

COLABORACIÓN

JOSÉ MARÍA CAMPOS

Del Instituto de Estudios Ceutíes

Procede preguntarse sobre los orígenes de esta forma de actuar en la frontera que tantos problemas está causando a Ceuta y su economía

Que Ceuta está atravesando momentos difíciles en estos tiempos de transición, es algo en lo que casi todos estamos de acuerdo. Con una frontera cerrada prácticamente a los turistas que a veces incluso son rechazados y sin contar con una alternativa económica al comercio; con un puerto en declive por haber ganado Tánger la partida en el tráfico de pasajeros, precisamente a causa por del bloqueo fronterizo; con una política de desconfianza y controles bancarios que ha convertido a Ceuta en una ciudad sospechosa; con la Gran Vía inutilizada y vallada por una obra que todos sufren y casi nadie entiende; y, desde luego, sin un plan estratégico que explique a los ciudadanos cual es el futuro y qué posibilidades de desarrollo existen, procede meditar hoy, al menos sobre sobre el caos fronterizo.

Antecedentes

Fue Luís Vicente Moro, un controvertido delegado del gobierno en Ceuta del Partido Popular (PP) el que, apoyado desde Madrid, tomó varias decisiones que fueron posteriormente trascendentales. En primer lugar, impuso una política restrictiva respecto a las transacciones entre Ceuta y Marruecos, creando una situación muy difícil. En aquellos momentos, para dejar constancia, redacté un trabajo titulado *Informe sobre las restricciones impuestas por España a las exportaciones no reguladas a Marruecos* que ponía de manifiesto los graves perjuicios que se estaban generando a la economía de Ceuta. En segundo lugar, consiguió del Gobierno, también del Partido Popular, que aprobara unas transferencias económicas para compensar la rebaja de ingresos que sufriría la Ciudad por esas restricciones fronterizas. Con ello se consiguió que solo asumieran los negativos resultados del comercio y los ciudadanos, impidiendo de facto que el gobierno local protestara o se opusiera a las citadas restricciones fronterizas. Y tercero, para completar el desastre, mandó clausurar el paso de Benzú, concentrando el tráfico de vehículos y mercancías sobre el Tarajal. Respecto a este último asunto, realicé unas declaraciones reproducidas en *El Faro de Ceuta* de 11 de agosto de 2004, afirmando, entre otras cosas, que "considero una decisión grave y errónea cerrar el paso de Benzú".

Las razones de una sinrazón

Ante esto, procede preguntarse sobre los orígenes de esta forma de actuar en la frontera que tantos problemas está causando a Ceuta y su economía, aunque no al Ayuntamiento que recibe cada año su *soldada*, por los perjuicios debidos a la baja en la recaudación del IPSI, mientras que a los empresarios y



Estupefactos

La situación en mayo de 2018

Desde entonces han pasado muchas cosas, pero lo que se puede observar es que España presta especial atención al paso de porteadores motorizados o a pie y poco o nada al tráfico de los turistas que son, a su vez, compradores en el comercio detallista tradicional. También se comprueba que, sin constar nada oficialmente, existe una colaboración o más bien imposición fronteriza, ya que Marruecos convierte las seis filas de coches con destino Ceuta en una sola para que accedan a España por esa única puerta abierta. Y, parece que en compensación, España ralentiza el tráfico de vehículos en la rotonda de la frontera, para que Marruecos los asimile con tranquilidad, a pesar de que ello genera largas colas en la carretera N 352, hasta el punto de bloquear barrios enteros y hasta el Hospital Universitario. Esto hace que el turista y el nacional culpe a la frontera española de los largos retrasos al cruzar a Ma-

ruecos, porque es la Guardia Civil la que genera las interminables colas por las detenciones en el paso hacia el vecino país. Y, al entrar en Ceuta, dicho viajero observa que el causante del embudo es la parte española que dispone de un solo acceso e instalaciones obsoletas. Total, la culpa es siempre de España. Y desde luego poco tienen que ver los agentes que prestan servicio allí, porque ellos recibían instrucciones sobre cómo actuar desde la Delegación del Gobierno y esta se supone que desde Madrid. Por otra parte, Marruecos consigue igualmente que España mejore y regule los pasos de porteadores y porteadoras para que este tráfico no desaparezca, porque asegura paz social en el norte, siempre que esté controlado gracias al trabajo impopular que hacen los agentes españoles. Que estamos en manos de Marruecos y que este país impone el sistema fronterizo es algo reconocido por muchos, entre otros por Car-

men Echarri, directora de *El Faro de Ceuta* que en su columna del pasado 13 de junio, afirmaba "Un paso en que los agentes son meras marionetas, un paso en donde España vive sometida a la voluntad, el ritmo y al paso que determina el vecino país". Y como ventaja añadida para Marruecos, el tráfico de vehículos de los marroquíes residentes en Europa que durante la Operación Paso del Estrecho (OPE) se distribuían entre Ceuta y Tánger, ya escogen esta última ciudad para no perder horas en las colas de la frontera del Tarajal, después de un largo viaje y lo mismo hacen al volver. Pero siempre aparece España como culpable porque Marruecos dedica es estos emigrantes que regresan, carriles especiales y mensajes de bienvenida. El resultado, como se anticipó, es nefasto también para el puerto de Ceuta y es uno de los efectos colaterales de la situación.

otros ciudadanos, nadie les compensa de sus pérdidas.

Lo primero que debemos reconocer es que para España y Marruecos el paso de turistas que es crucial para Ceuta, aparece mezclado con el control de la inmigración ilegal, con

la lucha anti-terrorista y con la reivindicación marroquí sobre Ceuta. En los dos primeros conceptos -inmigración ilegal y lucha anti-terrorista- Marruecos tiene la sartén por el mango, no solo respecto a España, sino respecto a Europa. No obs-

ante, sobre este tema elaboramos en agosto de 2017 recientemente actualizado, otro trabajo titulado *Nota sobre la situación de la frontera comunitaria de España con Marruecos en la Ciudad de Ceuta*, aportando soluciones prácticas.

Esos dos conceptos tan importantes hacen que incluso la Unión Europea mire para otro lado en el Tarajal y permita decomisos sin actas, rechazos en contra del Convenio de Schengen, bloqueos de vehículos causados por una aduana comunitaria y otras lindezas. Incluso, dichas autoridades comunitarias que se implicaron y resolvieron rápidamente las retenciones en la frontera de Gibraltar, se están negando, no solo a propiciar un paso ordenado de ciudadanos europeos y de terceros países por la citada frontera de Ceuta, sino que se niegan también a personarse en la ciudad para dar explicaciones a los ciudadanos sobre sus derechos al pasar de la Unión Europea a Marruecos por la marginada frontera de Ceuta. Una ciudad que atiende cada año a miles de urgencias sanitarias de marroquíes y acoge a numerosos menores no acompañados en sus centros. Todo ello sin ni siquiera enviar datos de lo que todo ello cuesta a los contribuyentes españoles para que al menos conste.

Y el tercer factor, el de la reivindicación de Ceuta por Marruecos, se ve fortalecido porque con el caos fronterizo se conseguiría el empobrecimiento paulatino de una ciudad que podría ser pujante desde el punto de vista económico. Todos sabemos que dicho empobrecimiento, tras el cierre de negocios y aumento del paro, acarrearía traslados de familias enteras a la Península y esta circunstancia jugaría a favor de Marruecos, porque gran parte de los funcionarios podrían ser trasladados también, por algún gobierno débil o entregado.

Para Marruecos, es anómalo funcionamiento de la frontera y la atención prioritaria a los porteadores a pie o motorizados en detrimento del turismo, tiene dos efectos negativos a medio y largo plazo. De una parte, se están produciendo importantes migraciones del sur marroquí hacia el norte, lo que descompensa a un país donde las regiones están perfectamente delimitadas por sus costumbres y dialectos. De otra, los inconvenientes al paso desde Ceuta hacia lo que llaman *Tamuda Bay*, Chauen y otras zonas turísticas, está deteriorando las expectativas de hoteles, restaurantes, comercios e incluso limita las posibilidades del aeropuerto de Tetuán porque, de estar bien gestionada la frontera, llegarían miles de visitantes de Ceuta y del sur de la Península, no solo en verano, sino durante todo el año.

Por eso, ante la desidia de los responsables, al menos los anteriores, por la presunta política fronteriza marcada por Marruecos, el ciudadano local y los visitantes peninsulares, contemplen estupefactos la situación, mientras la economía y la moral se deterioran en Ceuta a pasos agigantados.