentos/secciones/presupuestos>.

81. La sección 6.ª de la Ley 53/2002 regula el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación para las Ciudades de Ceuta y Melilla.

82. Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE núm. 313, de 31 de diciembre de 2002), <https://www.boe.es/buscar/pdf/2002/BOE-A-2002-25412-consolidado.pdf>.

83. $C(x) i$ es la compensación a efectuar a la Ciudad (i) correspondiente al ejercicio (x) con cargo a los Presupuestos Generales del Estado para (x + 1); $RL(2001) i$ y $RL(x) i$ son la recaudación líquida, deducida de la liquidación del Presupuesto del ejercicio, por el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación correspondiente a las importaciones y al Gravamen complementario sobre las Labores del Tabaco de cada Ciudad (i), en el ejercicio (2001) y (x), respectivamente; $PIB(2001)$ y $PIB(x)$ es el PIB nominal, al coste de los factores, Base-2001, correspondiente a los años (2001) y (x), respectivamente.

Cabe destacar el hecho de que este instrumento que disponen sendas Ciudades Autónomas es muy favorable, debido a tomar como referencia los ingresos tributarios obtenidos en el ejercicio 2001. Este año arrojó un saldo tributario muy favorable, sirviendo de referencia en futuros ejercicios presupuestarios, redundando en una mejor suficiencia financiera. Según aportaban fuentes de Delegación del Gobierno de la Ciudad en abril de 2001, el comercio con Marruecos movió 100000 millones de las entonces pesetas durante el año anterior en Ceuta⁸⁴ que, en euros supuso más de 600 millones. Para hacernos una idea, en mayo del año 2000, el tránsito de marroquíes en la frontera con la intención de “hacer transacciones comerciales en la ciudad” era de 800000⁸⁵.

Con respecto al ejercicio presupuestario del año pasado (2023) para la formulación de la estimación de la evolución del PIB nominal a coste de factores se partió de la información publicada por el Instituto Nacional de Estadística, en lo referente al periodo 2021/2001. Respecto del periodo 2023/2021 se consideró la estimación que se deriva del escenario macroeconómico diseñado por el Ministerio de Hacienda y Función Pública, que acompaña al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2023, avalada por la autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIRef).

Haciendo un balance comparativo entre nuestra situación actual, absolutamente compensada por el Estado con la precedente, nos encontramos que en el año 2023 se recaudaron 23 millones de euros, compensando el Estado los 53.727.972,7 € de los que no se habían obtenido ingresos financieros, lo que provocó una recaudación líquida estimada de un -34,28 %, compensando el Estado el resto en un 46,60 %, llegando a provocar incluso un leve incremento de recaudación garantizada por la Ley 53/2002 en un 7 %.

Tabla 3.

Recaudación tributaria 2019-2023

Concepto	2019	2023	Variación
Recaudación líquida estimada	35000000 €	23000000 €	- 34,28 %
Recaudación líquida garantizada por la Ley 53/2002	71648590 €	76727972,7 €	+ 7,08 %
Compensación Teórica (B-A)	36648590 €	53727972,7 €	+ 46,60%

Fuente: Consejería de Economía, Hacienda y Función Pública

Por ende, y pese a la pretensión del gobierno marroquí de provocar la asfixia financiera⁸⁶, de las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, no se produjo y se alcanzó esta pretensión por parte del país vecino. Corroboramos que, en un segundo o tercer plano quedaba la intención de erradicar una explotación laboral encubierta, como era

84. El Faro de Ceuta: *El comercio con Marruecos movió 100.000 millones de pesetas en Ceuta*, 26 de abril de 2001 (fuente extraída de la Hemeroteca).

85. El Faro de Ceuta: *800.000 marroquíes cruzaron el pasado mes por el Tarajal. Para hacer transacciones comerciales en la ciudad*, 10 de junio de 2000 (fuente extraída de la Hemeroteca).

86. Diario El Español: *Marruecos reconoce que asfixia a Ceuta y Melilla para “proteger” su economía del contrabando*, 1 de julio de 2020, https://www.elespanol.com/espana/20200701/marruecos-reconoce-ceuta-melilla-proteger-economia-contrabando/501701295_0.html.

el porteo y es el epicentro del presente artículo. Resulta irrefutable que, el objetivo de culminar esta actividad pseudolaboral inhumana era de carácter económico y político, quedando la cuestión de los derechos de estas pobres mujeres a un lado. Sin duda nos quedará en el imaginario colectivo las tristes miradas de estas desdichadas mujeres, que llevaban a cabo un trabajo más propio de animales que de personas y todo ello en las puertas de Europa.

C. Perspectivas de futuro y alternativas al malogrado “comercio atípico”

Una de las fortalezas de las que dispone la Ciudad Autónoma de Ceuta es el Régimen Económico y Fiscal, muy atractivo a la implantación de una heterogeneidad de sectores económicos. La implantación de proyectos de base tecnológica y digital parece ser uno de los retos principales. Desde hace algunos años, la ciudad de Ceuta viene trabajando en las posibilidades que puede ofrecer a las empresas de la industria tecnológica, aprovechando la coyuntura del Brexit, así como el Régimen Económico y Fiscal especial, que supone el principal atractivo de la ciudad⁸⁷. Dicho imán debe desarrollarse y afianzarse hasta el límite de sus posibilidades. En este sentido el sector de empresas del juego *online*, demostrando sus virtudes, al existir una amplia implementación progresiva en la ciudad.

Por parte de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Ceuta, Joaquín Mollinedo⁸⁸, argumentaba que existe una gran incertidumbre sobre el futuro del polígono del Tarajal, condicionado por el hecho de verse materializada la implementación de la tan esperada aduana comercial. En este sentido, a juicio de Mollinedo, las empresas exportadoras e importadoras podrían volver al polígono. A este tenor apostillaba Mollinedo lo siguiente: “Podría replantearse la implantación en el Polígono del Tarajal de un Parque Tecnológico, empresas de juego *on line*... Este sector económico, se encuentra muy incentivado por los incentivos fiscales, generando un empleo de alta cualificación, no necesitando grandes espacios, ni logística. Otra de las cuestiones que no hay que desatender es el sector turístico, pues tras el COVID, la tasa de ocupación del visitante marroquí se ha visto notablemente mermada, siendo un perfil muy interesante. En cuanto a energías renovables, nuestra ciudad aporta un 0 %, aunque está prevista una planta solar en el puerto. Por tanto, existen otros sectores económicos, que fomentarían el autoconsumo. En este sentido la producción energética, fundamentada en energías renovables, la economía azul (como las actividades subacuáticas, la acuicultura, eventos náuticos u otros vinculados con el mar o nuestro litoral). Sin duda, el denominado “comercio atípico”, no ha sido un modelo económico sostenible desde ningún punto de vista.

87. Chandiramani Ramesh, K. y Bustillo Gálvez, J.: *Ceuta y Melilla o cómo convertir una grave crisis en la mejor de las oportunidades*, ob. cit.

88. Joaquín Mollinedo Gómez-Zorrilla es Secretario General de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Ceuta (entrevista del autor, Ceuta, 24 de abril de 2023).

En consecuencia y, a juicio del sector empresarial de la ciudad, Ceuta posee un gran potencial económico, independientemente del tránsito habitual fronterizo. Debemos tener en cuenta que el último año de porteo fue en 2019, con una clara disminución del consumo interno, una subida de la inflación, sin incremento salarial, consumo interno decreciente. Por consiguiente, hay que ser cautelosos con respecto a la caída de la recaudación de este impuesto debido a existir otros factores en juego.

A juicio del presidente de la Ciudad Autónoma el comercio atípico ha ocasionado más perjuicios que ventajas, consideran que sectores como la digitalización y las energías limpias sostendrían un modelo económico “verde, azul e inteligente” más sólido⁸⁹. En una reciente entrevista en la prestigiosa revista Forbes⁹⁰, el máximo dirigente de la Ciudad Autónoma hacía especialmente hincapié en estos sectores económicos como los más viables para Ceuta.

V. CONCLUSIONES

El emplazamiento donde se ha desarrollado la actividad de porteo ha sido principalmente en los polígonos ubicados en el Tarajal, así como el paso fronterizo que lleva el mismo nombre.

La figura del porteador/a ha tenido un grado de feminización severo, enmarcada en un tipo de actividad “pseudolaboral” debido a la indeterminación e indefensión a la que ha estado sometido este colectivo. Sería la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA) quien promovería la Declaración de Tetuán de abril de 2012, dando visibilidad a la profunda precariedad de estas mujeres.

El denominado como “comercio atípico” en Ceuta hunde sus raíces en el siglo XV, siendo una costumbre mantenida en una continuidad histórica a lo largo de seis siglos, sin establecerse una regulación garantista al respecto.

Los conflictos bilaterales en el reconocimiento o no a lo largo de más de dos siglos y más de una veintena de tratados entre España y Marruecos sobre cuestiones fronterizas y aduaneras, en un planteamiento soberanista; han eclipsado el fondo del asunto. No es otro que la regulación y protección social de un colectivo tan vulnerable como el de las mujeres porteadoras. “comercio atípico” o “contrabando”, han sido etimologías esgrimidas por parte de las autoridades españolas y marroquíes, en planteamientos y legitimidades contrapuestas, todo ello en un entorno en el que el porteo continuaba, sin encontrar una solución al respecto.

El hecho de que se dieran a conocer los abusos que sufrían estas mujeres, así como la primera mujer fallecida en 2008, no siendo la última, puso en conocimiento de la opinión pública de lo inhumano de este tipo de actividad pseudolaboral.

89. El Faro de Ceuta: “Hemos salido reforzados del duro trance de mayo de 2021”, 28 de marzo de 2023, <https://elfarodeceuta.es/juan-vivas-hemos-salido-reforzados-duro-trance-ceuta-crisis-mayo-2021/>.

90. Revista Forbes: “Verde, Azul e Inteligente, el futuro para Ceuta”, 6 de marzo de 2023, <https://forbes.es/economia/243396/verde-azul-e-inteligente-el-futuro-para-ceuta/>.

La última de las muertes registrada sería en septiembre de 2019 en la zona marroquí, cerrándose el paso fronterizo Tarajal II un mes más tarde.

En cuanto a poder definir si existe o no relación laboral en las actividades de porteo, nos encontramos frente a muchos elementos *de facto* que pudieran concretarla, sin existir una relación *de iure* en la que quede expresamente reflejado un contrato de trabajo, así como su correspondiente protección social. Por otro lado, se ha dado a lo largo del tiempo una relación encubierta de compraventa en el mercado minorista, regulada en el código civil, así como el código de comercio, conformando un claro “efecto óptico” que camuflaba una realidad opaca bien distinta.

En lo relativo a los efectos económicos que afectan a la suficiencia financiera de la Ciudad de Ceuta, con una clara intencionalidad de asfixia económica por parte del Reino de Marruecos, no han tenido los efectos esperados en las finanzas ceutíes. El modelo económico ceutí no podía ni mucho menos sustentarse en este tipo de comercio, que conllevaba una clara explotación a quienes, con su tremendo esfuerzo físico, transportaban una carga desorbitada sobre sus espaldas, para ganar unos *dirhams*. Estas mujeres han sido el eslabón más débil de una larga cadena de transacciones económicas.

Finalmente, y haciendo una clara autocrítica por parte de las autoridades ceutíes y empresariales, el denominado como “comercio atípico” y el consecuente porteo, además de dar una imagen nefasta a la ciudad, ha quedado como un malogrado sector económico y nicho de mercado. Como fortaleza al atractivo régimen económico y fiscal, sectores como el tecnológico están en creciente expansión, así como las conocidas economías “verde, azul e inteligente”, enmarcadas en un mercado de trabajo y protección social propias del siglo XXI y de una ciudad europea en el norte de África.

Bibliografía

- Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía: *Respeto y Dignidad a las mujeres marroquíes que cargan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta*, 2016.
- Casas Sánchez, J.: “La inmigración fronteriza en Ceuta”, *Revista de Estudios Fronterizos del Estrecho de Gibraltar*, 2016.
- Chandiramani Ramesh, K. y Bustillo Gálvez, J.: *Ceuta y Melilla o cómo convertir una grave crisis en la mejor de las oportunidades*, Observatorio de Ceuta y Melilla e Instituto de Seguridad y Cultura, 2020.
- Cruz Villalón, J.: *Compendio de Derecho del Trabajo (novena edición)*, Tecnos, Madrid, 2016.
- Fernández Marcos, L.: *Derecho del Trabajo*, UNED, Madrid, 2011.
- Fuentes Lara, M. C.: “La singularidad fronteriza de Ceuta y Melilla”, *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, núm. 122, 2019, disponible en: <https://doi.org/10.24241/rci.2019.122.2.241>.
- Fuentes Lara, M. C.: *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropea: el caso de Ceuta*, Monografía CIS, Madrid, 2019.
- Fuentes Lara, M. C. y Rosado Caro, A. M.: “Porteadoras: la feminización de la pobreza en la Frontera Sur 2021”. Área de Solidaridad Internacional de la APDHA, Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, 2021, disponible en <https://www.apdha.org/wp-content/uploads/2021/03/Porteadoras-feminizacion-pobreza-2021.pdf>.

- Gabrielli, L.: “Mujeres porteadoras en Ceuta: la frontera como recurso, estigma y jaula”. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, núm. 129, 2021, disponible en: <https://doi.org/10.24241/rcai.2021.129.3.233>.
- García Ninet, I. y Vicente Palacio A.: *Derecho del Trabajo*, Aranzadi, Navarra, 2001.
- García-Perrote Escartín, I.: *Manual de Derecho del Trabajo (12ª edición)*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2022.
- Informe “La Frontera Sur, Accesos terrestres”, *Centre per la Defensa Dels Drets Humans*, 2017.
- Martín Valverde, A.; Rodríguez-Sañudo Gutiérrez, F. y García Murcia, J.: *Derecho del Trabajo*, Tecnos, Madrid, 2000.
- Memoria Económica CES: <https://www.ceuta.es/ceuta/images/documentos/Institucional/Memorias/Memoria2011.pdf>.
- Molero Manglano, C.; Sánchez-Cervera Valdés, J. M.; López Álvarez, M. J. y Matorras Díaz-Caneja, A.: *Manual de Derecho del Trabajo (cuarta edición)*, Thomson-Civitas, 2004.
- Monereo Pérez, J. L.; Molina Navarrete, C.; Moreno Vida, M. N.; Olarte Encabo, S. y Fernández Avilés, J. A.: *Manual de Derecho Procesal del Trabajo*, Tecnos, Madrid, 2010.
- Monereo Pérez, J. L.; Molina Navarrete, C. y Moreno Vida, M. N.: *Manual de Derecho del Trabajo (decimocuarta edición)*, Comares, Granada, 2016.
- Montoya Melgar, A.: *Derecho del Trabajo (vigésima segunda edición)*, Tecnos, Madrid, 2001.
- Ramírez Martínez, J. M.: *Curso de Derecho del Trabajo*, Editorial Tirant Lo Blanch, Valencia, 2005.
- Ramón Remacha, J.: “Las Fronteras de Ceuta y Melilla”, In HeinOnline. Retrieved April 17, 2020, from https://heinonline.org/hol-cgi-bin/get_pdf.cgi?handle=hein.journals/aedi10§ion=10.
- White, G.: “La migración laboral marroquí y los territorios españoles de Ceuta y Melilla”, *Revista Internacional de Sociología (RIS)*, tercera época, núm. 36, 2003.