

# PORTEADORAS

## La feminización de la pobreza

### CARRIER WOMEN

#### The feminization of poverty

**Cristina Fuentes Lara<sup>\*</sup>, Ana Rosado Caro<sup>\*\*</sup>**

**RESUMEN:** Este artículo tiene como objetivo identificar las violencias que sufren las mujeres porteadoras en las fronteras entre España y Marruecos. Desde 2015, la situación de las mujeres porteadoras se fue agravando debido a una multiplicidad de factores estructurales a las fronteras. Producto de estas circunstancias se iniciaron cambios en el circuito del porteo que llevaron a la apertura en un nuevo paso fronterizo en Ceuta especializado en mercancía y una precarización extrema de las condiciones laborales y de seguridad de las porteadoras. Desde 2016 han muerto, al menos, 8 mujeres porteadoras en el desarrollo de su actividad laboral. La metodología ha sido cualitativa. La técnica de producción fue la etnografía y las entrevistas en profundidad. La técnica de análisis de datos ha sido el análisis de discurso.

**ABSTRACT:** *This paper aims to identify the violence suffered by carrier women at the borders between Spain and Morocco. Since 2015, the situation of carrier women has been worsening due to a multiplicity of structural factors at the borders. As a result of these circumstances, changes were initiated in the portering circuit that led to the opening of a new border crossing in Ceuta specialized in merchandise and an extreme precariousness of the working and security conditions of the porters. Since 2016, at least 8 women porters have died in the development of their work activity. The methodology was qualitative. The production technique was ethnography and in-depth interview. The data analysis technique has been the discourse analysis.*

**PALABRAS CLAVE:** porteadoras, frontera, feminismo, transfronterizas, derechos humanos.

**KEYWORDS:** *carrier women, border, feminism, cross-border, human rights.*

**Fecha de recepción:** 01/11/2021

**Fecha de aceptación:** 01/11/2021

doi: <https://doi.org/10.20318/universitas.2022.6580>

---

\* Universidad Rey Juan Carlos / APDHA. E-mail: [cristina.fuentes@urjc.es](mailto:cristina.fuentes@urjc.es).

\*\* Universidad Rey Juan Carlos / APDHA. E-mail: [anarosado@hotmail.com](mailto:anarosado@hotmail.com)

## 1.- INTRODUCCIÓN

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 transportan mercancías, desde el territorio español hasta el marroquí, a cambio de una comisión económica por el desplazamiento de los bienes interfronterizos<sup>1</sup> Las condiciones laborales de esta actividad económica, el entramado transfronterizo, la consideración como trabajadoras transfronterizas y los sentipensares de las mujeres porteadoras<sup>2</sup> son el objeto de esta investigación.

En 2016, la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA) publicó el informe "Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos y Ceuta". Este informe canalizó el trabajo que la APDHA llevaba realizando desde 2011 con la formación de una red de tejido asociativo transfronterizo para visibilizar la situación de las mujeres porteadoras, y posteriormente, con la Declaración de Tetuán (2012) se materializó el primer documento sobre la vulneración de derechos humanos de las porteadoras firmado por más de una treintena de asociaciones marroquíes y españolas.

El 2016 fue un año duro<sup>3</sup>. Desde la APDHA se realizó decenas de conferencias sensibilizadoras sobre la situación, artículos de opinión y reflexión en prensa nacional, se desarrollaron reuniones con casi 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 Ceuta y Melilla que se concretó en la Declaración de Martil sobre mujeres que transportan mercancías en la frontera de Ceuta con Marruecos y el citado informe publicado también en 2016.

El trabajo llevado a cabo por la APDHA durante 2016 no se basó en una mera percepción subjetiva, el Gobierno marroquí en 2019 publicó 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 Marruecos. En las propias entrevistas realizadas en ese año por el equipo investigador de la APDHA se muestra la comparativa de las porteadoras entre épocas pasadas y ese 2016. El 22 de febrero de 2017 se abrió el paso fronterizo del Tarajal II y todo cambió en la situación de las porteadoras hasta la actualidad, donde

---

<sup>1</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropa: el caso de Ceuta* (Monografía CIS, 316, 2019).

<sup>2</sup> Mar Gallego, *Como vaya yo y lo encuentre. Feminismo andaluz y otras prendas que tú no veías* (Libros.com, 2020).

<sup>3</sup> El adjetivo duro -o dura- es empleado frecuentemente por las mujeres porteadoras para describir una situación o circunstancia difícil y complicada. Muy frecuente su uso en la expresión "la aduana esta dura".

desde octubre de 2019 la frontera entre Ceuta y Marruecos esta cerrada para la actividad laboral q desempeñan las porteadoras.

## **2.- METODOLOGÍA**

La metodología de esta investigación ha sido de corte cualitativo. La producción de datos se ha realizado por medio de una combinación de técnicas cualitativas como son las entrevistas en profundidad y la etnografía. El proceso investigar se ha realizado desde 2016 hasta 2021 donde se han entrevistado a mujeres porteadoras -con un total de 21 entrevistas en profundidad-; y agentes fronterizos implicados en el comercio atípico como han sido: asociaciones y / o sindicatos de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, tejido asociativo en Ceuta, Melilla, Cádiz y la wilaya de Tetuán; empresarios del polígono de El Tarajal y clientes finales de la mercancía.

La etnografía ha sido aplicada en esta investigación como una lógica de 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"<sup>4</sup> A partir de esta etnografía se ha podido realizar un análisis de revisión bibliográfica que aporta una narrativa contextual a la situación de las mujeres porteadoras desde 2012 hasta 2021.

La técnica de análisis de datos de esta investigación ha sido análisis del discurso. 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. A lo que se añade los datos que la etnografía ha proporcionado el conjunto de datos que conforman este artículo. 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"<sup>5</sup>

## **3.- DINÁMICAS FRONTERIZAS: DEL ACUERDO SCHENGEN A LAS NAVES CONSIGNA**

La situación de las mujeres porteadoras no responde a una relación económica regida únicamente por la oferta y demanda de productos que transportan de un lado a otro de la frontera. El entramado jurídico, fiscal, económico, laboral, social e institucional que

---

<sup>4</sup> Anthony Giddens, *Sociología* (Alianza editorial, 2007).

<sup>5</sup> Teun Van Dijk, *Studies in the pragmatics of discourse* (Mouton, 1981).

rodea el circuito de las porteadoras<sup>6</sup> es complejo y con una multiplicidad de actores involucrados<sup>7</sup>.

### 3.1.- El inicio de la configuración fronteriza

La frontera es una ilusión. Las fronteras se construyen y se dotan de un significado. La frontera es un símbolo, y quizá uno de los más férreos en cuanto a la construcción de la diferencia y de la(s) identidad(es)<sup>8</sup>. La configuración de la frontera hispano-marroquí, como un ente diferenciador entre el hecho de nacer en un lado y en el otro de la demarcación geopolítica, este marcado por la entrada de España en la Unión Europea (UE)<sup>9</sup> (1986) y, sobre todo, por el Acuerdo Schengen (1991).

La entrada de España en la UE supuso la europeización de las fronteras hispano-marroquíes, ya que España tuvo que adaptar el acuerdo de Schengen al cuerpo jurídico español<sup>10</sup>. Antes de Schengen, que finalmente entró en vigor en España en 1995, la frontera entre Fnideq<sup>11</sup> y Ceuta era una línea marcada con unos palos de madera que diferenciaban el territorio español y el marroquí. Exactamente igual que la frontera de Melilla con Beni Ensar, y así lo relatan los propios ceutíes y melillenses. La UE se tomó un gran interés en fortificar las fronteras con Marruecos, ya que las consideraba especialmente porosas, y no precisamente por los trabajadores transfronterizos, sino por las rutas migratorias central y atlántica<sup>1213</sup>. El Acuerdo Schengen tenía como objetivos:

- 1) Suprimir las fronteras internas dentro del territorio considerado como Schengen y permitir la libre circulación de la ciudadanía de los países es este territorio;

---

<sup>6</sup> El circuito de las porteadoras es un concepto empleado por Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera hispano-marroquí. El caso de Ceuta* (Universidad de Granada, 2017) para explicar la estructuración laboral y personal que realizan las porteadoras en el desempeño de su trabajo. El circuito de las porteadoras se divide a) en el circuito físico, que es la estructura laboral del trasiego fronterizo; y b) el circuito introspectivo, que es el ciclo interno que realizan las porteadoras para aceptar y ser resilientes con su actividad laboral.

<sup>7</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera hispano-marroquí. El caso de Ceuta* (Universidad de Granada, 2017).

<sup>8</sup> Dimitris Papadopoulos, Niamh Stephenson y Vassilis Tsianos, *Escape routes: control and subversion in the twenty-first century* (Pluto Press, 2008).

<sup>9</sup> En este momento era la Comunidad Económica Europea (CEE).

<sup>10</sup> Xavier Ferrer-Gallardo, 'Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla: explorando los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano' (2008) 51 *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, pp. 129-149.

<sup>11</sup> El nombre de Fnideq en castellano es Castillejos, es frecuente encontrar el nombre en castellano en la literatura fronteriza.

<sup>12</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropea: el caso de Ceuta* (Monografía CIS, 316, 2019).

<sup>13</sup> Keina Espiñeira, 'Colonialidad en la frontera Ceutí. Sebta mashi Schengen, mashi Euroba' (2013) 2, *Ecléctica, Revista de estudios culturales*, pp. 5-18.

- 2) A la vez que se reforzaban las fronteras externas del espacio Schengen, denominado Schengenland -que era prácticamente el territorio de los países miembros de la UE-. De tal modo que la Unión Europea comenzó a fortificar las fronteras exteriores haciéndolas más seguras y difíciles de cruzar con el objetivo de diferenciar la zona Schengen de los terceros países, entre ellos y con especial ahínco, Marruecos<sup>14</sup>.

Sin embargo, en el caso de los territorios españoles en el continente africano -Ceuta y Melilla - la aplicación del Acuerdo Schengen fue diferente al conjunto de España. En la Ratificación del Protocolo de Adhesión de España al Acuerdo Schengen se incluyó una declaración relativa a Ceuta y Melilla, se añadió una declaración relacionada con la excepcionalidad de Ceuta y Melilla en el Acuerdo. De hecho, existe un debate profundo entre teóricos sobre si se debe considerar a ambas ciudades como territorio Schengen, o no. Si bien puede parecer que este debate está alejando del objetivo de este informe -las mujeres porteadoras-, se va a analizar la realización directa entre la configuración de la frontera y esta actividad laboral.

Los argumentos acerca de que Ceuta y Melilla no deben ser considerados como territorio Schengen se articulan en tres puntos según Castán-Pinos<sup>15</sup>:

- 3) La ciudadanía de las provincias adyacentes a los enclaves no necesita visado para entrar a Ceuta -en el caso de la wilaya de Tetuán- o a Melilla -en el supuesto de la wilaya de Nador-, únicamente necesitan el pasaporte en vigor y con la limitación de no pernoctar en el territorio español. Esto se garantiza en la parte III del artículo 1b que afirma 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"<sup>16</sup>. De tal forma, que son personas transfronterizas para ir de compras o trabajar en las ciudades autónomas, y para el desempeño de cualquiera de esas actividades, no es necesario que pernocten en los enclaves españoles.
- 4) Por el contrario, el resto de la ciudadanía marroquí si que necesita solicitar visado para entrar a Ceuta o Melilla, aunque en

---

<sup>14</sup> Tom Casier The new neighbours of the European Union: The Compelling Logic of Enlargement? En De Bardeleben, Joan (ed.), *The boundaries of EU enlargement. Finding a Place for Neighbours* (pp. 19–32). (Palgrave Macmillan, 2008).

<sup>15</sup> Jaume Castan Pinos, *La fortaleza europea: Schengen, Ceuta y Melilla* (Instituto de Estudios Ceutíes, 2014).

<sup>16</sup> 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 entre los Gobiernos de los Estados de la Unión Económica Benelux de la Republica Federal de Alemania y de la República Francesa (1994) <<https://www.boe.es/boe/dias/1994/04/05/pdfs/A10390-10422>> fecha de acceso 26 de noviembre de 2021.

este caso se solicita un visado especial, llamado “visado limitado múltiple”; es decir, que si una ciudadana de Tánger quiere entrar a Ceuta tiene que solicitar el visado limitado múltiple, pero si una ciudadana de Tetuán quiere ir a Ceuta solamente debe tener, únicamente, el pasaporte en vigor. Y, una peculiaridad más, en ambos ejemplos solamente pueden estar en Ceuta o Melilla, no pueden desplazarse al resto de España, ya que, en este caso, necesitarían solicitar un visado.

- 5) Si bien el objetivo del Acuerdo Schengen es eliminar los controles internos en el Espacio Schengen, en Ceuta y Melilla se realizan controles de identidad y documentación en los desplazamientos entre los enclaves y el resto de España, por parte de la Policía Nacional.

Siguiendo el argumentario de Castan-Pinos<sup>17</sup> el escenario de los enclaves no solamente favorece el tránsito de las personas de las wilayas de Tetuán y Nador a las ciudades españolas, incluidas las porteadoras, sino que se evidencia el trato diferencial de estas ciudades con el conjunto de España. La distinción no se produce por el hecho de que Ceuta y Melilla sean territorios extra peninsulares, puesto que esto no ocurre con Canarias ni con Baleares; más bien se debe a factores derivados de las relaciones institucionales entre Marruecos-España-Unión Europea.

En el lado contrario, es decir, los argumentos por los que Ceuta y Melilla son considerados como territorio Schengen se centran en que existen una permeabilidad selectiva<sup>18</sup>. De tal forma, que la frontera es permeable con la ciudadanía de las wilayas hacia los enclaves, pero impermeable y militarizada para la entrada de personas migrantes. A lo que se le añade que no es recíproco, ya que cualquier ciudadano europeo accede a cualquier territorio de Marruecos sin necesidad de visado.

La relevancia de este hecho, se centra en que estas porosidades fronterizas<sup>19</sup> o esta política de filtraje<sup>20</sup> de las autoridades responde a que a las porteadoras se las considera como un mal necesario para la economía local -ceutí y melillense- y se les permite el paso al espacio fronterizo, mientras que en el caso de las personas en situación

---

<sup>17</sup> Jaume Castan Pinos, *La fortaleza europea: Schengen, Ceuta y Melilla* (Instituto de Estudios Ceutíes, 2014).

<sup>18</sup> James Anderson, *Theorizing State Borders: 'Politics/Economics' and Democracy in Capitalism. CIBR/WP01-1*. (CIBR Working Papers in Border Studies, 2001).

<sup>19</sup> Keina Espiñeira, 'Colonialidad en la frontera Ceutí. Sebta mashi Schengen, mashi Euroba', (2013) 2, *Ecléctica*, Revista de estudios culturales, pp. 5–18.

<sup>20</sup> Xavier Ferrer-Gallardo, 'Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla: explorando los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano' (2008) 51 *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, pp. 129–149.

administrativa irregular, la frontera es impermeable debido a que el efecto positivo que generan sobre la economía es bajo o inexistente<sup>21</sup>.

Sin embargo, el Acuerdo Schengen no es el único factor excepcional en la configuración fronteriza y en el estímulo para la actividad de las mujeres porteadoras.

Si bien a nivel explicativo la condición geopolítica justifica y hace comprensible el fenómeno de las porteadoras, la aplicación fiscal de ambas ciudades favorece el llamado "comercio atípico". Ceuta y Melilla son puertos francos, es decir, todas las mercancías que llegan a sus puertos marítimos, -que es la única entrada legal de mercancía-, están exentas de pagar aranceles.

No obstante, las Ciudades Autónomas crearon un impuesto de recaudación municipal a la importación para gravar toda la mercancía que llegaba a sus puertos, el Impuesto sobre la Producción, los Servicios y la Importación (IPSI) a la importación. En clave de cifras, la recaudación de este impuesto supone casi la mitad (44,6%) de los ingresos de Ceuta<sup>22</sup>. Datos que muestran la dependencia económica de la ciudad hacia la actividad de las mujeres porteadoras.

Un factor más, relevante para comprender el entramado en el que se encuadra la situación de las mujeres porteadoras es la aduana comercial. Entre Ceuta y la wilaya de Tetuán no hay aduana comercial, es decir, la frontera del Tarajal es un paso fronterizo de personas, pero no de mercancías. En términos prácticos se sintetiza en que no se puede realizar una exportación legal de mercancía ceutí hacia Marruecos. Si se quisiera realizar una exportación legal se debería enviar la mercancía desde el puerto de Ceuta a Algeciras, y desde ahí, realizar una exportación al puerto de Tánger Med. En conclusión: más tiempo en la transacción y muchos más costes económicos.

Por el contrario, si la exportación la realizan las mujeres porteadoras de manera ilegal los costes son mínimos -únicamente la comisión que le paga a la porteadora, y el soborno a la gendarmería marroquí- y es muy rápido. Todo son ventajas para los comerciantes y clientes.

La inexistencia de una aduana comercial responde a las reivindicaciones de Marruecos sobre la soberanía de Ceuta y Melilla. De tal forma, que para Marruecos reconocer que hay una frontera -de pleno uso- sería el equivalente a legitimar la soberanía española sobre los enclaves<sup>23</sup>.

Sin embargo, en Melilla si hay aduana comercial. En 1866 se estableció una frontera comercial entre Melilla y Marruecos promovida

---

<sup>21</sup> David Moffette, 'Muslim ceutíes, migrants, and porteadores: Race, security, and tolerance at the Spanish-Moroccan border' (2013) 38, *Canadian Journal of Sociology*, pp. 601-621.

<sup>22</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropa: el caso de Ceuta* (Monografía CIS, 316, 2019).

<sup>23</sup> Miguel Ángel Acosta, *Las fronteras internacionales de España en África: Melilla*. (Editorial Reus, 2016)

por la necesidad comercial del noreste africano<sup>24</sup>. Tres años antes, Melilla había recibido el estatus de puerto franco, lo que suponía un incremento de sus las transacciones comerciales, y esto despertó el interés de Marruecos de utilizar el puerto melillense para las exportaciones de minerales de la región del Rif hacia Europa. Este factor unido a la lejanía respecto a la península de Melilla y siendo Nador un centro de inversión influyente del norte de Marruecos hacía que la aduana comercial fuese imprescindible para la distribución de mercancías<sup>25</sup>.

De tal modo que en Melilla, el comercio atípico coexiste con el flujo legal de exportaciones/importaciones entre la ciudad y los municipios marroquíes adyacentes a la frontera. El beneficio, al igual que en Ceuta, radica en el hecho de que las transacciones "utilizando" a las mujeres porteadoras son una reducción de tiempo y de costes económicos. El resultado es el de siempre: se priman los intereses mercantilistas por encima del respeto a los derechos humanos.

Desde el 1 de agosto de 2018 la aduana comercial entre Melilla y Beni Enzar está cerrada. Marruecos decidió unilateralmente cerrar el paso de mercancías; y al igual que en Ceuta, y a partir de ese momento, la frontera solamente es un paso de personas, pero no de mercancías. Desde los gobiernos melillenses y desde el Gobierno central se realizaron multitud de acercamientos con el Reino de Marruecos y, especialmente, con el director general de la Aduana de Marruecos, Nabyl Lakhdar. En todos los intentos de reabrir la aduana comercial el gobierno marroquí se ha mostrado reticente.

Ahora bien, la frontera simbólica de lo legal e ilegal es muy líquida en relación con la situación de las porteadoras; y con frecuencia es muy versátil, puesto que lo que en 2016 era ilegal en 2018 es legal. Debido a la laxitud de las medidas hemos acuñado el concepto de alegal para describir la actividad de las porteadoras.

El cruce fronterizo de las porteadoras cargadas de mercancías no se considera ilegal porque está reconocido por el Decreto-ley número 1-77-339 de 9 de octubre de 1977 regula la entrada de bienes a Marruecos quien señala que cualquier persona marroquí puede acceder a su territorio con todo lo que pueda llevar sobre su cuerpo, sin limitación de peso ni cantidad, en concepto de equipaje de mano<sup>26</sup>. De este modo se legitimó el hecho de que miles de mujeres cargasen con fardos a sus espaldas de 60 a 90 kilos.

---

<sup>24</sup> Jaume Castan Pinos, *La fortaleza europea: Schengen, Ceuta y Melilla* (Instituto de Estudios Ceutíes, 2014).

<sup>25</sup> Ana Rosado Caro y Cristina Fuentes Lara, 'Las invisibles tras el fardo de nuestra vergüenza: las porteadoras en la frontera sur de Europa' (2018) 8, *Derechos Humanos en la Frontera Sur*, pp. 81-92.

<sup>26</sup> Rosa Soriano Miras y Cristina Fuentes Lara, La vulnerabilidad de las mujeres porteadoras de Ceuta y Melilla como sujeto de derechos humanos, en Andrade, Karla y Izcara, Simón (coord.), *Migrantes, transmigrantes, deportados y derechos humanos. Enfoque binacional* (Editorial Fontamara, 2015) pp. 117-140.



En abril de 2018 esto cambió. Debido 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. Casualmente, los carros eran propiedad de un comerciante del polígono de El Tarajal, y las porteadoras debían comprarlo con su propio dinero para poder trabajar. Dicho de otro modo, algo que era ilegal antes de ese momento, y sin necesidad de modificar el Decreto-ley número 1-77-339 ni crear una nueva ley de paso de mercancías, se convirtió en una práctica habitual en el polígono del Tarajal.

Independientemente de la situación de pandemia provocada por la Covid-19, la arbitrariedad y los intereses multiagentes han estado presentes en la toma de decisiones en relación con la situación de las mujeres porteadoras.

### **3.2.- Línea temporal de la situación de las mujeres porteadoras**

La línea temporal del porteo comienza en 2005. Esto no indica que antes de ese año no existiese porteo. De hecho, incluso antes de la instauración física de la frontera ya se producían intercambios de mercancía entre ambos territorios<sup>27</sup>. Sin embargo, en 2002, después de un largo proceso de negociaciones entre los gobiernos marroquí y español se acuerda crear un paso de mercancías entre Ceuta y la wilaya de Tetuán. Este paso se inauguró el 25 de julio de 2005 bajo el nombre del Biutz<sup>28</sup>.

Antes del puente del Biutz, el paso habilitado para mercancías era Benzú que también era un paso fronterizo para personas. El paso de Benzú fue cerrado en 2002, entre otros motivos, por la dificultad manifestada por las cuerpos y fuerzas de seguridad españolas para controlar las aglomeraciones. Después del cierre de Benzú, las porteadoras comenzaron a trabajar en la frontera internacional de El Tarajal (paso de El Biutz) donde se concentraban: porteadoras, trabajadoras de hogar, trabajadores transfronterizos y turistas. De tal forma, que la apertura del Biutz fue una medida para descongestionar la frontera hispano-marroquí tras el cierre del paso de mercancías de Benzú a la vez que se invisibilizaba el trasiego diario de porteadoras y mercancías por la frontera de El Tarajal. El Biutz estaba alejado de la ciudadanía ceutí, de propia ciudad de Ceuta y de los turistas que cruzan la frontera internacional<sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Miguel Ángel Acosta, *Las fronteras internacionales de España en África: Melilla*. (Editorial Reus, 2016).

<sup>28</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropea: el caso de Ceuta* (Monografía CIS, 316, 2019).

<sup>29</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera hispano-marroquí. El caso de Ceuta* (Universidad de Granada, 2017).

Además, el paso del Biutz tiene un componente muy relevante y es que es una salida de mercancías unidireccional peatonal desde el polígono de El Tarajal hasta Marruecos; es decir, no es un paso fronterizo oficial, sino que es una salida habilitada para las porteadoras, tanto es así, que solamente estaba abierto los días que había porteo -de lunes a jueves-. Con esto se oficializa el trabajo de las mujeres porteadoras, y es por ello, que aquí comienza esta línea temporal. El paso del Biutz conocido como la "jaula", el "túnel" o la "verja" por su estructura metálica rectangular fue objeto de las críticas por parte del tercer sector ceutí y del tejido asociativo nacional por la vulneración de derechos que suponía para las mujeres porteadoras<sup>30</sup>.

La Policía Nacional realizó un informe en 2009 titulado el "Biutz" en el que informaba de los riesgos a la seguridad de quienes utilizaban el paso fronterizo. En este informe se detallaba su peligrosidad en base al elevado número de porteadoras, el tamaño de los fardos y la actitud obstructiva de la Gendarmería. La conclusión del informe es el que el Biutz era la mayor amenaza para las fuerzas de seguridad de Ceuta<sup>31</sup>.

En 2008, murió la primera porteadora realizando su actividad laboral. Fue Sabia Aziz con 41 años en el paso del barrio chino en Melilla. Un año después, esta lista de la vergüenza se engrosó con las muertes de Bossra El Meriouti con 33 años y Zhora Boudoghya con 53 años. En una avalancha dentro del polígono de El Tarajal, las porteadoras se cayeron por las escaleras y murieron aplastadas por sus compañeras debido a los golpes y la asfixia provocada por la caída.

En 2012, la APDHA promueve la Declaración de Tetuán donde numerosos colectivos marroquíes y españoles se comprometen a implicarse en la visibilización de la situación de las mujeres porteadoras.

Cuatro años después, y tras el agravamiento de las condiciones laborales de las porteadoras, se celebra en abril la Declaración de Martil, en el que la APDHA se responsabiliza en publicar un informe donde se recoja la situación de las mujeres porteadoras e iniciar una campaña de incidencia política. En noviembre de este año se publica el informe "Respeto y Dignidad a las mujeres marroquíes que cargan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta" y se inicia la campaña "Porteadoras, la injusticia a la espalda".

La apertura del paso fronterizo de El Tarajal II fue proyectada como un fenómeno que beneficiaba a todas las partes. Para el Gobierno ceutí y para la Delegación del Gobierno en Ceuta supuso, por un lado, un lavado de imagen, ya que cerrar el puente de Biutz era la reivindicación del tejido asociativo y de la policía; por otro lado, una mejora en la fluidez de la frontera de El Tarajal así como invisibilizar

---

<sup>30</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera hispano-marroquí. El caso de Ceuta* (Universidad de Granada, 2017).

<sup>31</sup> Ana Rosado Caro y Cristina Fuentes Lara, 'Las invisibles tras el fardo de nuestra vergüenza: las porteadoras en la frontera sur de Europa', (2018) 8, *Derechos Humanos en la Frontera Sur*, pp. 81-92.

de cara a turistas el trabajo de las porteadoras. Para los comerciantes de El Tarajal, generó una optimización de su actividad empresarial agilizando los tiempos del trasiego de mercancías. Como se ha señalado con anterioridad, para el tercer sector -asociaciones, sindicatos, colectivos- y Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado fue percibido como una victoria.

¿Y, para las porteadoras? El Tarajal II fue el principio del fin. Como señala Fuentes-Lara<sup>32</sup> la apertura de El Tarajal II supuso la institucionalización del circuito de las porteadoras, al regular legalmente los horarios de paso de mercancías, el tamaño y peso del fardo y los días en los que las porteadoras podían trabajar; pero olvidando lo más urgente: considerar a las porteadoras como trabajadoras transfronterizas y regular sus derechos laborales.

Si bien el paso fronterizo de El Tarajal II se inauguró el 27 de febrero de 2017, desde diciembre de 2013 Delegación del Gobierno consideró como finalizadas las obras y anunció su apertura para verano de 2014. Entre esa fecha y en la que finalmente se abrió el paso de mercancías, el Gobierno de Ceuta y la Delegación anunciaron hasta en siete ocasiones la apertura del Tarajal II. Los motivos del retraso la falta de acuerdo entre Ceuta y Marruecos. La inversión de las obras superó los 750.000 euros<sup>33</sup>.

La primera medida tras la apertura de El Tarajal II fue limitar a 4.000 personas al día quienes podían portar mercancías. El sistema conocido como los "tickets" consistía en un papel que se le daba a las 4.000 primeras personas que se encontraban en el momento de la apertura del paso fronterizo y era condición sine qua non para poder abandonar el polígono del Tarajal con el fardo. Las consecuencias de esta limitación generaron un contrabando de tickets a precios altísimos, un aumento del precio de los fardos, lo cual provocó un aumento del número de personas que querían trabajar en el porteo, principalmente hombres; y que las mujeres porteadoras hicieran noche en la frontera para conseguir un ansiado ticket que les permitiese trabajar al día siguiente. En resumen: un aumento en la precarización del trabajo de las porteadoras. Algo que no se quedó aquí, sino que fue empeorando con el paso de los meses.

Un mes después de esa medida, en abril de 2017, mueren en el desarrollo de su actividad laboral tres mujeres porteadoras: Soad el Jatibi con 24 años y madre de un bebé, Batul el Hichu con 40 años; y una mujer cuyo nombre nunca se hizo público con 52 años y madre de seis hijos.

---

<sup>32</sup> Cristina Fuentes Lara, *La situación de las porteadoras en la frontera hispano-marroquí. El caso de Ceuta* (Universidad de Granada, 2017).

<sup>33</sup> Laura Cañero, *Tarajal II, un paso acabado y abandonado* (2015) <[www.ceutaactualidad.com/articulo/inmigracion/taraja-ii-paso-acabado-y-abandonado/20150711104351010230.html](http://www.ceutaactualidad.com/articulo/inmigracion/taraja-ii-paso-acabado-y-abandonado/20150711104351010230.html)> fecha de acceso 26 de noviembre de 2021.

Paralelamente, desde la APDHA al hilo de la campaña de incidencia política se presentó en mayo de 2017 el informe "Respeto y Dignidad a las mujeres marroquíes que cargan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta" ante los partidos políticos PSOE y Unidos Podemos en el Congreso de los Diputados -aunque se contactó con todos los partidos políticos solo se tuvo respuesta de estos dos-. La respuesta del sistema institucionalizado no se hizo esperar. A la visibilidad de los testimonios sobre violencias y agresiones físicas y psicológicas que las porteadoras recibían por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado recogidos en el informe y relatados por la APDHA en el Congreso de los Diputados -casi año después de la publicación del informe-, se recibieron amenazas de posibles denuncias por parte de distintas asociaciones vinculadas a miembros de la Guardia Civil y sindicatos de la Policía Nacional. Existen numerosos vídeos en los que se muestran la violencia ejercida hacia las porteadoras así como horas de entrevistas grabadas, transcritas y analizadas a mujeres porteadoras donde ellas mismas señalan estos sucesos.

Este hecho no es caso aislado, es una práctica cada vez más habitual en Europa y en España. Denunciar, acusar y promover penas de cárcel para activistas, colectivos sociales u organizaciones que luchan por la defensa de los derechos humanos con ejemplos como Helena Maleno, José Palazón o la ONG Proemad y donde se ha documentado casos de restricción y criminalización de la ayuda y la solidaridad con personas en movimiento en ocho países europeos incluido España<sup>34</sup>.

En agosto de 2017 mueren dos porteadoras en la frontera entre Ceuta y Marruecos, mientras trabajaban. Ellas eran Rmili Karima de 34 años y Bakkali Touria de 45 años. En enero de 2018, murieron dos porteadoras en Ceuta cuando estaban realizando su actividad laboral. Sus nombres eran Ilham Ben Chrif, tenía tres hijos; y Souad Znitar con 40 años. En menos de un año de la apertura del paso fronterizo Tarajal II, habían muerto, al menos, siete mujeres porteadoras. Esta es la lista de la vergüenza, que tristemente, se siguió cobrando nuevas víctimas.

En enero de 2018, el programa de La Sexta El Intermedio realiza un reportaje sobre la situación de las mujeres en Ceuta. En ese reportaje se cuenta con la colaboración de la APDHA. El programa, de amplia audiencia nacional, daña la imagen de la ciudad ya que evidencia la pasividad de las instituciones públicas ante la vulneración sistemática de los Derechos Humanos de las porteadoras; y también se visibiliza el gran negocio del contrabando en Ceuta.

La respuesta por parte de la Administración es contundente y no se hace esperar. Ceuta necesita lavar su imagen. Semanas después de

---

<sup>34</sup> Ana Estrada Gorrín y Cristina Fuentes Lara, 'La construcción de las fronteras europeas como origen de la criminalización de las migraciones en Europa: retóricas de securitización y humanitarismo', (2020) 28, REMHU, pp. 217-234.

la emisión del programa se limita a 2.000 las personas que diariamente pueden trabajar en el porteo, es decir, una reducción del 50% un año después de la medida anterior. Y lo más significativo, se limitan los días en los que las mujeres porteadoras pueden trabajar, pasando de lunes a jueves -4 días- a únicamente los lunes y miércoles. Los martes y jueves se destinan al porteo masculino.

Desde la medida de los tickets, o la limitación de la cuota de personas diarias dedicadas al porteo, el precio del fardo se fue incrementando. Si bien antes de la limitación por cada fardo que sacaba una porteadora recibía entre 15 y 20 euros, después de esa limitación se llegó a alcanzar los 60 euros por fardo. Los motivos responden a la ley de la economía clásica de la oferta y la demanda: a menos porteadoras para realizar el trabajo más aumenta el valor económico de su trabajo.

Algo que *a priori* pudo resultar positivo para ellas se convirtió en todo lo contrario no solamente por el aumento de la competencia para lograr un ticket, que ya se ha señalado anteriormente, sino porque al incrementarse el beneficio económico del trabajo se comenzó a masculinizar. Un espacio económico que por su precariedad era femenino se institucionalizó como paritario con la segregación de dos días por género. Esta medida acrecentó aún más la feminización de la pobreza de las mujeres porteadoras. Era una actividad que les permitía a las porteadoras la conciliación de vida laboral y familiar pese a las condiciones laborales, la precarización, la vulneración sistemática de derechos humanos y la estigmatización social<sup>35</sup>.

La segunda gran medida después del reportaje del Intermedio fue prohibir que las porteadoras cargasen con los fardos a sus espaldas. Tal y como se ha apuntado el apartado 2.1. sin modificar el Decreto-ley número 1-77-339 -en el que se permitía que una persona entrase a Marruecos con todo lo que pudiese cargar sobre su cuerpo en concepto de equipaje de mano-, se hizo obligatorio el uso de carritos para el transporte de mercancías.

La finalidad de las medidas se ha destinado a mejorar la imagen externa de Ceuta y Melilla para que no influyese negativamente en los beneficios económicos que reporta el comercio "atípico" en ambas ciudades.

En febrero de 2019 el Reino de Marruecos publicó un informe producto de una Comisión Transfronteriza donde se reconocían las vulneraciones que estaban sucediendo en la frontera entre Ceuta y Marruecos, en relación con las mujeres porteadoras. Este informe se debatió en las cortes marroquíes y en la que se elaboró una estrategia para poner fin al contrabando de mercancías entre España y Marruecos. Los puntos claves del informe son: el daño a la economía marroquí que causa la entrada continuada de productos europeos sin

---

<sup>35</sup> Ana Rosado Caro y Cristina Fuentes Lara, "Las invisibles tras el fardo de nuestra vergüenza: las porteadoras en la frontera sur de Europa", en *Derechos Humanos en la Frontera Sur* (núm. 8, 2018) pp. 81-92.

pagar aranceles por Ceuta y Melilla y las condiciones paupérrimas a las que están expuestas las mujeres porteadoras marroquíes. En este punto el informe señala que las porteadoras se ven obligadas a usar pañales durante las noches que pasan a la intemperie haciendo fila para conseguir un ticket de acceso al paso del Tarajal II, y sufren violencia policial por parte de la Gendarmería marroquí. Ningún gobierno de España se ha manifestado acerca de la violencia que sufren las mujeres porteadoras más allá del oportunismo partidista. Ningún gobierno de España ha declarado que las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado español se empleaban con violencia desproporcional hacia las porteadoras.

En septiembre de 2019 murió Fatema Bouchra con 48 años y cuatro hijos. Murió de madrugada haciendo noche en la frontera para conseguir un ticket para poder trabajar al día siguiente. Murió tras caerse por un acantilado cuando iba a orinar. Murió porque nadie hizo nada por evitar su muerte, como la de tantas otras. Desde 2012 la APDHA llevaba reclamando que instalasen baños públicos en la frontera. La respuesta de la Delegación de Gobierno en Ceuta fue que poner baños y fuentes de agua potable era institucionalizar el porteo. La paradoja es terrible, puesto que estas medidas sí que eran institucionalizar, pero dotar de policía el circuito de las porteadoras y abrir un paso fronterizo únicamente destinado a esta actividad no supuso ningún problema de institucionalización del porteo.

Un mes después, en octubre de 2019 se cierra el paso fronterizo del Tarajal II alegando que se iban a realizar obras para la mejora de la seguridad. A día de hoy, no se ha visto ninguna obra ni infraestructura para implementarla. La pandemia también ha influido en que no se sepa nada del porteo, más allá del firme propósito del gobierno marroquí de prohibirlo. Desde el 14 de marzo de 2020 debido a la Covid-19 el Reino de Marruecos cerró las fronteras terrestres hispano-marroquíes.

¿Por qué no se hizo antes? ¿Por qué se permitió que miles de porteadoras cargasen durante años con fardos de 90 kilos atados a su cuello y sus brazos si ni siquiera se necesitaba modificar una ley o crear una nueva?

Solo ellos -las instituciones- tienen la respuesta. Desde nuestra labor de investigación sólo podemos hacer suposiciones. Por un lado, esta medida responde a una estrategia de lavado de imagen -o lo que las investigadoras Rosado-Caro y Fuentes-Lara<sup>36</sup> denominan "políticas de maquillaje" o "parches"-, de una actividad comercial que supone en 25% de los ingresos directos a la ciudad de Ceuta. Por otro lado, esta medida es una repuesta de la arbitrariedad que opera en la frontera hispano-marroquí, donde lo que un día es ilegal, el siguiente tiene vacío legal y el siguiente es legal, y todo ello, en función de las relaciones interesadas entre Marruecos y la Unión Europea.

---

<sup>36</sup> ibid

El carrito supuso que las mujeres porteadoras tuviesen que hacer una inversión en la compra de este instrumento, que, además, solamente se podía adquirir comprándolo a un determinado comerciante del polígono del Tarajal. Y esto no era lo único; al llevar la mercancía en un carrito se incrementó el peso del fardo introduciendo en el carro dos fardos de 50 kilos. Pero no se aumentó la comisión que recibían las porteadoras.

Dicho de otro modo, sacaban el doble de mercancía por la mitad de precio. Se puede deducir que a nivel físico para las porteadoras el carrito no supuso una mejora puesto que pasaron a tirar de un carro con 100 kilos por superficies que no siempre son planas y rectilíneas. Estas medidas repercutieron en las condiciones en las que las mujeres ejercen el porteo. Medidas que repiten las mismas actuaciones por parte de comerciantes, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Autoridades locales:

- 1) Las mujeres porteadoras han sido excluidas siempre de la toma de decisiones sobre su actividad laboral y acerca de cualquier cambio en la estructuración del circuito físico de las mujeres porteadoras. El pre- texto empleado para justificar la exclusión de las porteadoras siempre ha sido: a) su inaccesibilidad para entablar diálogo y b) la falta de organización interna de las porteadoras. Ambas afirmaciones no son ciertas. En las investigaciones realizadas por la APDHA se ha entablado dialogo con las porteadoras en las que han expuesto claramente sus demandas; existe una organización interna, la figura que ellas mismas reconocen como "jefas" y que son quienes hacen de intermediarias entre comerciantes de El Tarajal y porteadoras.
- 2) Las medidas implementadas nunca han estado enfocadas en mejorar la situación de las mujeres porteadoras ni en garantizar el respeto a sus derechos laborales, sociales y económicos.

### **3.3.- Las relaciones multilateralizadas entre Marruecos, Unión Europea, España y Ceuta**

Las relaciones internacionales entre Marruecos y España han sido cíclicas, alternando fases de conflicto con otras de colaboración<sup>37</sup> o como señalan Planet y Hernando de Larramendi<sup>38</sup> con una "conflictividad cíclica" influenciada por disputas territoriales y temas

---

<sup>37</sup> Rosa Soriano Miras y Cristina Fuentes Lara, La vulnerabilidad de las mujeres porteadoras de Ceuta y Melilla como sujeto de derechos humanos, en Andrade, Karla y Izcarra, Simón (coord.), *Migrantes, transmigrantes, deportados y derechos humanos. Enfoque binacional* (Editorial Fontamara, 2015) pp. 117-140.

<sup>38</sup> Ana Planet y Miguel Hernando de Larramendi, Una piedra en el camino de las relaciones hispano-marroquíes. En Planet, Ana y Ramos, Fernando (eds.), *Relaciones hispano-marroquíes: una vecindad en construcción* (Ediciones de Oriente y del Mediterráneo, 2005) pp. 405-430

puntuales. Las relaciones internacionales entre España y Marruecos se intensificaron a partir 2008 cuando la Unión Europea concedió a Marruecos el llamado Estatuto Avanzado. Este estatuto es una hoja de ruta hacia el desarrollo progresivo de las relaciones políticas y económicas entre Marruecos y las agencias europeas<sup>39</sup>, que además, era pionero porque no se le había otorgado a ningún país vecino de Europa. Autores expertos en relaciones internacionales apuntan que la concesión del Estatuto Avanzado fue un reconocimiento de la Unión Europea por el control migratorio que realiza Marruecos en la frontera sur<sup>4041</sup>.

La gestión de fronteras y de flujos migratorios es el principal punto en la cooperación entre la Unión Europea y Marruecos. Esto comenzó con el Programa de La Haya en 2004 y se reafirmó con el Programa de Estocolmo entre 2009 y 2014. En estas políticas europeas se exige la colaboración en la gestión migratoria - tránsito y destino-, lo que deja a Marruecos como el idóneo socio para ejercer de "estado tapón" para las personas procedentes de países subsaharianos que llegan al norte de África. Los acuerdos multilaterales -España-UE-Marruecos- sobre migraciones han sido amplios, como ejemplo: operaciones de control de frontera conjuntas desde 2004, el acuerdo de Readmisión Bilateral, que entró en vigor en 2012, o el Paternariado de Movilidad entre la Unión Europea y Marruecos en 2013; así como una intensa colaboración en Grupos de trabajo y Comisiones mixtas, como es la Comisión mixta de Protección civil y de Operaciones Paso del Estrecho<sup>42</sup>.

La conclusión radica en que la Unión Europea y España, por consiguiente, perciban que Marruecos es un socio necesario y vital en la configuración de la política migratoria comunitaria.

¿En qué afecta esta cuestión a las mujeres porteadoras? Si bien en un inicio puede interpretarse que no les influye en nada o en casi nada, lo cierto es que es todo lo contrario. La fragilidad de las relaciones con Marruecos y la dependencia de la Unión Europea hacia el control fronterizo que realiza Marruecos, provoca que cualquier cambio genere un conflicto diplomático.

Entiéndase a modo de ejemplo cuando el 7 de agosto de 2014 la Guardia Civil paró a la embarcación del Rey de Marruecos en aguas de Ceuta; y cinco días después se produjo la mayor llegada de

---

<sup>39</sup> Larbi Jaidi, 'The Morocco/EU Advanced Status: When Value Does it Add to the European Neighbourhood Policy?' (2009) 3, Institut Europeu de la Mediterrània, Anuari, pp. 149-154

<sup>40</sup> Kristina Kausch, 'El estatuto avanzado de Marruecos: ¿Qué significado tiene?' (2010) 34, Policy brief, pp. 14-35.

<sup>41</sup> Richard Gillespie, 'European Union responses to conflict in the Western Mediterranean' (2010) 15, The Journal of North African Studies, pp. 85-103.

<sup>42</sup> Rosa Soriano Miras y Cristina Fuentes Lara, La vulnerabilidad de las mujeres porteadoras de Ceuta y Melilla como sujeto de derechos humanos, en Andrade, Karla y Izcarra, Simón (coord.), *Migrantes, transmigrantes, deportados y derechos humanos. Enfoque binacional* (Editorial Fontamara, 2015) pp. 117-140.



embarcaciones de personas en tránsito migrante a las costas andaluzas; y sucesivas entradas terrestres por las vallas de Ceuta y Melilla. Marruecos tiene marcadas unas líneas rojas de diálogo como la cuestión territorial -soberanía de Ceuta, Melilla y el Sahara Occidental- y los caladeros de pesca. A partir de ahí, la estrategia marroquí consiste en tensar la cuerda de la gestión migratoria para aumentar sus fondos "en cooperación" o preferencias en acuerdos económicos con la Unión Europea.

Las porteadoras y la gestión de frontera hispano-marroquí -a excepción de la migración- no han sido prioridades para España ni para la Unión Europea en las negociaciones, porque tradicionalmente han sido consideradas como "un mal menor" en la relación con Marruecos. La cuestión territorial no es un ámbito de negociación y menos en Ceuta y Melilla, al existir la reivindicación histórica de Marruecos sobre estos territorios. El resultado es que reina la arbitrariedad, puesto que Marruecos es quien decide cuándo abrir la frontera al porteo y cuándo cerrarla sin ningún margen de negociación ni con el Gobierno ceutí o melillense ni con el Gobierno central.

Ejemplo de ello, es el ya comentado cierre de la Aduana Comercial en Melilla, que fue realizado unilateralmente por Marruecos y sin previo aviso a las autoridades españolas. Actualmente, se desconoce si se volverá a abrir la Aduana Comercial en Melilla, ya que Marruecos se ha negado a clarificar su postura.

### **3.4.- Y, ¿ahora qué? El futuro del porteo**

Las decisiones en firme no han sido la tónica de la gestión del porteo, esto dificulta poder hacer un pronóstico de cuál será el futuro del porteo.

En primer lugar, se prevé que la intención de Marruecos desde su informe de la comisión transfronteriza en 2019 es eliminar el porteo. Estimular la demanda interna es un objetivo del Gobierno marroquí y el porteo frena ese consumo de bienes y productos elaborados en Marruecos. El Reino alauita ha valorado el porteo en términos de coste-beneficio y actualmente, tienen más costes que beneficios.

Por un lado, el porteo era visto como una fuente de empleo para la zona norte de Marruecos, que tradicionalmente era de las más empobrecidas del país. Sin embargo, esto ha cambiado, en la actualidad, la Región Tánger-Tetuán-Alhucemas es la segunda región industrial del Marruecos y la primera respecto al número de exportaciones; y es que desde el reinado de Mohamed VI se ha realizado una apuesta empresarial y económica por esta región promovida por la creación de un entorno favorable para la inversión extranjera. Y se necesita mano de obra para estas fábricas. Por otro lado, mientras que el porteo generara empleo y la población del norte de Marruecos no provocase revoluciones sociales por falta de alternativas laborales, era una situación tolerada, pese a que nunca

fue del beneplácito de Marruecos. Pero esto ha cambiado. Tras la apertura de El Tarajal II y la gestión que se ha realizado del porteo, el malestar ha ido creciendo entre la sociedad del norte de Marruecos. Han sido más de una decena las mujeres que han muerto trabajando como porteadoras, los cierres fronterizos han sido constantes, y ha habido manifestaciones dentro de Marruecos reclamando mejores condiciones para las porteadoras. El porteo ya no le sale tan rentable en términos de beneficio político, económico y social a Marruecos; y el cierre de la Aduana Comercial en Melilla y cierre del paso de El Tarajal II en Ceuta pueden ser una señal de la tendencia de Marruecos a que sus importaciones lleguen únicamente por vía marítima a través del puerto de Tánger Med.

En segundo lugar, el crecimiento de las zonas marroquíes adyacentes a Ceuta y Melilla han estado ligadas a la triada "contrabando-kif-emigración"<sup>43</sup>. El crecimiento de ciudades como Martil y Fnideq en la wilaya de Tetuán; y Beni Ensar y Nador en la wilaya de Nador, ha generado incluso problemas de urbanismo<sup>44</sup>. El máximo exponente es Fnideq. Las porteadoras, sobre todo aquellas que provienen del interior de Marruecos alentadas por el trabajo fronterizo, viven en barrios del extrarradio de Fnideq en condiciones de hacinamiento debido a la alta densidad poblacional. Fnideq es un ejemplo de lo que Solís<sup>45</sup> denomina "ciudades jóvenes", es decir, un municipio fronterizo con un crecimiento acelerado de población, donde no termina de construirse una identidad y que está expuesto a incesantes procesos de cambio social.

Y es que, la importancia de Fnideq en la red de distribución del contrabando es vital, al igual que en Ceuta las "naves consigna" del polígono de El Tarajal. Desde ahí se organiza toda la distribución de la mercancía al interior de Marruecos, y es en Fnideq -al igual que Beni Ensar- donde hay un equivalente al polígono de El Tarajal con naves industriales dedicadas al realmacenamiento -cuando no reetiquetado- de la mercancía que sale de Ceuta a manos de las porteadoras.

En el polígono de El Tarajal, las naves industriales cubren la función de almacenamiento de mercancía que llega desde el puerto de Ceuta y es preparada directamente para el porteo. Las naves consigna no tienen actividad de venta al por mayor -que es para lo que están dedicadas esas naves en el polígono- sino que solamente abren en el horario del porteo y con los fardos ya previamente embalados. Los

---

<sup>43</sup> Fouad Zaim, Les enclaves espagnoles et l'économie du Maroc Méditerranéen. Effets et étendue d'une domination commerciale, en El Malki, Habib (ed.), *Le Maroc Méditerranéen. La troisième dimension* (Editions le fennec, 1992) pp. 37-85.

<sup>44</sup> Julien Le Tellier, *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable* (Université de Provence, 2014).

<sup>45</sup> Marlene Solís (2011). Experiencias de resistencia femenina al mundo global, en Ribas-Mateos, Natalia (ed.), *El río bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización* (Bellaterra, 2011) pp. 601-614.

propietarios de la mercancía de esas “naves consigna” no son ceutíes, son en su mayoría, personas físicas o jurídicas de origen chino que utilizan Ceuta como puerto franco -debido a sus beneficios fiscales- para exportar mercancía a Marruecos.

El trabajo de las porteadoras ha sido tapado bajo la falsa idea que es una actividad de “menudeo” para que unas “pobres” mujeres sin recursos alimenten a sus familias. Todo esto es mentira. El porteo mueve cantidades ingentes de dinero que benefician directamente a las arcas locales de Ceuta y Melilla, a los comerciantes ceutíes y melillenses, a los clientes marroquíes de la mercancía, a la red de distribución de la mercancías -taxistas, conductores de autobús, transportistas etc.-, a la gendarmería marroquí -por medio de los sobornos- y un largo etcétera. La actividad de las porteadoras dinamiza el norte de Marruecos, y a las que menos beneficia es a ellas, que son a las que literalmente les cuesta la vida y las aboca a una vida estigmatizada socialmente, empobrecida económicamente y privadas de agencia como sujeto político.

Desde el cierre del porteo, una parte de las porteadoras se han dedicado al cuidado de las personas enfermas de la Covid-19 con mascarillas que ellas mismas fabricaban. Desde el Gobierno marroquí han considerado que tanto porteadores como porteadoras tienen un futuro laboral en las fábricas de la industria de la exportación asentadas en el norte de Marruecos. Si bien esto puede considerarse como un nicho laboral, lo cierto es que el perfil de la mujer porteadora no responde al empleo en este tipo de industria, con jornadas laborales de 10 horas 6 días a la semana. Condiciones inviables para la conciliación de la vida personal y laboral.

#### **4.- LA VIOLENCIA ESTRUCTURAL**

*“Me dirijo a la frontera y me viene el olor a muerte”  
(Porteadora)*

Partiendo esta frase, mencionada en las entrevistas en profundidad y en grupos de discusión -investigaciones desde 2016 a 2020-, ampliamos el análisis y visibilizamos las secuelas que la violencia estructural de la frontera tiene sobre las porteadoras.

Inicialmente, las mujeres marroquíes comienzan a trabajar como algo temporal para paliar, de algún modo, una situación límite económica provocada por el nacimiento de un nuevo hijo o hija o por el cese de la convivencia con su cónyuge -divorcio, separación o viudez-. Una oferta de trabajo como la del porteo supondría obtener recursos mínimos para la supervivencia. Sin embargo, la frontera o *duana* -que es como ellas la llaman- es lo que acaba vertebrando, de forma paulatina, sus vidas y en todos los sentidos. Dicho de otro modo, lo que se inició con la idea de un trabajo transitorio que les permitía seguir estando al cuidado de sus familias, acaba convirtiéndose en un

modo de vida que deriva en esa tradicional figura de la proveedora ausente. La frontera ocupa un papel prioritario todos los ámbitos de sus vidas, incluidas las conversaciones diarias entre ellas. Toda su vida gira alrededor de la frontera.

Escenarios nuevos como los que comenzaron desde la apertura de el paso de El Tarajal II, largas filas de mujeres pernoctando desde el lado marroquí de la frontera bajo todo tipo de adversidades climatológicas, un horario arbitrario de apertura y cierre de la frontera, la limitación de dos días de porteo para las mujeres y restringir a 2.000 personas el acceso diario, etc. no solo han incrementado el deterioro y secuelas físicas y psicológicas para las porteadoras, sino que además, han golpeado duramente la autoestima de estas mujeres. Según relatan ellas mismas, a partir de estas nuevas medidas tenían que dedicar más tiempo a buscar alternativas para garantizar el sustento de sus familias, del que pudieran dedicar a los cuidados.

Es una paradoja que, lo que en un principio consistió en asumir la responsabilidad de sostener las necesidades básicas de la unidad familiar a pesar del estigma social, se haya convertido, una vez más, en una situación que las mortifica por la culpa y la impotencia del abandono (autopercebido) al que someten a sus familias. Y es que, no deja de ser un contrasentido que la motivación que hace que las mujeres porteadoras sigan trabajando en la frontera sea mantener, alimentar y garantizarles una vida mejor a sus hijos y sin embargo, no únicamente puede que estén fracasando en esa labor, sino que además, ellas sienten que no están aprovechando el tiempo con sus hijos e hijas.

El estigma que se le asigna a las porteadoras no sólo viene favorecido por la legislación marroquí que considera ilegal -pero tolera- el porteo de mercancías, sino que socialmente es un trabajo que soporta connotaciones negativas. El trabajo de porteadora es un trabajo físico del que se obtienen beneficios rápidos, realizado por mujeres con un nivel sociocultural bajo y cuyos maridos -en caso de tenerlos- no han podido cumplir con el rol establecido de proveedor de la familia. Para la sociedad marroquí, y según hemos recogido en las entrevistas, la actividad del porteo es considerada peor que la prostitución, ya que en muchas ocasiones tienen que enfrentarse a abusos por parte de las autoridades de ambos lados de la frontera y se pueden producir "tocamientos" en las largas esperas para cruzar el paso fronterizo hacia el lado marroquí, por lo que su honra (hmûma) como mujeres se pone en entredicho. En árabe no perder la hmûma se traduciría como la vergüenza o pérdida del honor. Señala Ribas-Mateos<sup>46</sup> que la pérdida de la hmûma y la inserción laboral de la mujer están relacionadas en la sociedad marroquí, especialmente que las

---

<sup>46</sup> Natalia Ribas-Mateos, Cuatro años de reflexiones fronterizas, en Ribas-Mateos, Natalia (ed.), *El río bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización* (Bellaterra, 2011) pp. 17-76.

mujeres sin estudios trabajen fuera del hogar es una vergüenza y un deshonor para la familia.

Y no es el único factor de comparación entre porteadoras y prostitutas. La sociedad marroquí también lo asimila al hecho de dormir fuera del hogar y a usar su cuerpo como fuerza de trabajo.

Esto además no sólo pone de manifiesto que las mujeres son las que están en la escala económica y social más baja del porteo, ya que al estar hipermasculinizada en los otros sectores -los que reciben la mercancía en el parking, dueños de las naves de consignas, estibadores, empresarios- se le suma estigma de no responder a los cánones de lo que significa la honra femenina.

Tradicionalmente la fuerza física ha sido uno de los estereotipos sociales más relacionados con los hombres. Sin embargo, las porteadoras usan la fuerza física para realizar su actividad laboral y utilizan su cuerpo como fuerza de trabajo. Desde la teoría feminista se afirma que son las personas oprimidas quienes se ven obligadas a usar su cuerpo como fuerza laboral<sup>47</sup>. McNay<sup>48</sup> asegura que es la dominación patriarcal quien usa el cuerpo de la mujer como objeto, signos o mercancías en la sociedad actual, y concretamente en el caso de las porteadoras, como medio de transporte en el traslado de mercancías de un lado a otro de la frontera. Justamente, la frontera cumple con una función de categorización y diferenciación – construcción de la otredad-, que justifica la explotación de sectores de población como son las mujeres porteadoras.

Las estrategias de los estados para monopolizar y perpetuar la legitimidad en la ejecución de la violencia van más allá de la violencia estructural, porque consiguen que de cara a la sociedad se responsabilice a quienes son objeto de violencia -utilizando entre otras estrategias el estigma- para que estas personas se sientan responsables de las violencias a las que son sometidas.

## **5.- LA NECESIDAD DE LA REFLEXIÓN FEMINISTA**

*"Me requisan la mercancía, me insultan, me empujan. Normal".  
(Porteadora)*

Existe la necesidad de realizar un análisis feminista que permita poner el foco en que parte de esta culpa que manifiestan sentir las porteadoras es el resultado de la construcción social de los roles de

---

<sup>47</sup> Ana Martínez, "La construcción social del cuerpo en las sociedades contemporáneas" en *Papers* (núm 73, 2004) pp. 127-152.

<sup>48</sup> Lois McNay, *Foucault and Feminism: Power, Gender and the Self* (Polity Press, 1992).

género y la división sexual del trabajo por el sistema patriarcal, y que no es exclusiva de determinadas culturas o religiones<sup>4950</sup>.

Se hace necesario realizar además una profunda reflexión sobre el impacto del estigma en la configuración del imaginario colectivo sobre las porteadoras no solo en Marruecos, sino también desde el lado europeo, y las distintas atribuciones que se realizan a la "identidad" de las porteadoras:

- 1) Mitificación, despersonalización y homogeneización; las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta no pertenecen a un único perfil ni tienen una historia de vida única. Investigaciones previas analizado y visibilizado que el perfil sociocultural es variado, las únicas similitudes son la situación extrema de precarización sobrevenida y que todas son las únicas responsables del sustento económico familiar<sup>51</sup>.
- 2) Son consideradas delincuentes; no solo realizan una actividad ilegal en Marruecos, sino que quebrantan las leyes al pernoctar en territorio ceutí aun cuando la ley no lo permite, pero se tolera. Además, realizan todo tipo de estrategias al intentar pasar mercancías cuando existen prohibiciones, se adhieren prendas de ropa al cuerpo con cinta aislante para pasarla y revenderla en Marruecos.
- 3) No son consideradas como trabajadoras. Existe una doble moral en la consideración del porteo en el lado español de la frontera. Según la respuesta de la diputada socialista Ángeles Álvarez en 2017 en la Comisión de Interior, las porteadoras realizan un trabajo autónomo a pesar de que toda actividad que no sea la venta al por mayor está totalmente prohibida en el polígono de El Tarajal. Es incongruente que el mismo partido que construyó paso del Biutz no las considere como trabajadoras pero inste al Gobierno del Partido Popular, en el mismo 2017, a realizar una investigación sobre las causas de las muertes de Soad el Jatabi (24 años), Batul el Hichu (40) y otra mujer más cuyo nombre no ha trascendido. Para quienes gobiernan son víctimas de una circunstancia, no de un sistema que perpetúa las desigualdades.
- 4) Se las considera las causantes de la inseguridad ciudadana en la parte española de la frontera. No hay más que ver los numerosos vídeos de YouTube en los que se les atribuye ser las causantes de numerosas avalanchas para las que el Estado español dispuso a partir de 2016 a los Grupos de Reserva y Seguridad de la

---

<sup>49</sup> Gloria Anzaldúa, *Borderlands: la frontera* (Capitán Swing, 2016).

<sup>50</sup> Natalia Ribas-Mateos, Cuatro años de reflexiones fronterizas, en Ribas-Mateos, Natalia (ed.), *El río bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización* (Bellaterra, 2011) pp. 17-76.

<sup>51</sup> Ana Rosado Caro y Cristina Fuentes Lara, 'Las invisibles tras el fardo de nuestra vergüenza: las porteadoras en la frontera sur de Europa' (2018) 8 *Derechos Humanos en la Frontera Sur*, pp. 81-92.

Guardia Civil (GRS) para controlar el orden público, a pesar de no estar realizando una actividad ilegal.

El objetivo del proceso de estigmatización responde al objetivo único de que como mujeres empobrecidas y racializadas sigan trabajando en la clandestinidad para no tener que reconocer sus derechos. Sin la pretensión de jerarquizar ni asemejar el caso de las porteadoras a las trabajadoras sexuales, las condiciones legales y las consideraciones sociales son usadas como elementos para limitar su capacidad de decisión y actuación y a la vez, para legitimar toda la violencia que se ejerce sobre ellas<sup>52</sup>.

El análisis desde la perspectiva feminista es una de las claves porque nos ayuda a cuestionar lo individual de lo estructural, reconocer y visualizar la complejidad y la diversidad y poner el énfasis en la capacidad de las propias personas para cuestionar su propia realidad. Algunas de las mujeres que han fallecido coincidían con las que en las entrevistas decían alto y claro: "Que se sepa, que se sepa lo que estamos pasando... Nosotras solo queremos trabajar, lo que queremos es respeto y dignidad". Eso es lo que nos ha dado el impulso para seguir denunciando y visibilizando las vulneraciones de derechos humanos.

Tal y como señala Violeta Assiego (2021) "Negar esa pluralidad es dar la espalda a las mujeres y a los problemas políticos acuciantes que les afectan, pues se les niega que tengan agencia para luchar colectivamente contra las opresiones estructurales que sufren por ser racializadas, trans, bollerías, migrantes, pobres, madres solteras, chabolistas, gitanas, empleadas domésticas, disidentes sexuales, porteadoras, temporeras, putas, sin hogar, sin papeles...".

## 6.- CONCLUSIÓN

Durante este periodo de investigación se ha constatado que se ha intentado ocultar que los numerosos cambios en el circuito de porteo responden a la limpieza de imagen de país europeo que se erige como feminista y pionero en la defensa de los derechos de las mujeres. Ha sido relativamente fácil trasladar las responsabilidades al otro lado tras visibilizar todo el entramado que vulneraba los derechos de estas mujeres empobrecidas y racializadas en suelo español y desde el lado marroquí, vender que la solución pasaría por comenzar a construir a partir de 2020 una zona franca en Fnideq-Castillejos que las emplearía.

Los resultados de la investigación muestran que el asentamiento de grandes empresas en esta ciudad del norte de Marruecos para fomentar el empleo es irreal; pues ni la capacitación que se requiere es la que las porteadoras poseen, ni el horario laboral se hace

---

<sup>52</sup> Gemma Sáenz, Inmaculada Valor-Segura y Francisca Expósito, 'Cosificación sexual interpersonal' (2012) 21, *Psychosocial Intervention*, pp. 41-51.

compatible con las necesidades de estas mujeres y tampoco las condiciones laborales van a mejorar. Muchas han regresado a sus poblaciones de origen ante el incremento de su precariedad; porque ir a trabajar también cuesta dinero.

Actualmente, vivimos en una época de incertidumbre del porteo donde la única certeza es que ya no volveremos a la situación previa a noviembre de 2019. La intención de Marruecos de frenar el porteo es real, así como su apuesta por emplear a la mano de obra del norte de Marruecos en la industria de la exportación. De tal forma que se quiere constatar:

- 1) La estigmatización de las porteadoras se produce por una triple vía: es un trabajo desvalorizado socialmente, destinado a personas con baja cualificación y que carecen de otras opciones. Como señala Solís<sup>53</sup> este estigma se construye por el género, la clase social y el lugar de origen.
- 2) El empleo de las porteadoras no se puede sustituir por el trabajo en la industria de la exportación. Son perfiles diferenciales. Las porteadoras optan por el trabajo en la frontera para poder compatibilizarlo con sus responsabilidades familiares, algo imposible de hacer con las jornadas de 6 días a la semana y 10 horas diarias.
- 3) El contrabando es inherente a una frontera desigual. No va eliminarse el porteo va a precarizarse aún más. Se trabajará en la clandestinidad y en condiciones más paupérrimas. Se explotará, aún más, el trabajo de las porteadoras.

En resumen, se puede decir que tras tres años de paulatina asfixia de la frontera ceutí en la que numerosas personas son las que están padeciendo las consecuencias de unas acciones destinadas a seguir favoreciendo el sistema económico basado en la acumulación y en la explotación, las porteadoras, últimas en la jerarquía social y económica en el entramado del circuito del porteo, son las que han visto como poco a poco se ha eliminado el único medio de subsistencia que tenían para sus familias.

Durante este año de pandemia, las únicas actividades que han podido realizar es el cuidado de personas enfermas de Covid 19 o sobrevivir gracias a la solidaridad de sus vecinos y vecinas.

De nuevo, los estados siguen manteniendo la riqueza de unos pocos fomentando que los cuidados y la supervivencia se mantengan en la más absoluta invisibilidad a costa de las mujeres, pero no de todas; sino sobre los cuerpos de aquellas que son atravesadas por la raza, la economía y la clase social.

---

<sup>53</sup> Marlene Solís (2011). Experiencias de resistencia femenina al mundo global, en Ribas-Mateos, Natalia (ed.), *El río bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización* (Bellaterra, 2011) pp. 601-614.



## 8-. BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, M. A., *Las fronteras internacionales de España en África: Melilla*. (Editorial Reus, Madrid, 2016).
- Amorós, C., *Hacia una crítica de la razón patriarcal* (Anthropos, Barcelona, 2001).
- Anderson, J. "Theorizing State Borders: 'Politics/Economics' and Democracy in Capitalism. CIBR/WP01-1", en *CIBR Working Papers in Border Studies*.
- Anzaldúa, G., *Borderlands: la frontera* (Capitán Swing, Madrid, 2016).
- 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 entre los Gobiernos de los Estados de la Unión Económica Benelux de la Republica Federal de Alemania y de la República Francesa*.
- Cañero, L., Tarajal II, *un paso acabado y abandonado*, en Ceuta Actualidad (2016).
- Casier, T., "The new neighbours of the European Union: The Compelling Logic of Enlargement?" En Joan De Bardeleben (ed.), *The boundaries of EU enlargement. Finding a Place for Neighbours* (Palgrave Macmillan, Basingstoke, 2008) pp. 19–32.
- Castan Pinos, J., *La fortaleza europea: Schengen, Ceuta y Melilla* (Instituto de Estudios Ceutíes, Ceuta, 2014).
- Espiñeira, K., "Colonialidad en la frontera Ceutí. Sebta mashi Schengen, mashi Euroba" en *Ecléctica, Revista de estudios culturales* (núm 2, 2013).
- Estrada Gorrín, A., y Fuentes Lara, C., "La construcción de las fronteras europeas como origen de la criminalización de las migraciones en Europa: retóricas de securitización y humanitarismo", en *REMHU* (28, 2020).
- Ferrer-Gallardo, X., "Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla: explorando los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano" en *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (51, 2008).
- Fuentes Lara, C., *La situación de las porteadoras en la frontera hispano-marroquí. El caso de Ceuta* (Universidad de Granada, Granada, 2017).
- Fuentes Lara, C., *La situación de las porteadoras en la frontera sudeuropa: el caso de Ceuta* (Monografía CIS, 316 Madrid, 2019)
- Gallego, M., *Como vaya yo y lo encuentre. Feminismo andaluz y otras prendas que tú no veías* (Libros.com, Madrid, 2020).
- Giddens, A., *Sociología* (Alianza editorial, Madrid, 2007).
- Gillespie, R., "European Union responses to conflict in the Western Mediterranean" en *The Journal of North African Studies* (núm. 15, 2010).

- Jaidi, Larbi., "The Morocco/EU Advanced Status: When Value Does it Add to the European Neighbourhood Policy?" en *Institut Europeu de la Mediterrània, Anuari* (núm. 3, 2009).
- Kausch, K., "El estatuto avanzado de Marruecos: ¿Qué significado tiene?" *Policy brief* (núm. 34, 2010).
- Le Tellier, J., *Les recompositions territoriales dans le Maroc du Nord. Dynamiques urbaines dans la péninsule tingitane et gouvernance des services de base à Tanger et à Tétouan (Maroc). L'inclusion des quartiers pauvres à travers l'accès aux transports et à l'eau potable* (Université de Provence, Aix-Marseille, 2014).
- Martínez, A., "La construcción social del cuerpo en las sociedades contemporáneas" en *Papers* (núm. 73, 2004).
- McNay, L., *Foucault and Feminism: Power, Gender and the Self* (Polity Press, Cambridge, 1992).
- Moffette, D. "Muslim ceutíes, migrants, and porteadoras: Race, security, and tolerance at the Spanish-Moroccan border" en *Canadian Journal of Sociology* (núm. 38, 2013).
- Papadopoulos, D.; Stephenson, N. y Tsianos, V., *Escape routes: control and subversion in the twenty-first century* (Pluto Press, London, 2008).
- Planet, A. y Hernando de Larramendi, M., Una piedra en el camino de las relaciones hispano-marroquíes, en Planet, A. y Ramos, F. (eds.), *Relaciones hispano-marroquíes: una vecindad en construcción* (Ediciones de Oriente y del Mediterráneo, Madrid, 2015)
- Ribas-Mateos, N., Cuatro años de reflexiones fronterizas. En Ribas-Mateos, Natalia (ed.), *El río bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización* (Bellaterra, Barcelona, 2011).
- Rosado Caro, A. y Fuentes Lara, C., Las invisibles tras el fardo de nuestra vergüenza: las porteadoras en la frontera sur de Europa, en APDHA, *Derechos Humanos en la Frontera Sur 2018* (APDHA, Sevilla, 2018).
- Sáenz, G., Valor-Segura, I. y Expósito, F., "Cosificación sexual interpersonal" en *Psychosocial Intervention* (núm. 21, 2012).
- Solís, M., Experiencias de resistencia femenina al mundo global, en Ribas-Mateos, N. (ed.), *El río bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización* (Bellaterra, Barcelona, 2011).
- Soriano Miras, R. y Fuentes Lara, C., La vulnerabilidad de las mujeres porteadoras de Ceuta y Melilla como sujeto de derechos humanos, en Andrade, K. y Izcara, S. (coord.), *Migrantes, transmigrantes, deportados y derechos humanos. Enfoque binacional* (Editorial Fontamara, México, 2015).
- Van Dijk, T., *Studies in the pragmatics of discourse* (Mouton, La Haya, 1981).

Zaim, F., Les enclaves espagnoles et l'économie du Maroc Méditerranéen. Effets et étendue d'une domination commerciale, en El Malki, Habib (ed.), *Le Maroc Méditerranéen. La troisième dimension* (Editions le fenec, Casablanca, 1992).