



---

**Universidad de Valladolid**

# **GRADO EN COMERCIO**

## **TRABAJO FIN DE GRADO**

**“EL CONTRABANDO DE MERCANCÍAS ENTRE LA  
CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA Y MARRUECOS,  
ANTES DEL DECRETO DE ESTADO DE ALARMA POR  
COVID-19 DEL 14 DE MARZO DE 2020”**

**AMIN KAHOU ELHAIS**

**FACULTAD DE COMERCIO  
VALLADOLID, julio 2021**





# **UNIVERSIDAD DE VALLADOLID**

## **GRADO EN COMERCIO**

**CURSO ACADÉMICO 2020/2021**

### **TRABAJO FIN DE GRADO**

**“EL CONTRABANDO DE MERCANCIAS ENTRE LA  
CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA Y MARRUECOS,  
ANTES DEL DECRETO DE ESTADO DE ALARMA POR  
COVID-19 DEL 14 DE MARZO DE 2020”**

**Trabajo presentado por: Amin Kahoul Elhais**

Firma:

**Tutor: María Elena Fernández Alonso**

Firma:

**FACULTAD DE COMERCIO**

**Valladolid, julio 2021**



## Agradecimientos

Han contribuido en este trabajo teniendo la amabilidad de responderme personalmente algunas preguntas, la doctora en estudios migratorios y colaboradora con la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA) Cristina Fuentes Lara, y la periodista melillense Rosa Soto, de la que estoy especialmente agradecido por toda la información y ayuda que me ha proporcionado. También han colaborado el Sr. Omar Naji, vicepresidente de la Asociación Marroquí de Derechos Humanos de Nador (AMDH), y la fotógrafa Anna Vílchez Córdoba que ha tenido la gentileza de responderme a algunas cuestiones en relación a un video que subió a la plataforma digital YouTube, donde hizo un trabajo estupendo sobre el circuito de las porteadoras, desde que entraban hasta que salían con la mercancía, en el paso fronterizo de Barrio Chino (Melilla).

## ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL.....	6
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	7
ÍNDICE DE TABLAS.....	7
ÍNDICE DE IMÁGENES.....	8
1. RESUMEN.....	11
2. INTERÉS Y OBJETO DE ESTUDIO DEL TRABAJO.....	12
3. Contextualización de la región fronteriza.....	13
3.1. Historia de Melilla y el Rif marroquí.....	13
3.2. Situación económica de Melilla.....	18
3.3. Situación económica de Nador y Marruecos.....	25
3.4. Sociedad y cultura de Melilla.....	28
3.5. Sociedad y cultura de Marruecos y Nador.....	34
3.6. Situación política de Melilla.....	38
3.7. Situación política de Nador y Marruecos.....	40
4. Transfronterizos.....	43
4.1. Introducción.....	43
4.2. Pasos fronterizos y aduanas.....	43
4.3. Transfronterizos y trabajadores transfronterizos.....	48
5. Melilla y las porteadoras.....	55
5.1. Introducción.....	55
5.2. Melilla. Condición de puerto franco.....	56
5.3. Las mujeres porteadoras.....	63
6. ¿En qué consiste el porteo?.....	67
6.1. Tipos de contrabando de mercancías.....	71
6.1.1. El porteo por cuenta propia y en vehículo.....	73
6.1.2. El porteo por cuenta propia y a pie.....	76

6.1.3. Las porteadoras por comisión .....	78
6.2. Origen y destino de la mercancía.....	88
6.3. Consecuencias del contrabando de mercancías .....	94
7. <b>Conclusiones</b> .....	97
8. <b>Bibliografía</b> .....	100
9. <b>Anexo</b> .....	102

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Tasa de desempleo de Melilla, España y Marruecos, años 2002-2020 .....	22
Gráfico 2. Evolución del porcentaje de la población en riesgo de pobreza en España y Melilla.....	31

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución % ocupados por sector económico.....	19
Tabla 2. Porcentaje ocupados en el sector público y sector privado .....	20
Tabla 3. Producto Interior Bruto a precios corrientes de Melilla en 2019, en miles de euros y porcentaje .....	21
Tabla 4. Presupuesto de Ingresos de Melilla del año 2021 .....	25
Tabla 5. Porcentaje de ocupados por sector económico de Melilla y Nador, y PIB pc de Melilla y Marruecos.....	26
Tabla 6. PIB de Marruecos y España, y PIB pc de Marruecos y Melilla .....	28
Tabla 7. Distribución de la población de España, Melilla y Marruecos, por grupos de edad, en porcentaje de la población total .....	30
Tabla 8. Porcentaje de la población en riesgo de pobreza de Melilla, España y Marruecos.....	30
Tabla 9. Pasos fronterizos de Melilla .....	48

Tabla 10. Grado de diferenciación entre algunos empleos transfronterizos .....	55
Tabla 11. Países que más exportaron a Melilla en 2019 y 2020 .....	59
Tabla 12. Importaciones de principales productos de Melilla en 2020, 2019, 2018 y 2017 .....	60
Tabla 13.10 productos que más importó Melilla a Estados Unidos y China en 2019. Comparativa con 2020. En miles de euros .....	61
Tabla 14. Evolución tasa fecundidad de Marruecos .....	65
Tabla 15. Diferencias entre empresarios melillenses que exportan a Marruecos utilizando el comercio atípico .....	94

## ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Ciudad autónoma de Melilla, y comunas de la provincia de Nador, así como ubicación de los pasos fronterizos de los que dispone. ....	17
Imagen 2. Ceuta y Melilla, y plazas de soberanía españolas en el norte de África. ....	18
Imagen 3. Presupuesto de ingresos de Melilla en 2021 .....	23
Imagen 4. Parte de los conceptos del capítulo IV Transferencias Corrientes del presupuesto de ingresos de Melilla en 2021 .....	23
Imagen 5. Capítulo II del presupuesto de ingresos de Melilla del año 2021, desglosado.....	24
Imagen 6. Mapa político de la ubicación de la provincia de Nador en Marruecos .....	25
Imagen 7. Tienda <i>Arte Árabe</i> (Melilla). Con productos de temática árabe de ropa, calzado, complementos y decoración.....	33
Imagen 8. Letrero de tienda benéfica y ecológica de productos agrícolas en tres idiomas: árabe, amazigue y francés. ....	35
Imagen 9. Letrero en árabe, <i>amazigue</i> y francés en una calle de Nador, Marruecos.....	36
Imagen 10. Mezquita de la comuna de Farhana, vista desde Melilla.....	37



Imagen 11. Los 4 pasos fronterizos de Melilla. ....	45
Imagen 12. Puesto fronterizo de Beni Ensar reacondicionado. ....	46
Imagen 13. Paso fronterizo de Barrio Chino, con cartel editado en español, árabe y francés, e iconografías de porteadores. ....	47
Imagen 14. Cartel que indica dirección del paso fronterizo de Farhana, Melilla. Y una cola de vehículos hasta dónde llega el cartel a la espera de cruzar. ....	47
Imagen 15. Mapa de países que más exportaron a Melilla en 2019. ....	61
Imagen 16. Dos porteadoras subiendo la rampa del paso fronterizo de Barrio Chino, Melilla, para sacar la mercancía. ....	64
Imagen 17. Porteadora anciana en el paso de fronterizo de Barrio Chino. ....	65
Imagen 18. Porteadores en una fila para salir con la mercancía. Melilla. ....	68
Imagen 19. Porteadores en una fila para salir con la mercancía. Melilla. ....	68
Imagen 20. Evolución densidad de población (habitantes/km <sup>2</sup> ) en Melilla, Nador, Zeluán, y comunas de alrededor. ....	70
Imagen 21. Dos porteadoras cargando un bulto a sus espaldas, y una tercera sobre un patinete. ....	72
Imagen 22. Porteador llenando el maletero de su vehículo con mercancía. Melilla. ....	73
Imagen 23. Palés con mercancía en la acera de los comercios a la espera de que lleguen los porteadores con vehículo a hacerse con ella. ....	74
Imagen 24. Porteador cargando su vehículo con mercancía, y transpaleta con la que acerca la mercancía desde los almacenes de los comercios al vehículo. ....	74
Imagen 25. Porteadora por cuenta propia cargando la mercancía que acaba de comprar a empresario melillense. ....	77
Imagen 26. Porteador volviendo de adquirir papel higiénico para un encargo. ....	77
Imagen 27. Porteadoras esperando el autobús para que las acerque a la frontera, después de haber recogido los bultos de los almacenes. Melilla. ....	80
Imagen 28. Porteadoras por comisión recogiendo los bultos de los camiones, en las zonas de embolsamiento de vehículos de Barrio Chino. ....	81
Imagen 29. Transportistas entregan la mercancía a los porteadores ....	82

Imagen 30. Porteadoras haciendo fila para sacar los bultos sobre patinetas, siguiendo las indicaciones de un guardia civil. ....	83
Imagen 31. Porteadoras por comisión hacen rodar sus bultos, mientras que otras los empujan sobre patinetes. ....	84
Imagen 32. Porteadoras con bultos serigrafiados y envueltos por plásticos de distinto color.....	85
Imagen 33. Porteadora con bulto marcado, y alrededor filas de porteadoras junto con los llamados chalecos amarillos. ....	86
Imagen 34. Porteadoras escondiendo botellas de pastís en sus ropas. Melilla. ....	87
Imagen 35. Almacén de pequeño comerciante en Melilla. Con consumos en su mayoría alimentarios.....	89
Imágenes 36, 37 y 38. Pequeños comercios de Melilla abiertos, a la espera de porteadores con vehículo, porteadores a pie, y clientes melillenses. ....	90
Imagen 39. Vehículo de porteador con mercancía. ....	92
Imagen 40. Porteador transportando mercancía sobre un patinete. ....	93

## 1. RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo visibilizar la labor de las mujeres y hombres portadores de mercancía por los pasos fronterizos de la ciudad autónoma de Melilla con Marruecos. Analizamos en qué consiste, y por qué se da este tipo de comercio *alegal*, a través de un breve análisis socioeconómico del norte de Marruecos que se puede extrapolar a gran parte del país magrebí, y otro análisis de la ciudad autónoma de Melilla.

Quiénes son estas personas, en qué condiciones llevan a cabo este trabajo, y qué las empuja a ello. Porqué las administraciones de los dos países lo permiten sabiendo el perjuicio que supone para muchos negocios de Melilla y algunos sectores productivos de Marruecos, además de la vulneración de derechos humanos que sufren las portadoras y portadores, tanto de origen magrebí como español. Qué intereses hay detrás de estos negocios de exportación de España con Marruecos, cuánto dinero genera este tipo de comercio, por qué son en su mayoría mujeres y no hombres, y por qué de origen marroquí y no español. Todas estas y otras cuestiones se plantean en el siguiente trabajo.

**Palabras clave.** Melilla, Marruecos, portadores, bulto, pasos fronterizos, comercio atípico, equipaje de mano, puerto franco, importación, exportación.

## ABSTRACT

This paper aims to make visible the work of women and men porters of merchandise through the border crossings of the autonomous city of Melilla with Morocco. We analyze what it consists of, and why this type of alleged commerce occurs, through a brief socioeconomic analysis of northern Morocco that can be extrapolated to much of the Maghreb country, and another analysis of the autonomous city of Melilla.

Who these people are, under what conditions they carry out this work, and what drives them to it. Why the administrations of the two countries allow it knowing the damage that it entails for many businesses of Melilla and some productive sectors of Morocco, in addition to the violation of human rights suffered by the carriers, both of North African and Spanish origin. What interests are behind these export businesses of Spain with Morocco, how much money this type of commerce generates, why they are mostly women and not men, and why they are of Moroccan origin and not Spanish. All these, and other questions are raised in this paper.

**Keywords.** Melilla, Morocco, carriers, package, border crossing points, atypical trade, hand baggage, free port, import, export.

## 2. INTERÉS Y OBJETO DE ESTUDIO DEL TRABAJO

La vulneración de derechos humanos que se produce en las fronteras, tanto de Ceuta como de Melilla, por parte de los funcionarios españoles y magrebíes, como la singularidad y picaresca de los trabajadores para llevar a cabo el porteo, es lo que han hecho que intente profundizar en este tipo de comercio *atípico*, entre la ciudad de Melilla y Marruecos.

Además de intentar visibilizar en la medida de lo posible la situación tan precaria en la que pueden llegar a vivir y trabajar las personas que se dedican al porteo, y que en ocasiones el ejercerlo las ha llevado a la muerte.

### 3. Contextualización de la región fronteriza

#### 3.1. Historia de Melilla y el Rif marroquí

La historia de Melilla es bastante convulsa en el tiempo, tanto es así que ni siquiera su nombre se sabe con exactitud de donde proviene. Los primeros pobladores en instalarse en esta tierra al norte de África, fueron los fenicios hacia el siglo VIII a.C., quienes le dieron su primer nombre a este emplazamiento de tierra mar a dentro, Rusadir, que quiere decir “cabo imponente”. Hacia el siglo III a.C., se anexionó al Imperio cartaginés, con capital en Cartago, actual Túnez, y hacia el 42 d.C., quedó en manos del Imperio Romano de occidente. Otro de los orígenes del nombre de Melilla, se debe a la lengua en que hablaban éstos, y la denominación que la otorgaron a la región, *mel*, que en latín significa miel, ya que pudo ser una tierra de apicultores por entonces, pudiendo derivar ese término en mellitus y éste último en su actual nombre, Melilla.

Al imperio romano, les sucedieron los visogodos, que se hicieron con el dominio de la Península desde aproximadamente finales del siglo IV, hasta el siglo VIII, con la llegada de los musulmanes, provenientes de la Meca. Melilla entonces, fue campo de batalla de numerosas culturas, las que atañían a la fenicia, romana, visigoda, los propios bereberes autóctonos, hasta las numerosas campañas entre musulmanes y cristianos en tiempos de Al-Ándalus en el norte de África. Estas últimas provocaron que Melilla quedara arrasada, ya que llegó a ser una Taifa en manos de alguna familia bereber en su tiempo, y como consecuencia prácticamente despoblada, debido de las contiendas.

Con la entrada de los Reyes Católicos, Isabel I de Castilla y Fernando II de Aragón, a Granada y la entrega de la ciudad por parte de Boabdil, último sultán del reino nazarí, tras la firma del Tratado de Granada o las Capitulaciones de Granada, el 2 de enero de 1492, se puso final a las Guerras de Granada. Y con esto a la Reconquista y casi ocho siglos de dominio musulmán sobre los cristianos en la Península Ibérica.

Dos meses más tarde de la firma de las Capitulaciones de Granada, el 31 de marzo se firmó el Edicto de Granada, por parte de los monarcas, por el que se expulsaba a todos los judíos de la Península. Esto provocó que muchos huyeran a las tierras de Jerusalén, y otros en cambio se asentaron en Melilla y pueblos del Rif.

Al año siguiente, 1493, Juan de Lezcano y Hernando de Zafra, realizaron unas expediciones para combatir la piratería en el norte de África, y saber de la situación de

un grupo de españoles cristianos en cautiverio en el reino de Tremecén<sup>1</sup>, por orden de la reina Isabel la Católica. En su expedición algunos pueblos de camino a Orán<sup>2</sup>, les comunicaron que querían pasar a dominio de la corona de Castilla y Aragón, incluso podían entregarles la plaza de Melilla.

Hernando de Zafra, secretario de los Reyes Católicos, recibió en Granada a algunos jeques de estos pueblos del reino de Tremecén, para saber si era cierto lo que se decía. Estas noticias fueron comunicadas a los monarcas, que mandaron una expedición para saber de la situación de la ciudad. Al llegar éstos, la encontraron devastada por las guerras entre el reino de Fez y el reino de Tremecén.

Juan Alonso Pérez de Guzmán, III Duque de Medina Sidonia, se hizo eco de las campañas que se llevaron a cabo sobre sobre Melilla, y solicitó a los reyes encargarse de su conquista. Finalmente, el 17 de septiembre de 1497, el general Pedro de Estopiñán y Virués al servicio de la casa ducal de Medina Sidonia, desembarcó en la ciudad, que la encontró destruida y casi abandonada. En escasos días consiguió fortificarla, y conquistarla.

Desde entonces, sucedieron a esta hazaña numerosos tratados entre los sultanes de Marruecos y los reyes de España, en torno a la convivencia, la buena vecindad, y el comercio. Y otros momentos no tan pacíficos, coincidiendo con las rupturas de los mismos tratados que llevaron a los marroquíes a atacar la ciudad o sitiarla. Sea como fuere, desde entonces el reino de Marruecos no consiguió recuperar ninguna de las plazas en el norte de África bajo dominio español, que son: Ceuta, Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera, el Peñón de Alhucemas, y las islas Chafarinas.

La primera Constitución española, conocida popularmente como la Pepa, promulgada el 19 de marzo de 1812 en las Cortes de Cádiz (creadas en 1810), ya reconoce los emplazamientos de Ceuta y Melilla como territorios españoles. El 26 de abril de 1860 como consecuencia de la derrota de la primera guerra hispano-marroquí, se firmó el tratado de Wad-Ras, que además de las numerosas indemnizaciones que tenía que pagar el sultán Mohamed IV, se acordaron los límites de la frontera de Melilla con Marruecos, coincidiendo con la distancia máxima que alcanzasen los disparos del cañón "El Caminante". Tres años más tarde, en 1863, la ciudad adquiría la condición de Puerto Franco, con todo lo que ello suponía para sus relaciones comerciales, que junto

---

<sup>1</sup> Antiguo reino bereber del noroeste de Argelia, la ciudad se de Tremecén se encuentra cerca de la frontera con Marruecos.

<sup>2</sup> Ciudad del noroeste de Argelia.

a la decisión en 1964 de libre circulación por su territorio de cualquier persona, sin condición alguna, hizo que aumentara su población considerablemente. Esta medida supuso la llegada a la ciudad de miles de judíos venidos del Rif, naciendo así hacia 1891 el barrio hebreo de Melilla y acogiendo en primer lugar, a comerciantes de esta religión debido al dinamismo y la riqueza del barrio, y más tarde, a algunos cristianos y musulmanes. Hacia 1930 la ciudad llegó a albergar aproximadamente a 7000 judíos.

Hasta la actualidad la ciudad no ha sufrido más que guerras y conflictos, los que tienen que ver con sus murallas y fronteras más cercanas, y otros no tan próximos, pero bien cercanos, que responden al descontento de los rifeños por los intentos de expansión de los límites de la ciudad. La Primera Guerra del Rif, o la Guerra de Margallo, que tuvo lugar entre 1893 y 1894, en nombre al gobernador de Melilla Juan García Margallo, se debió a la construcción de un fuerte cerca de un cementerio de un pueblo rifeño. Se saldó con cientos de muertos rifeños y la firma del Tratado de Marrakech. A este conflicto le siguieron algunas batallas como la del Barranco del Lobo de 1909, el conflicto más gravoso para España en la Guerra de Melilla. Éste y otros hechos llevaron a España y Francia a aliarse en unas contiendas que desembocaron en la firma del Tratado de Fez de 1912, por el que el sultán Mulay Hadif cedió la soberanía del reino de Marruecos a Francia. Después éstos se repartieron la colonia, quedándose España con el norte (zona del Rif marroquí) y sur de Marruecos (incluido el Sáhara) bajo el llamado Protectorado Español de Marruecos, tras la firma del Convenio Hispano-Francés sobre Marruecos (Madrid, 27 de noviembre de 1912). Y Francia el resto, llamado Protectorado Francés de Marruecos. La situación de invasión colonial no ayudó a sosegar la tensión que se vivía por entonces entre Melilla y el Rif. Tantas eran las reticencias que desembocaron en la Guerra del Rif de 1911 que duró hasta 1927, y dejando como acontecimiento importante la derrota del ejército español contra las cabilas<sup>1</sup> rifeñas en Annual<sup>2</sup> en el verano de 1921. El Protectorado español se pacificó en 1927, y el francés en 1934 (que no significa que se independizaran), pero eso no significaba que los magrebíes fuera a dejar de sentir recelos por haber perdido la soberanía sobre las ciudades de Ceuta y Melilla, y sobre todo comprobar que sus “invasores” poblaban cada vez más las ciudades.

La Segunda República se proclamó el 14 de abril de 1931, en sustitución de la monarquía de Alfonso XIII, y duró hasta el 1 de abril de 1939, dando paso a la dictadura

---

<sup>1</sup> Pueblo o comuna bereber del Rif del Magreb (norte de África).

<sup>2</sup> Pueblo a 60 km al oeste de Melilla.

franquista comandada por Francisco Franco. Fue en Melilla donde aconteció la primera sublevación militar en contra de la II República, el 17 de julio de 1936, que sumergió a España en un Guerra civil de tres años hasta 1939, y en una dictadura hasta 1975, con la muerte del dictador Francisco Franco. Una de las razones de las que surtiera efecto la sublevación militar en Melilla, fue porque en la ciudad se resguardaban un gran número de compañías y cuerpos del ejército, por las posibles rebeliones que pudieran ocurrir del lado de las cabilas rifeñas, al seguir la región bajo dominio del Protectorado Español.

Marruecos se independiza del Protectorado Español del norte el 7 de abril de 1956, del sur en 1958, y del Protectorado Francés el 2 de marzo de 1956. Pero ello no significó que Melilla pasase a formar parte del reino alauita, ya que en la firma de ambos tratados no entraban a repartir las plazas de soberanía, que ya formaban parte previamente del Estado español.

Melilla, al igual que Ceuta, no redactó su Estatuto de Autonomía hasta 1995, bajo, la promulgación de la Ley Orgánica 2/1995 del 13 de marzo de 1995, donde su artículo 1 recoge:

*“Melilla, como parte integrante de la Nación española y dentro de su indisoluble unidad, accede a su régimen de autogobierno y goza de autonomía para la gestión de sus intereses y de plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, de conformidad con la Constitución, en los términos del presente Estatuto y en el marco de la solidaridad entre todos los territorios de España”.*

Anteriormente era un municipio adscrito a la provincia de Málaga<sup>1</sup>, que como ciudad no fue reconocida hasta 1613. Y ya en 1930 obtuvo la independencia administrativa de la provincia de Málaga, que no territorial. Ésta se dio con la promulgación de su Estatuto de Autonomía en marzo de 1995.

En las regiones vecinas, desde la independencia, ha habido casos de tensión entre España y Marruecos, porque esta última sigue sin reconocer las ciudades de Ceuta y Melilla como españolas, sino como territorios a descolonizar. Destacan algunos incidentes con la inmigración ilegal, o de diplomacia como el incidente de la isla del Perejil en 2002, o la crisis diplomática de junio de 2021, por la que Marruecos abrió sus

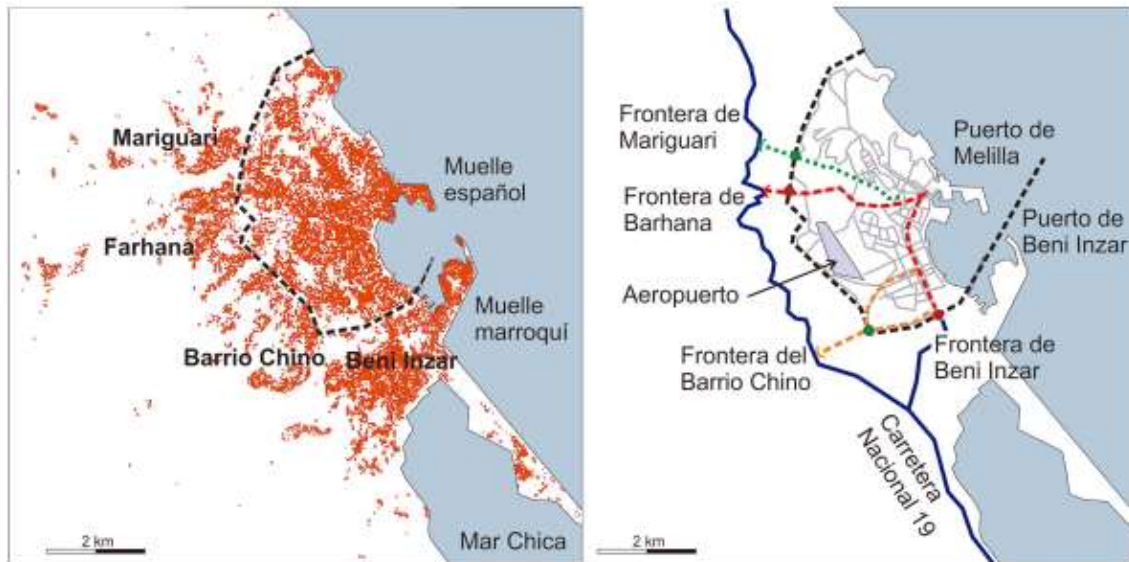
---

<sup>1</sup> Blas Jesús Imbroda Ortiz. (2015). *LA POSICIÓN DE MELILLA EN LA HISTORIA CONSTITUCIONAL ESPAÑOLA*. Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga. De <https://bit.ly/35RyJlt>



fronteras con Ceuta y Melilla, permitiendo el paso a todos sus ciudadanos, hacia las ciudades autónomas.

**Imagen 1. Ciudad autónoma de Melilla, y comunas de la provincia de Nador, así como ubicación de los pasos fronterizos de los que dispone.**



Fuente Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124.

Por otra parte, también se han sellado y fortalecido las relaciones comerciales y diplomáticas en algunos momentos de la historia, como la firma del Tratado de amistad, buena vecindad y cooperación entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, firmado en Rabat, el 4 de julio de 1991<sup>1</sup> (BOE-A-1993-5422).

Actualmente (junio de 2021), Marruecos tiene cerradas sus fronteras con Ceuta y Melilla desde marzo de 2020, por lo que no es posible la entrada por tierra o mar al país vecino, solamente por aire. En lo que concierne al porteo, lleva más de un año sin producirse, al estar todos los pasos fronterizos cerrados, por la situación de pandemia que se vive.

<sup>1</sup> Ministerio de la Presidencia, Relaciones con la Cortes, y Memoria Democrática. *Tratado de amistad, buena vecindad y cooperación entre el Reino de España y el Reino de Marruecos, hecho en Rabat, el 4 de julio de 1991*. (1993). <https://bit.ly/3xKXz8Z>

### 3.2. Situación económica de Melilla

Melilla es una ciudad autónoma española enclavada en el norte de África, en la parte oriental del cabo de Tres Forcas. Bañada por el Mar de Alborán, la parte más occidental del Mar Mediterráneo. Hace frontera con Marruecos, y en concreto con los municipios y comunas de la provincia de Nador, como son Farhana, Barrio Chino, Mariguari, y Beni Ensar. Tiene una superficie que no llega a los 12,5 kilómetros cuadrados donde albergó en 2020 a 87.076 habitantes (INE, 2021), y con una población flotante, que entra y sale de a diario, de cerca de 30.000. Esta población flotante ya no se da a día de hoy por el cierre de fronteras por parte de Marruecos debido a la situación de la pandemia.

Su singularidad demográfica la convierten en la comunidad autónoma con mayor densidad de población de España, 7.039 habitantes por kilómetro cuadrado en 2019, (Datosmacro, 2021). La sigue en segundo lugar la ciudad autónoma de Ceuta, y en tercera posición la comunidad autónoma de Madrid. Castilla y León se encuentran en última posición con una densidad de población de 25 habitantes por kilómetro cuadrado.

#### Imagen 2. Ceuta y Melilla, y plazas de soberanía españolas en el norte de África.



Fuente. Wikipedia la enciclopedia libre

Su tasa de desempleo es la más alta de España, seguida de la ciudad autónoma de Ceuta. Esto sumado a su alta densidad de población, hacen de ella la comunidad autónoma con los habitantes (de media) más pobres del país, a razón de 19.211 euros por habitante en 2019, frente a los 26.430 euros de media en España. Su PIB pc creció en 511 euros con respecto al año pasado 2018, donde obtuvo 18.700 euros por habitante.

Su mercado laboral depende prácticamente en su totalidad del sector terciario como se puede observar en la tabla siguiente. Más del 90% de su población ocupada presta sus servicios en profesiones acogidas al sector servicios (para cualquiera de los tres periodos escogidos), mientras que en el total del territorio nacional esta partida ronda el 75%.

**Tabla 1. Distribución % ocupados por sector económico**

AÑO	Distribución % ocupados por sector económico Melilla			
	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
1T 2021	0,2	0,7	6,5	92,7
4T 2020	0,2	1,4	3,7	94,7
4T 2019	..	2,0	5,7	92,2
AÑO	Distribución % ocupados por sector económico España			
	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
1T 2021	4,2	13,8	6,6	75,5
4T 2020	4,0	13,9	6,6	75,4
4T 2019	4,0	13,8	6,4	75,8

Fuente. Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

En segundo lugar, tomando como referencia el primer trimestre de 2021, se encuentra el sector de la construcción que supuso un 6,5% de la población activa, seguido de la industria y la agricultura, con un 0,7% y 0,2% respectivamente. Es decir, que la agricultura y la industria son prácticamente inexistentes en la ciudad autónoma. La razón principal de su estructura productiva, es la extensión de la que goza la ciudad autónoma, apenas 12,3 kilómetros cuadrados, con una población de entorno a los 87 mil habitantes. No hay apenas posibilidad de acoger a conglomerados de industrias, o extensiones de cultivos.

Mientras en el conjunto de España, en el primer trimestre de 2021, el sector primario acogió el 4,2 % de los ocupados, y la industria el 13,8%.

Casi la mitad de las personas que trabajan en la ciudad autónoma lo hacen para el Estado. Ceuta y Melilla comparten esta característica en su mercado laboral, a diferencia del resto de España. Podemos observar como en el primer trimestre de 2021 el 48,3% de sus habitantes prestaron sus servicios para las AA. PP, llegando a superar esta cifra en el 2020, 51,3%, es decir, la ciudad empleaba a 1 de cada 2 trabajadores.

España, acogió para el mismo periodo en sus AA. PP, al 17,7% de sus ocupados, o lo que es lo mismo, apenas 2 de cada 10 diez trabajadores. El resto, 82,3%, trabajaban para el sector privado.

**Tabla 2. Porcentaje ocupados en el sector público y sector privado**

Ocupados por tipo de sector (público o privado) en % su territorio				
AÑO	% Ocupados empleo público		% Ocupados empleo privado	
	Melilla	España	Melilla	España
2021T1	48,3	17,7	51,7	82,3
2020T4	51,3	17,5	48,7	82,5
2019T4	43,1	16,3	56,9	83,7
2018T4	40,0	16,4	60,0	83,6

Fuente. Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

El 70,3% de su PIB lo engrosan tres partidas: La Administración Pública, defensa, educación, seguridad social obligatoria y servicios sanitarios y sociales (48,4%, es decir casi la mitad de su PIB); las actividades inmobiliarias (9,6%); y el comercio al por menor y al por mayor, hostelería, actividades de reparación de vehículos, transporte y almacenamiento (17,3%). Las tres partidas hacen referencia a actividades propias del sector terciario, que es con diferencia el más importante en volumen como hemos visto anteriormente, recibiendo más del 90% de su población ocupada.

La siguiente tabla que muestra el PIB en miles de euros y porcentaje, para el año 2019 (INE) se observa claramente las partidas que más riqueza generaron. La construcción, la agricultura, ganadería y pesca, y el sector industrial, no generaron ni el 10% de su PIB bruto, 9,5% exactamente. Frente a las AAPP, el comercio y otras actividades profesionales, y las actividades inmobiliarias que suponían el 70%.

**Tabla 3. Producto Interior Bruto a precios corrientes de Melilla en 2019, en miles de euros y porcentaje**

	Valor	Tasas de variación interanuales	Estructura porcentual
	2019(A)	2019(A)	2019(A)
<b>Melilla</b>			
PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO	1.621.435	2,5	100,0
A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	610	-12,2	0,0
B_E. Industrias extractivas, industria manufacturera, suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado, suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	67.836	1,6	4,2
C. - De las cuales: Industria manufacturera	14.550	4,6	0,9
F. Construcción	85.529	6,9	5,3
<b>G_I. Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos de motor y motocicletas, transporte y almacenamiento, hostelería</b>	280.325	2,6	<b>17,3</b>
J. Información y comunicaciones	10.937	3,0	0,7
K. Actividades financieras y de seguros	32.095	-4,9	2,0
<b>L. Actividades inmobiliarias</b>	155.213	1,3	<b>9,6</b>
M_N. Actividades profesionales, científicas y técnicas, actividades administrativas y servicios auxiliares	71.413	4,8	4,4
<b>O_Q. Administración pública y defensa, seguridad social obligatoria, educación, actividades sanitarias y de servicios sociales</b>	703.783	2,8	<b>43,4</b>
R_U. Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento, reparación de artículos de uso doméstico y otros servicios	62.903	2,4	3,9
Valor añadido bruto total	1.470.644	2,7	90,7
Impuestos netos sobre los productos	150.791	0,3	9,3
PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO	1.621.435	2,5	100,0

Fuente. Instituto Nacional de Estadística (INE)

A pesar de que la ciudad emplea al 50% de sus trabajadores, su tasa de desempleo sigue siendo alta. Tanto, que es la primera en el ranking en España, seguida de Ceuta. Su población prominentemente joven, y en edad de trabajar, y la alta densidad de población, hacen que se dispare este indicador, con respecto al resto de España.

En España este grupo de desempleados (desempleo juvenil) durante el primer trimestre de 2021 rondó el 39,53%, el más alto de la Eurozona. Y dentro del país, lo encabeza Ceuta con 71,47%, y Melilla en cuarta posición con 46,98%. Es decir, 1 de cada 2 jóvenes en la ciudad no encuentran trabajo (INE, 2021).

La gráfica siguiente muestra las tasas de desempleo para la ciudad autónoma, España, y Marruecos durante el periodo 2002 a 2020 (los datos de la tasa de desempleo de Marruecos han sido obtenidos de Knomea, y solo muestra resultados a partir del año 2009).

Destaca la línea que refleja los datos de Melilla en el tiempo. Se observa bastante más fluctuante que la de España, o Marruecos. Eso se debe a que al ser una ciudad que depende en gran medida de su sector terciario, cualquier crisis la afecta con mayor incidencia, con respecto a un país en su conjunto, donde se toman todos los datos de todas las regiones, “equilibrándose” de esta manera el dato final.

**Gráfico 1. Tasa de desempleo de Melilla, España y Marruecos, años 2002-2020**



Fuente. Tabla propia con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), y Knomea

La ciudad cerró 2020 con un 23,8% de desempleados, casi 8 puntos más que el conjunto de España, 16,1%. Marruecos lo hizo con una tasa de desempleo del 12,5%, pero su mercado laboral es bastante distinto al melillense o español. Allí la población en busca de empleo es mayormente masculina, las mujeres suelen ser amas de casa si el cónyuge trabaja. Además de que las encuestas de población activa, como el registro de desempleados son pocos y poco fiables, y los que buscan empleo no acuden a inscribirse como demandantes de empleo. Simplemente lo buscan, sin depender ni esperar ayuda de las instituciones, de ahí los datos tan bajos.

Los presupuestos de ingresos de la ciudad en 2021, rondaron los 320 millones de euros, donde más del 50% correspondieron a transferencias corrientes (Capítulo IV *Transferencias Corrientes*), como son los Fondos de suficiencia del Estado recogidas en la Ley 22/2009, y las compensaciones por el IPSI<sup>1</sup> a la importación bajo el Ley 53/2002.

<sup>1</sup> Impuesto sobre Producción, Servicios e Importación en las ciudades de Ceuta y Melilla. De tipo impositivo más bajo que el IVA general, entre 0,5% y 10%. Entró en vigor en 1991.

### Imagen 3. Presupuesto de ingresos de Melilla en 2021

PRESUPUESTO INGRESOS POR ECONÓMICA 2021	2021	2020	VAR. 2021/2020
CAPÍTULO I IMPUESTOS DIRECTOS	12.249.316,59	12.632.549,99	-383.233,40
CAPÍTULO II IMPUESTOS INDIRECTOS	62.684.511,56	71.212.975,11	-8.528.463,55
CAPÍTULO III TASAS, PRECIOS PÚBLICOS Y OTROS INGRESOS	19.377.314,02	16.441.495,53	2.935.818,49
CAPÍTULO IV TRANSFERENCIAS CORRIENTES	161.692.326,29	154.749.233,46	6.943.092,83
CAPÍTULO V INGRESOS PATRIMONIALES	862.963,46	865.251,52	-2.288,06
CAPÍTULO VI ENAJENACIONES DE INVERSIONES		5.487.935,80	-5.487.935,80
CAPÍTULO VII TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	19.464.124,14	12.762.580,55	6.701.543,59
CAPÍTULO VIII. ACTIVOS FINANCIEROS	450.000,00	450.000,00	0,00
CAPÍTULO IX. PASIVOS FINANCIEROS	45.580.380,37	11.000.000,00	34.580.380,37
<b>TOTALES</b>	<b>322.360.936,43</b>	<b>285.602.021,96</b>	<b>36.758.914,47</b>

Fuente. Ciudad Autónoma de Melilla. ([www.melilla.es](http://www.melilla.es))

Entre estas dos partidas recibieron más de 100 millones de euros, de los más de 160 millones de euros del Capítulo IV *Transferencias Corrientes*. Casi 7 millones de euros más que los recibidos en el año 2020. Para paliar seguramente las consecuencias de la crisis por la pandemia.

### Imagen 4. Parte de los conceptos del capítulo IV Transferencias Corrientes del presupuesto de ingresos de Melilla en 2021

42002	TRANSFERENCIAS ESTADO FONDO DE SUFICIENCIA	39.605.580,00
42004	GARANTIA DE MÍNIMOS IPSI LEY 38/2002	60.577.129,41

Fuente. Fuente. Ciudad Autónoma de Melilla. ([www.melilla.es](http://www.melilla.es))

En segundo lugar, por importancia de recaudación a las arcas de la ciudad, se encuentran los ingresos por impuestos indirectos, Capítulo II del Presupuesto de Ingresos, con más de 62 millones de euros. Éstos se han visto reducidos por la pérdida de poder adquisitivo de las familias y empresas, seguramente por pérdidas de empleo, reducción de salarios, ERTE, etc., a causa de la pandemia. El impuesto se ve recaudado una vez que se da el hecho imponible sobre el bien o el servicio que grava el impuesto. Al verse reducido el consumo y la importación, se reducen los ingresos por dicho impuesto. Como no se lleva cabo el llamado comercio *atípico*, por encontrarse las fronteras cerradas, los magrebíes no acceden a la ciudad a hacer sus compras, y contribuir a los ingresos de las arcas de la ciudad autónoma. Del mismo modo, al no

trabajar las porteadoras (que sacan la mercancía de la ciudad hacia Marruecos), los comerciantes melillenses no importan, y es aquí donde se ve afectada esta partida del Presupuesto de Ingresos.

**Imagen 5. Capítulo II del presupuesto de ingresos de Melilla del año 2021, desglosado**

29400	I.P.S.I (IMPORTACION)	33.677.463,13
29401	I.P.S.I (SERVICIOS)	18.500.000,00
29402	GRAVAMENES COMPLEMENTARIOS TABACO	8.994.254,33
29403	GRAVAMENES COMPLEMENTARIOS GASOLINA	1.512.794,10
<b>Total Capítulo 2 Impuestos indirectos.</b>		<b>62.684.511,56</b>

Fuente. Ciudad Autónoma de Melilla. ([www.melilla.es](http://www.melilla.es))

El IPSI es un impuesto indirecto de carácter municipal exclusivo de las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla. Grava la producción, importación, prestación de bienes y servicios, y la entrega de bienes inmuebles en estos municipios (como entrada cuentan los bienes y servicios con origen en la Península incluso las Islas Baleares). Es similar al IVA, pero de tipo porcentual más bajo, de entre un 0,5% y 10%. Es una de las razones, sino la principal, por la que Melilla es considerada Puerto Franco, y el que llegue a su puerto mercancía de todo el mundo.

Entre los dos capítulos (IV *Transferencias Corrientes* y II *Impuestos Indirectos*) engloban casi el 70% de los ingresos de la ciudad, donde las recaudaciones por IPSI, suponen casi el 20%, y las Traserferencias Corrientes el 50%. El año pasado, 2020, los impuestos indirectos habían supuesto el algo menos del 25%, casi una cuarta parte, lo que nos indica que es una fuente importante de ingresos la que generan con la importación y la venta de bienes y servicios los comerciantes melillenses.



**Tabla 4. Presupuesto de Ingresos de Melilla del año 2021**

PRESUPUESTO INGRESOS POR ECONÓMICA 2021	2021	% TOTAL
CAPÍTULO I IMPUESTOS DIRECTOS	12.249.316,59	3,80%
CAPÍTULO II IMPUESTOS INDIRECTOS	62.684.511,56	19,45%
CAPÍTULO III TASAS, PRECIOS PÚBLICOS Y OTROS INGRESOS	19.377.314,02	6,01%
CAPÍTULO IV TRANSFERENCIAS CORRIENTES	161.692.326,29	50,16%
CAPÍTULO V INGRESOS PATRIMONIALES	862.963,46	0,27%
CAPÍTULO VI ENAJENACIONES DE INVERSIONES	5.487.935,80	1,70%
CAPÍTULO VII TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	19.464.124,14	6,04%
CAPÍTULO VIII. ACTIVOS FINANCIEROS	450.000,00	0,14%
CAPÍTULO IX. PASIVOS FINANCIEROS	45.580.380,37	14,14%
TOTALES	322.360.936,43	100,00%

Fuente. Elaboración propia con datos de la página web oficial de Ciudad Autónoma de Melilla. ([www.melilla.es](http://www.melilla.es))

### 3.3. Situación económica de Nador y Marruecos

Nador es una provincia marroquí, situada al nordeste del país, administrativamente pertenece a la región Oriental, cuya capital es Uchda, una de las 16 regiones en las que se divide el país. Su capital es la ciudad de Nador, a 15 kilómetros de la ciudad autónoma de Melilla.

**Imagen 6. Mapa político de la ubicación de la provincia de Nador en Marruecos**



Fuente Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquíán, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124.

La principal fuente de ingresos de la ciudad es el turismo, las remesas de los familiares emigrados, los empleos relacionados de manera directa o indirecta al comercio atípico, y las rentas percibidas por los trabajadores transfronterizos en Melilla.

En 2016 el 26% de los ocupados de Nador lo hacía en el sector primario, en la construcción el 15%, la industria acogió al 9%, y el 50% restante trabajaba en el sector servicios, a diferencia de Melilla, donde más del 90% eran empleados de este último sector<sup>1</sup>.

Los servicios suponían el 58% de su PIB, mientras que en Melilla el mismo sector generaba el 70% de la riqueza, como se ha comentado en el apartado anterior. La otra parte del PIB, se reparte entre el sector primario (sobre todo la pesca), la construcción y una industria emergente en la ciudad de Zeluán, situada a 12,5 kilómetros al sur la capital.

**Tabla 5. Porcentaje de ocupados por sector económico de Melilla y Nador, y PIB pc de Melilla y Marruecos**

% ocupados por sector económico								
Año	sector primario		construcción		industria		servicios	
	Nador	Melilla	Nador	Melilla	Nador	Melilla	Nador	Melilla
2016	26%	-	15%	3,4%	9%	4,7%	50%	91,9%
PIB pc en euros de Marruecos y Melilla en el año 2016 y 2019								
Año	PIB pc Melilla		PIB pc Marruecos		Diferencia PIB pc			
2019	19.211 €		2.932 €		6,55 veces			
2016	17.783 €		2.707 €		6,57 veces			

Fuente. Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), y Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquíán, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124.

Es una provincia con miras al desarrollo, que quiere vivir del turismo pero todavía su infraestructura es algo precaria, por los escasos niveles de inversión en infraestructuras por parte del Estado, al igual que en el resto del país. En los meses de verano su población llega a duplicarse debido a la llegada de los familiares emigrados en Europa, que acuden a pasar sus vacaciones, lo que genera un volumen importante de ingresos a la ciudad y cabillas colindantes.

<sup>1</sup> Tabla propia con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), y Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquíán, P. (2019). El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124. <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

La diferencia de vida a escasos kilómetros de un lado y otro de la frontera con Melilla es más que palpable. Un ejemplo de ello además de infraestructuras (carreteras, alumbrado...), es la angustia de conseguir trabajar de los porteadores.

En cuanto a indicadores macroeconómicos, se refleja en los niveles de renta. El PIB pc en Melilla en 2016 era de 17.783 euros, mientras que el de Nador fue una novena parte de éste, con 1.913 euros<sup>1</sup> (alrededor de 800 euros menos que el conjunto de Marruecos ese mismo año, 2.707 euros (Datosmacro, 2021)). Con estas cifras se explican los intentos de los magrebíes por cruzar la frontera de manera ilegal, la capacidad que tienen los trabajadores transfronterizos y porteadores para aguantar sus condiciones laborales, o los débiles intentos del reino de Marruecos por prohibir el contrabando. Pues Nador vive de Melilla de alguna forma, y Melilla se nutre de la mano de obra y clientes de Nador.

En las siguientes tablas, que muestran el PIB y PIB pc, se puede inferir la diferencia de poder adquisitivo, y nivel de renta que hay entre los ciudadanos de los dos países. En el caso del PIB y PIB pc de Marruecos, es perfectamente extrapolable a la ciudad de Nador, pues la diferencia de nivel de renta tanto de la provincia de Nador, como el de sus habitantes, no va a diferir mucho del conjunto del país. Siendo, además, la columna de *Diferencia de PIB* y *Diferencia PIB pc* la más importante.

A lo largo de los últimos años se observa como el PIB de Marruecos ha crecido más que el PIB de España, pasando de ser 17 veces más pequeño en 2008 a 11 en 2019 (en 12 años). Aun así, la diferencia es más que notoria, resultando ser estos incrementos irrelevantes, en comparación con el PIB de España. Más cuando las poblaciones son algo parejas, 36,47 millones de habitantes en 2019 en el país africano (Banco Mundial), frente a 46,94 millones de habitantes en España (Banco Mundial).

La siguiente tabla presenta el PIB pc de Melilla y de Marruecos, el cual se puede extrapolar perfectamente a la ciudad de Nador<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124. <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

<sup>2</sup> Nador es de las mejores economías del país, después de los enclaves de Casablanca, Rabat o Tánger. Y aun así, la diferencia con Melilla (que es la peor economía de España) es muy grande.

**Tabla 6. PIB de Marruecos y España, y PIB pc de Marruecos y Melilla**

PIB en millones de euros de Marruecos y España			
Año	PIB Marruecos	PIB España	Diferencia de PIB
2019	106.932 €	1.244.772 €	11,64 veces
2018	100.044 €	1.204.241 €	12,04 veces
2014	82.798 €	1.032.158 €	12,47 veces
2008	63.168 €	1.109.541 €	17,56 veces
PIB pc de Marruecos y Melilla			
Año	PIB pc Marruecos	PIB pc Melilla	Diferencia de PIB pc
2019	2.932 €	19.211 €	6,55 veces
2018	2.841 €	18.700 €	6,58 veces
2014	2.452 €	16.684 €	6,80 veces
2008	2.012 €	19.435 €	9,66 veces

Fuente. Elaboración propia con datos de Datosmacro.

En 2019 la diferencia de renta entre los ciudadanos de las dos regiones, se encontraría aproximadamente a razón de 6 a 1, es decir, un residente melillense ganaría al año de media 6 veces más que uno nadoreño, 19.211 euros frente a 2.932 euros.

A pesar de que la ciudad autónoma de Melilla, es la que peores resultados arroja en cuanto a tasas de desempleo, riqueza por habitante y en otros indicadores macroeconómicos (riesgo pobreza, etc) de todo el territorio español, el nivel de vida de sus ciudadanos sigue estando muy por encima del que puedan tener sus vecinos marroquíes, incluso para con cualquier ciudad del país africano, sea Nador o Rabat.

### 3.4. Sociedad y cultura de Melilla

Melilla es una ciudad receptora de comunidades y caravanas del norte de Marruecos, incluso de la Península, tanto de paso como destino. Estos hechos, junto a otros como su importante desarrollo no solo económico, sino también cultural, y político, la convirtieron a lo largo de su historia en una meca de oportunidades (junto con Ceuta), haciendo de ella un crisol de razas, culturas y etnias, que acabaron congregándose en sus calles hasta el día hoy.

Actualmente, conviven dos tipos de ciudadanos, los que están regularizados, y los que no. Los residentes legalmente, son melillenses españoles y extranjeros con visados de residencia. Entre los que no tienen derecho a residir en el territorio español, por no regularizar su situación, se encuentran marroquíes de las provincias colindantes,

y los inmigrantes subsaharianos, que acceden en busca de oportunidades tanto en la propia ciudad, como al otro lado del estrecho, en Europa.

Cada día cruzan sus fronteras miles de magrebíes tanto desde la Península, como desde Marruecos. Los que lo hacen desde el sur, su principal motivo suele ser el trabajo, en calidad de trabajadores transfronterizos, a razón de entre 20.000 y 30.000 personas diarias. En cambio, los que llegan desde el norte, en barco o en avión, lo hacen en calidad de turistas. Son magrebíes residentes en Europa, que viajan a Marruecos, haciendo escala en la ciudad.

El paso temporal de peatones en una región donde no se encuentra censada, se le denomina población flotante. En este caso Melilla acoge a una población flotante de entorno a las 30.000 personas y 4.000 vehículos todos los días, venidas exclusivamente de Marruecos<sup>1</sup> (Europapress, 2009). Haciendo que la ciudad pase de una población natural aproximada de 87.000, a alrededor de las 120.000 personas, las cuales muchas no llegan a adentrarse en la ciudad, pues solo trabajan en la frontera entre los 3 pasos fronterizos<sup>2</sup> que tiene Melilla. Un cuarto está destinado al cruce de estudiantes marroquíes para un centro educativo que tiene Marruecos en Melilla (la Residencia de Estudiantes Musulmanes Marroquíes).

Las altas tasas de desempleo que tiene la ciudad, junto con su alta densidad de población (entre ellos muchos menores de edad, y sin capacidad legal para trabajar), han provocado que una gran parte de la población se encuentre en riesgo de pobreza, por encima de la media española.

En la siguiente tabla vemos claramente el desarrollo de un país o región en función de su estructura poblacional. Los países en vías de desarrollo se caracterizan por tener altas tasas de natalidad y mortandad (más que los países desarrollados, y a su vez menos que los subdesarrollados). De ahí es que se vea claramente el paso o desarrollo de una región a otra. En primer lugar, España es la que menos población de 0 a 14 años tiene, la sigue la ciudad autónoma de Melilla, y en tercer lugar Marruecos. Lo mismo ocurre para con el grupo de edad mayores de 65 años, donde el más grande es el de España en su conjunto, de nuevo Melilla está en el medio, y con menor

---

<sup>1</sup> Estas cifras de 30.00 personas diarias, y 4.000 vehículo (con capacidad para 5 personas por vehículo son 20.000), hay ido más desde 2009 hasta que se cerraron las fronteras.

<sup>2</sup> Paso fronterizo de Barrio Chino, frontera internacional de Beni Ensar, paso fronterizo de Farhana, y el paso fronterizo para estudiantes de Mariguari.

población potencialmente *envejecida* Marruecos, ya que lo absorben los otros dos grupos.

**Tabla 7. Distribución de la población de España, Melilla y Marruecos, por grupos de edad, en porcentaje de la población total**

% de distribución de la población de España por grupos de edad			
Año	0-14 años	15-64 años	>64 años
2019	14,53%	65,89%	19,58%
% de distribución de la población de Melilla por grupos de edad			
2019	23,53%	65,38%	11,09%
2015	24,03%	65,98%	9,99%
2010	22,66%	67,27%	10,08%
% de distribución de la población de Marruecos por grupos de edad			
2019	26,97%	65,73%	7,30%

Fuente. Elaboración propia con datos de Datosmacro.

Por nivel de desarrollo, podríamos decir que España se encuentra en primer lugar, después Melilla, y por último la sociedad marroquí. El ejemplo se observa en la primera y tercera columna (grupos de edad de 0 a 14 años, y mayores de 64 años) que se invierten a medida que se pasa de una región más rica a otra.

**Tabla 8. Porcentaje de la población en riesgo de pobreza de Melilla, España y Marruecos**

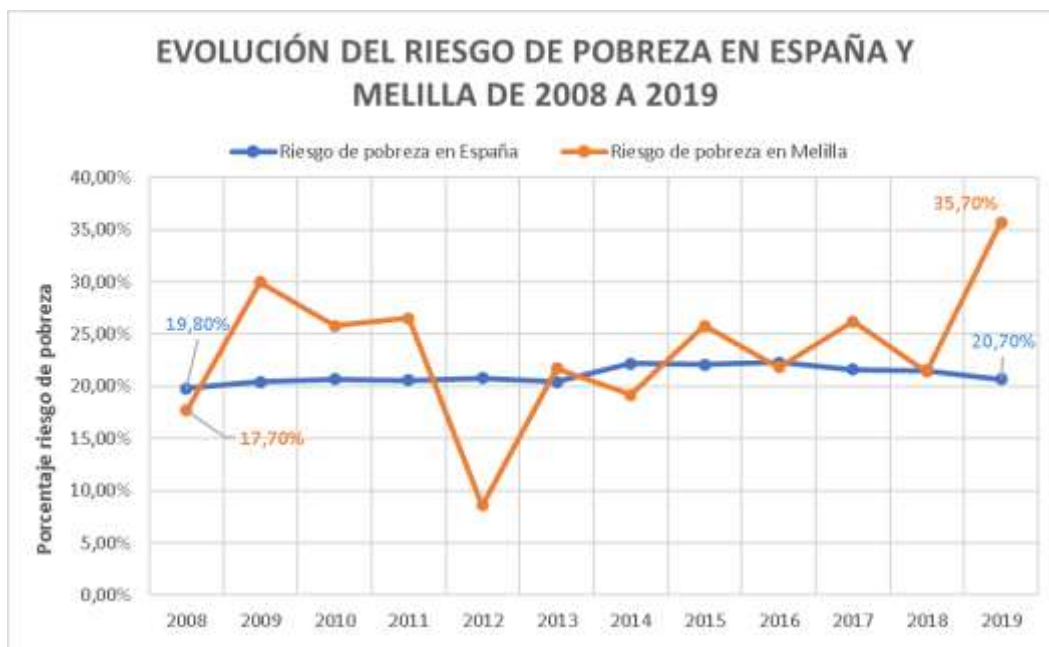
% población en riesgo de pobreza en Melilla, Marruecos y España				
Año	Melilla		España	Marruecos
	Número personas	% población	% población	% población
2019	30 mil	35,70%	20,70%	-
2018	18 mil	21,40%	21,50%	24%
2015	22 mil	25,80%	22,10%	-
2008	13 mil	17,70%	19,80%	-

Fuente. Elaboración propia con datos de Datosmacro y (Bladi.es, 2019).

De nuevo, el nivel de desarrollo, se va a ver reflejado en la situación económica familiar. En este caso, tomando como indicador el riesgo de pobreza de la población, observamos para el único dato obtenido para Marruecos (Bladi.es, 2019), como su porcentaje es mayor que el de Melilla o España. Del mismo modo, si comparamos la ciudad autónoma de Melilla con el conjunto del país, vemos como en 2019, su porcentaje es mayor que el de España, de hecho, con una diferencia de hasta 15 puntos.

En torno a 30.000 personas se encontraban en riesgo de pobreza en la ciudad autónoma en 2019, el 35,7% de su población.

**Gráfico 2. Evolución del porcentaje de la población en riesgo de pobreza en España y Melilla**



Fuente. Gráfico propio con datos de Datosmacro.

La situación laboral de actividad es lo que supone salir o no de la pobreza<sup>1</sup>. La tasa de desempleo de la ciudad es bastante más fluctuante en el tiempo que la del conjunto del país. El indicador de Melilla en el tiempo crece y decrece de un año para otro, donde no hay dos años consecutivos de caída en el indicador. Seguramente por la situación de empleo estacional y temporal, que no permiten unos ingresos continuados en la unidad familiar a lo largo del tiempo. En 2012 alcanzó su mínimo histórico, 8,6% de su población en riesgo de pobreza y exclusión social, y en 2020 acabaron con un 35,7% de su población por debajo del umbral de la pobreza.

Por otro lado, su población goza de unos rasgos sociológicos poco similares a los del país. Sus ciudadanos son en gran medida seguidores de la religión islámica. Más de un 50% de los melillenses son musulmanes (Ayllón, 2009). La inmensa mayoría por herencia y aprendizaje de unas generaciones a otras. Otros son católicos por el mismo

<sup>1</sup> Dependiendo también del valor de la cesta de la compra de cada país, en función del salario percibido. Un ejemplo de ello sería Venezuela, que aún disponiendo de un trabajo, debido a la alta inflación que tienen, su salario mínimo no llega a los 3 euros. El tipo de cambio del euro al bolívar, supone que 1 euro equivale a algo más de 3.400.000 bolívares (junio, 2021) (RPP Noticias, 2021).

motivo, aunque también los hay que practican el judaísmo. El budismo en cambio es importado por la comunidad china inmigrante, que se instalaron en busca de oportunidades.

La convivencia se da desde hace muchos años, donde cada comunidad o feligrés, se reparte los días de la semana, respetando los días de culto del otro. De ahí que esté tan arraigado el respeto sobre los demás vecinos. No se puede decir lo mismo de la ciudad autónoma de Ceuta, donde las diferencias en la congregación de grupos de personas con características similares por barrios, son más notorias. Por poner un ejemplo, Ceuta alberga en su trazado urbanístico uno de los barrios más peligrosos de España, el barrio de El Príncipe, de mayoría musulmana, una especie de gueto a su deriva, donde las fuerzas de seguridad tienen que entrar pertrechados, de noche, y sin aviso, cuidándose de su seguridad. La tensión entre razas en Ceuta es palpable.

Volviendo a Melilla y su integración cultural, podemos extraer la razón por la que existen tantas mezquitas como iglesias, y el porqué, dan la hora del rezo, sin que surjan reticencias, ni recelos entre ellos.

Es una sociedad con miras al desarrollo y en desarrollo, por la gestión administrativa y económica del gobierno de España, que es a la que pertenece, pero el enclave y la población que la habita pueden provocar en ella, un retroceso, en cuanto a la calidad de vida. Las costumbres de muchos de sus ciudadanos y su cultura, vienen encadenadas a una serie de leyes religiosas y de costumbres que muchas veces moldean o definen los hábitos y forma de vida de quienes las practican, pudiendo acarrear de esta forma repercusiones en la economía, sociedad y convivencia.

Todos estos aspectos donde pueden incidir esos hábitos, son variables que se tienen en cuenta para medir la calidad de vida y, por ende, el desarrollo de una región.

Por ejemplo, los barrios de Cabrerizas o el Rastro, mayoritariamente sus calles albergan población de costumbres árabes y musulmanes. En cambio, urbanizaciones cercanas a los puertos y centros de la ciudad podemos encontrar algunos barrios de mayoría cristiana, o como mínimo atea, por ejemplo, los barrios de, Héroes de España, El Polígono, Concepción Arrenal, Media Sidonia, San Lorenzo y Magna Melilla.

En cuanto a la comunidad judía, a lo largo de la historia desde sus fuentes de emigración tanto de Marruecos como de Sefarad, la antigua España, ha sufrido una disminución significativa. Bien por la constante huida a otras partes del mundo, como a Jerusalén, bien por la desaparición del sentimiento religioso de una generación a otra.



Hoy en día se estima que quedan aproximadamente unos 1000 judíos, de los 7000 que habría en los años 30 (Alemany, 2018). Todos ellos conviven alrededor de las juderías del Antiguo Barrio Judío, o El Polígono, por herencia de convivencia, comunidad, o de vivienda.

Otra de las consecuencias de la mezcla de culturas, es el uso de la lengua, y el popurrí de hablas y carteles en distintos idiomas, que se pueden encontrar en sus calles. El idioma oficial es el castellano y el que más se escucha, incluso entre los musulmanes al haber nacido y crecido en la ciudad autónoma. Pero también se pueden escuchar el *amazigh*, que es el dialecto que se habla en el Rif, originario de Marruecos (Nador, Beni Ensar...), y el *darija* (Uchda, Berkane...), que equivale al dialecto por excelencia en todo Marruecos excepto en la zona del Rif. En el lenguaje escrito es muy común encontrar carteles de pequeños establecimientos como cafeterías o carnicerías *halal* en castellano y árabe, incluso en el idioma *amazigh*.

**Imagen 7. Tienda Arte Árabe (Melilla). Con productos de temática árabe de ropa, calzado, complementos y decoración.**



Fuente. Red social Facebook de *Arte Árabe*.

En las escuelas se imparte por obligación y norma, ya que son centros dependientes del Ministerio de Educación, el castellano, con segundos y terceros

idiomas oficiales el inglés y el francés. Hay un gran número de colegios e institutos, incluso varios centros educativos que imparten grados oficiales pertenecientes a la Universidad de Granada como son la Facultad de Ciencias de la Educación y Humanidades de Melilla, Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de Melilla, y la Facultad de la Salud de Melilla.

Cuenta con 13 centros de educación infantil y primaria, 7 centros de enseñanza secundaria y formación profesional, 3 centros concertados, 5 centros de enseñanzas artísticas, idiomas y educación especial, y un centro de acogida de inmigrantes (Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes de Melilla), CETI Melilla, a menos de un kilómetro del paso fronterizo de Farhana (Melilla.es).

Además de un centro educativo, responsabilidad del Gobierno de Marruecos, que imparte clases en árabe: La Residencia de Estudiantes Marroquíes Musulmanes de Melilla.

El gran número de centros de enseñanza básicos y superior se debe no solo al intento de paliar el fracaso escolar, sino también por el hecho de la gran cantidad de niños y niñas en edad de ser escolarizados.

A pesar del número de centros educativos Melilla ostenta las peores calificaciones a nivel nacional (junto con Ceuta) en cualquiera de las tres pruebas principales del informe PISA de 2018 (lectura, matemáticas y ciencias), de rotativa trienal. Siendo además el primer año de su historia que la OCDE les tiene en cuenta y evalúa en este estudio. El último informe publicado, fue en 2018<sup>1</sup>.

En los últimos 20 años, el absentismo escolar, la falta de empleo, la inmigración descontrolada, la delincuencia o el contrabando, han provocado la salida de miles de jóvenes hacia la Península, puesto que no ven futuro en la ciudad. Mientras, éstos serán sustituidos por inmigrantes que probablemente repetirán los mismos sucesos, y generaciones hasta ser residentes y engendrar melillenses de nacimiento.

### **3.5. Sociedad y cultura de Marruecos y Nador**

Los habitantes de las provincias del Rif, son originarios de las familias bereberes de la región. Tienen su dialecto y escritura propios, que es el *amazigh* o bereber. Tienen

---

<sup>1</sup> Ya que informe de 2021 no se realizó por motivos de la pandemia a consecuencia del COVID-19.

sus costumbres, incluso su propia identidad nacionalista o separatista diferente del resto de Marruecos.

**Imagen 8. Letrero de tienda benéfica y ecológica de productos agrícolas en tres idiomas: árabe, amazigh y francés<sup>1</sup>.**



Fuete. Mohamed AmaroChan. Wikimedia Commons.

Sentimientos y actitudes en las poblaciones de estas localidades, llevaron en 2008 al rey Mohamed VI, actual rey de Marruecos, a “declarar ilegal” el principal partido bereber, el Partido Democrático Amazigue Marroquí (PDAM) (El Imparcial, 2008). Señalado este contexto de identidad cultural y social, se puede entender también por qué esta zona del Rif en tiempos de los últimos dos monarcas magrebíes, Hasan II y Mohamed VI, sufrieron discriminación política, lo que supuso una serie de gravosas consecuencias económicas que son la principal causa que explica el atraso industrial y económico de estas regiones. Y que a día de hoy se traducen en desempleos y los altos niveles de pobreza.

<sup>1</sup> Se observa en la imagen como los productos hortofrutícolas y de especias son los que más se trabajan en la zona del Rif, especialmente el aceite de oliva y la miel (por ser zona de apicultores). El letrero esta serigrafado en tres idiomas, francés, árabe y amazigue el dialecto del Rif.

En las provincias de Nador y alrededores el idioma materno es el bereber o *amazigh*, también es el idioma que se escucha más en la ciudad de Alhucemas. En cambio, otras regiones como Ifren, Berkane, Taza o Uchda se habla el dialecto *darija*, o árabe no formal o no escrito, el mismo que se habla en prácticamente todo el territorio marroquí.

**Imagen 9. Letrero en árabe, *amazigh* y francés en una calle de Nador, Marruecos**



Fuente. M'Sur-Revista Mediterránea.

La sociedad (la del conjunto del reino de Marruecos), y también la cultura, son condicionadas por la religión islámica, que es la creencia que se profesa en la inmensa mayoría del país. Moldea y restringe los hábitos, las maneras, protocolos y costumbres que se practican en el día a día entre los magrebíes incluida su política, y legislación. Esta última incluso, “no puede” ser contraria a ninguna ley del islam, excepto los derechos fundamentales (asociación, reunión, expresión, integridad física, al honor, a la intimidad, etc.). Un ejemplo de ello, es que en Marruecos está prohibido el matrimonio entre personas del mismo sexo, incluso su código penal bajo el artículo 489 castiga las relaciones sexuales y “actos obscenos y contranaturales entre personas del mismo sexo” (Barandiarán & in 't Veld, 2015).

**Imagen 10. Mezquita de la comuna de Farhana, vista desde Melilla**



Fuente. Blog de Enrique Delgado. *El Alminar de Melilla*.

Las características de los pueblos o ciudades de alrededores de Melilla, enclavados en la provincia de Nador, son extrapolables prácticamente a todo el país, excepto los pueblos donde no llegan las infraestructuras de transporte como carreteras, u otros medios. Aquí hablamos de comunidades que viven en las montañas, sin saneamiento, ni electricidad.

Son poblaciones de familias numerosas generalmente, con altas tasas de natalidad, un 18,94% en 2018, y una tasa de mortandad del 5,06% en 2018 (Datosmacro, 2021), propios de países en vías de desarrollo. Si bien es cierto que en los últimos 40 años la tasa de natalidad y el índice de fecundidad han experimentado un descenso significativo. Desde índices de natalidad cercanos al 40%, a pasar a estar por debajo del 20%. Y lo mismo ocurre con el número de hijos por mujer, de una media de 5,5 aproximadamente en 1980 a 2,42 hijos en 2018 (Datosmacro, 2021). También el número de hijos se debe a que no disfrutaban de los mismos servicios de asistencia que en España, la baja calidad de las prestaciones de su Seguridad Social, pensiones de baja calidad, pensiones no contributivas, subsidios por desempleo..., eso hace que los hijos tengan que mantener a sus padres prácticamente hasta que fallecen, de ahí las altas tasas de natalidad.

El fracaso escolar ligado al absentismo escolar, hace que muchos niños empiecen a trabajar a una edad muy temprana. Por otra parte, los que no lo consiguen se dan, por la frustración y demás situación personal que puedan arrastrar, a la delincuencia, para evadirse del día a día.

Otros en cambio optan por salir del país, en busca de oportunidades. Sus destinos más cercanos, aunque no los que quisieran (en referencia al resto de Europa) suelen ser las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

### 3.6. Situación política de Melilla

La ciudad autónoma cuenta con independencia administrativa desde 1930, por lo que su Ayuntamiento adquiere la autonomía completa y deja de depender del ayuntamiento de Málaga<sup>1</sup>. Adquirió su Estatuto de Autonomía el 13 de marzo de 1995, ratificado en el Congreso de los Diputados por mayoría absoluta. Ese mismo día bajo la misma Ley Orgánica se le adjudicó su Estatuto de Autonomía a la actual ciudad autónoma de Ceuta.

Junto con Ceuta, son ciudades autónomas que no tienen capacidad legislativa, sus propuestas y proyectos de ley tienen que ser llevadas a Parlamento (Congreso y Senado), y aprobadas por mayoría.

Con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea<sup>2</sup> (CEE) el 1 de enero de 1986, el volumen de transacciones comerciales en la ciudad, sufrió una reducción importante, pues gran parte de los clientes de la ciudad eran magrebíes de la wilaya<sup>3</sup> (provincia) de Nador. Este descenso se debió a un mayor control en los perímetros y el levantamiento de las fronteras de la ciudad. De hecho, esta situación se agravó todavía más con la promulgación de *Ley de Represión del Contrabando* (BOE 257, de 13/12/1995)<sup>4</sup>.

Para paliar la crisis que se estaba viviendo en la ciudad, la UE decidió excluirla de la Unión Aduanera, con lo que dejó de tributar impuestos como el IVA, y todas las

---

<sup>1</sup> Blas Jesús Imbroda Ortiz. (2015). *LA POSICIÓN DE MELILLA EN LA HISTORIA CONSTITUCIONAL ESPAÑOLA*. Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga. De <https://bit.ly/35RyJlt>

<sup>2</sup> En 1993 la Comunidad Económica Europea (CEE), pasó a denominarse Unión Europea (UE).

<sup>3</sup> Proviene del árabe, quiere decir, provincia, una especie de subdivisión administrativa.

<sup>4</sup> Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124. <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

compras y ventas a la UE, incluida España (la Península e Islas Baleares), comenzaron a tener la consideración de importaciones y exportaciones. Para beneficiar todavía más a la ciudad, la UE la eximió de aranceles a la hora de llevar estas adquisiciones y salidas de mercancías del territorio, conforme a lo dispuesto en el Acta de Adhesión (L-302, de 15/11/1985) y al Reglamento CE 1140/2004.<sup>1</sup>

En 1995 España se convierte en un país miembro, y usuario del Espacio Schengen, y con ello Melilla. Esto provocó que nadie que no fuera miembro firmante del Tratado pudiese cruzar las fronteras. El problema fue que los negocios a los que acudían los magrebíes iban a resultar perjudicados y la condición recibida de puerto franco iba a resultar inservible.

Por ello España acordó una serie de disposiciones en materia migratoria y de exclusión fronteriza con los residentes de las provincias colindantes de las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla en el Acta de ratificación del Acuerdo de Adhesión al Convenio de aplicación del Acuerdo Schengen, firmado el 25 de junio de 1991 (publicado en el BOE el 5 de abril de 1994). Éste en su título III, sección b), expresa:

*“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.”* (BOE-A-1994-7586, 1994) (Lara & Rosado, 2021).

Con esta disposición se permitió a los residentes de las wilayas (provincias), de Nador, y Tetuán acceder sin necesidad de disponer de visado, solo mostrando el pasaporte en vigor. El resto de los residentes marroquíes sí que requieren de visado si quieren acceder a las ciudades autónomas.

Así fue como se consiguió salvaguardar la actividad comercial de las ciudades de Ceuta y Melilla, sin dañar las relaciones diplomáticas con Marruecos.

A nivel político-administrativo, la ciudad dispone de una Asamblea que es el órgano representativo de sus ciudadanos, donde su presidente autonómico es también el presidente de esta cámara. Se encuentra en el Palacio de la Asamblea (Plaza España de Melilla), y sus 25 miembros son elegidos por sufragio universal. Éstos tienen la condición de diputados, como así los reconoce exclusivamente la ley.

---

<sup>1</sup> Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124.  
<https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

Actualmente (junio de 2021) gobierna la formación política de Ciudadanos, con el apoyo del Partido Socialista Obrero Español (PSOE) y Coalición por Melilla (CpM), desde el 15 de junio de 2019, cogiendo el relevo al Partido Popular (PP) después de 19 años a cargo de la ciudad autónoma.

### **3.7. Situación política de Nador y Marruecos**

En este apartado sobre la contextualización política de Marruecos, se pretende construir una vaga idea del funcionamiento político, centralista y burocrático de sus administraciones políticas. El interés de sus ciudadanos por asuntos políticos, trasladados a un segundo plano por otros mucho más importantes como el trabajo o la familia. Así como la ética, actividad y forma de ejercer la profesión de sus representantes al frente en algunos municipios y cargos públicos que resultan cuestionados o rechazados, al verse involucrados en casos de corrupción y trato de favores.

Como se ha comentado antes, Nador es una ciudad marroquí, que se encuentra en una de las 16 comunidades o distritos en que se divide el país, llamada región Oriental (cuya capital es Uchda), y que hace frontera al nordeste con su país vecino Argelia.

El país de un sistema político basado en una monarquía constitucional, donde el poder ejecutivo lo ostenta el Rey, en este caso Mohamed VI<sup>1</sup>, el cual nombra al gobierno, y por otro lado el poder legislativo en un sistema bicameral (Cámara de representantes y Cámara de consejeros). A diferencia del Estado español donde su forma política es la monarquía parlamentaria, en la que el rey ejerce la función de jefe de Estado bajo el control del poder legislativo (parlamento) y del poder ejecutivo (gobierno), donde en ningún caso el rey nombra o destituye al jefe de Gobierno.

La esfera y el mundo de la política, en general, en Marruecos es bastante controvertido, poco meritorio, y nada o casi nada representativo en cuanto a las expectativas y necesidades de sus votantes.

Tanto es así, que en las elecciones de 2007 se permitió por primera vez en su historia electoral la aparición en el país de observadores internacionales. Esas elecciones a su vez coincidieron con la menor participación de la ciudadanía de su historia, un 37%. Éste es un claro ejemplo de que el mundo de la política en la inmensa

---

<sup>1</sup> Desde el 23 de julio de 1999, pasadas escasas horas tras la muerte de su padre Hassan II.



parte del territorio es muy poco trascendental. Los magrebíes no confían en sus representantes, porque saben y son conocedores y víctimas de las prácticas ilegales o muy poco éticas de sus políticos en general (favoritismos, tráfico de influencias de una manera abusiva, corrupción que atañe al dinero público, etc.). Tienen una muy mala idea de sus dirigentes.

Estas prácticas poco éticas, se producen en otros contextos, como el de algunos funcionarios, y las fuerzas de seguridad del país (gendarmes). Pues es una forma de legitimación, para ellos, donde justifican su manera de trabajar con argumentos como “si lo hacen ellos, por qué no lo vamos a hacer nosotros”.

Debido a la situación económica de la gran parte de los hogares, su nivel educativo medio, la propia cultura de donde emanan, y la necesidad casi imperiosa del trabajo en donde viven, el tema de la política se convierte en un asunto prácticamente baladí.

Un ejemplo de las actividades ilícitas de algunos políticos, es la destitución de hace apenas 2 años, el 20 de noviembre de 2020, del alcalde de Nador, El Houcine Ouhli (partido político PAM), y parte de su equipo (sus vicepresidentes tercero y cuarto). Esto se debió a una denuncia impuesta por el gobernador de la provincia de Nador, en base a un informe elaborado por la Inspección General del Ministerio del Interior donde dejaba constancia de graves deficiencias, y dudosas concesiones y modificaciones de permisos de edificación sin ninguna base legal o administrativa (Yabiladi.com, 2019).

Desde el 15 de enero de 2020 está a cargo de la ciudad Rafik Mejëd, miembro del PJD (Partido de la Justicia y el Desarrollo de Marruecos, actual partido en el Gobierno) (Khalil, 2020).

Otro ejemplo, de falta de ética y profesionalidad de sus políticos, fue el caso de la denuncia mediática de dos altos funcionarios de la provincia de Nador, por ejercer abusos de poder y malversación de fondos públicos, en 1999. La denuncia fue impuesta por el alcalde de ciudad homónima, Tarik Yahya, a poco más de un mes de la coronación del actual rey Mohamed VI el 23 de julio de 1999 (Espinosa, 1999).

En una entrevista con el periódico El País, en agosto de 1999, hace declaraciones como éstas<sup>1</sup>:

---

<sup>1</sup> Espinosa, A., (1999). *El alcalde de Nador lanza una campaña para sanear Marruecos*. El País. <https://bit.ly/3pAFhEr>

*"No podemos esperar más para empezar a sanear la vida política del país. Mi objetivo es explicar que el proceso democrático que queremos en Marruecos, y al que ha hecho referencia su majestad Mohamed VI en sus discursos, no es posible mientras existan tiranos como los que yo padezco en Nador y que me impiden sacar adelante los proyectos, y cómo afecta esa plaga al subdesarrollo de Marruecos"*

*."Tenemos un sistema democrático en Rabat, pero tiránico en el resto del país"*

*"Sí, tengo mucho interés en que acudan representantes de la prensa internacional, especialmente la española, porque aquí hay tanto miedo que o los periodistas no vienen o, si vienen, luego no se atreven a publicar nada"*

*"Sólo un periódico me lo aceptó".* En referencia a compartir su versión de los hechos de lo que ocurría con esos dos altos funcionarios.

*"Tenemos que ayudar al nuevo rey; no esperar a que dé órdenes, sino que cada uno tiene que hacer su trabajo dentro de la ley y la Constitución, y sobre todo los que somos pagados para ello"*

Para enfatizar, sobre la dudosa calidad de los grupos y políticos en Marruecos, es que el partido político del exalcalde, el PAM (Partido de la Autenticidad y Modernidad), fue constituido en 2008, a su vez por la fusión de cinco partidos políticos, a iniciativa del Rey Mohammed VI, de ahí que se le conozca por el partido de los "amigos del rey". El que fue su fundador, primer secretario y líder del partido, Fouad Ali El Himma, era amigo y asesor personal del Rey Mohammed VI, de hecho, se consideraba la persona más influyente de Marruecos, después del monarca (El País, 2010).

Lo que se pretende construir en este apartado en base a los ejemplos propuestos, es una idea y punto de partida para saber y entender con qué clase de país (Marruecos) o región del mundo se está tratando, su sistema de trabajo en este ámbito (la política), y la percepción de sus ciudadanos e importancia que le otorgan a estos asuntos (baja en este caso, por satisfacer otras preocupaciones).

Si sumamos este último apartado a las anteriores contextualizaciones de ambos lados de la aduana, (la histórica, la geográfica, la social y cultural, y la económica) se configura una sólida idea de los factores y condicionantes que empujan al desempeño del porteo, y del porqué de este objeto de estudio.

Así dejar claras unas bases e ideas generales, para abordar el siguiente bloque de este trabajo, "Transfronterizos". Para intuir y complementar las causas de esos

cruces y pasos de frontera por parte de magrebíes desde territorio marroquí hacia la ciudad autónoma de Melilla.

## 4. Transfronterizos

### 4.1. Introducción

En este bloque se abordan los empleos a los que recurren los trabajadores transfronterizos, incluida una breve mención al trabajo del porteo. Además, también se explican no solo los cruces de frontera por motivos laborales, sino también los que se dan por otros motivos como los académicos, personales, de tránsito o paso, turismo, repuesto y consumo de mercancías, motivos de salud, etc.

Por otra parte, se aborda la cuestión de la frontera de Melilla con Marruecos, y se explica el funcionamiento de sus aduanas y pasos fronterizos, la cantidad de personas que los cruzan diariamente y los motivos por los que lo hacen.

Se pretende en este bloque del trabajo, estudiar a los transfronterizos que rodean, conviven y acompañan a los y las porteadoras en sus destinos o trayectos hasta sus respectivos lugares de trabajo. Para construir un marco laboral, donde el lector conozca las múltiples posibilidades de empleo de los que disponen, antes de recaer o elegir la labor del porteo.

Señalado el interés de este capítulo del trabajo, pasamos a explicar el primer apartado, “Pasos fronterizos y aduanas”, que lo que se pretende ubicar al lector en el mapa, para después conseguir su mejor asimilación y comprensión del texto.

### 4.2. Pasos fronterizos y aduanas

Según el Diccionario panhispánico del español jurídico, la Real Academia Española, y la Asociación de Academias de la Lengua Española, una frontera es: *Línea que marca el límite exterior del territorio de un Estado, entendido como el espacio terrestre, marítimo y aéreo sobre el que ejerce su soberanía, lo que permite hablar de fronteras terrestres, marítimas y aéreas en función de la naturaleza física del espacio delimitado.*

Si recurrimos a cualquier otra definición dada por especialistas y versados (Fawcett, Ratzel, Vallaux, Ancel, Curzon, e incluso el historiador Frederick Jackson Turner) en los campos de la sociología, geografía, la historia, el derecho o las ciencias políticas, prácticamente todas las tesis que abordan la frontera como objeto de estudio (“frontera como zona” y “frontera como espacio socialmente construido”), coinciden en dos características. Primero que una frontera supone una delimitación y defensa (jurídico-administrativa, militar, etc.) de un territorio, y segundo, una separación o ruptura entre grupos de comunidades, independiente de que sus características sociales sean o no similares<sup>1</sup>.

Si bien es cierto que estas fronteras pueden ser tangibles o físicamente perceptibles, e intangibles dependiendo de las regiones y acuerdos entre los países a los que afecte su puesta. Por ejemplo, dentro de la Unión Europea, en concreto el Espacio Schengen, tras el Acuerdo de Schengen<sup>2</sup>, al que hoy pertenecen 26 países, permite la libre circulación y sin restricciones de personas, bienes y servicios, y capitales. Entre ellos se encuentra España desde el 25 de junio de 1991.

Estos miembros del tratado, comparten una serie de derechos comunes de circulación, de ahí que no exista una frontera hermética como tal que impida el total acceso al respectivo país vecino, si acaso, algún que otro paso fronterizo, por motivos de seguridad.

Por otro lado, encontramos las fronteras delimitadas físicamente, para impedir el acceso de otros grupos de comunidades. Un claro ejemplo sería la frontera de Estados Unidos con México, u otras que nos incumben y que además se tratan en este trabajo son las fronteras de Ceuta y de Melilla con Marruecos.

La frontera de la ciudad autónoma de Melilla con Marruecos mide 12 km, desde el cruce de Beni Ensar, hasta el mirador Barranco del Quemadero, donde hace de cerco con la provincia de Nador (Campo, 2020). Toda ella vallada para impedir la entrada ilegal de personas, alberga en su recorrido 4 aduanas o pasos fronterizos: el de “Beni Ensar”, “Barrio Chino”, de “Farhana”, y por último el de “Mariguari”. Se trata de la frontera sur de Europa, y su contacto fronterizo con África. Estos cuatro puestos en Melilla, junto

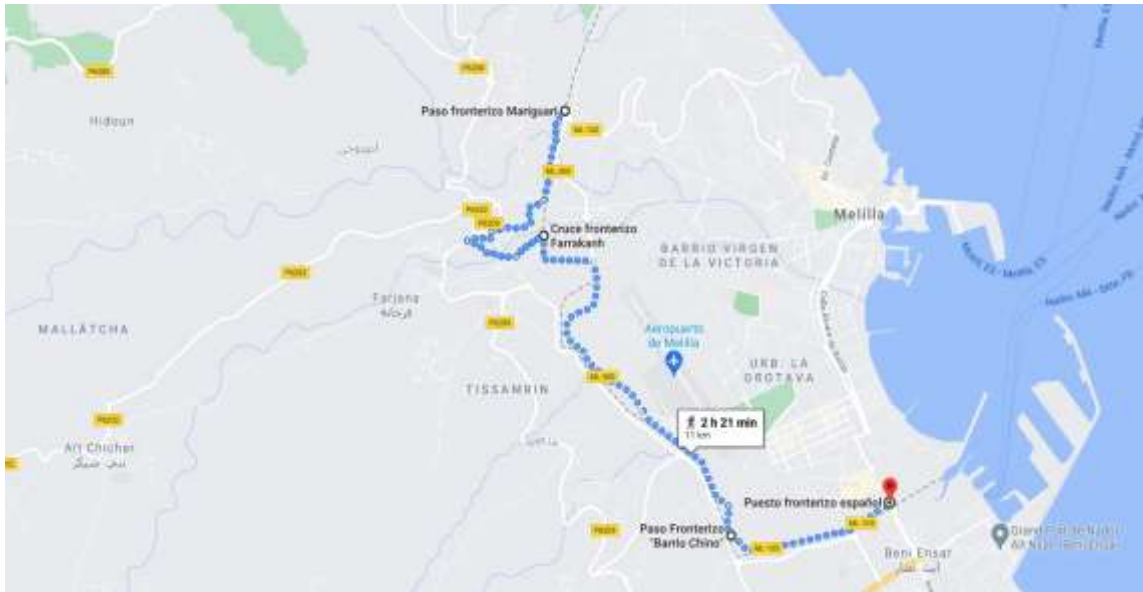
---

<sup>1</sup> Arriaga Rodríguez, J.C. (2012). *El concepto frontera en la geografía humana*. Perspect. geogr. Vol. 17. Año 2012. enero-diciembre, pp. 72-96. <https://bit.ly/3gkrNsh>

<sup>2</sup> Tratado internacional firmado el 14 de junio 1985, en la localidad de Schengen, al sur Luxemburgo; firmado por 5 países: Francia, Alemania, Bélgica, Luxemburgo y Países Bajos, a través del cual decidieron abolir gradualmente sus fronteras interiores; entró en vigor en 1995.

con los dos que tiene Ceuta (paso del Tarajal y el paso del Tarajal II), son los puentes que conectan Europa con África, y cada uno tiene sus características y condiciones de acceso<sup>1</sup>.

### Imagen 11. Los 4 pasos fronterizos de Melilla.



Fuente. Elaboración propia a través de Google Maps.

- **El paso fronterizo de Beni Ensar.** Es el más importante de los cuatro, pues además de ser el de mayor volumen de personas, también fue el único que llegó a funcionar como aduana comercial hasta 2018. Al tratarse de una frontera internacional, está abierto las 24 horas del día, los 365 días del año. Es el equivalente al paso del Tarajal en Ceuta. Lo cruzan turistas, trabajadores transfronterizos de a pie, e incluso vehículos. Melillenses y magrebíes. Al año pasan por él aproximadamente doce millones y medio de peatones, y tres millones de vehículos<sup>2</sup>. Es de los más importantes de África, junto al del Tarajal en Ceuta. En 2014 se llevaron a cabo remodelaciones para mejorar las condiciones de seguridad, y agilizar el cruce de peatones y vehículos<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Ana Rosado, Blanca Goenechea, Cristina Fuentes y Cristina Serván (2016). *Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta*. A través de APHDA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía)

<sup>2</sup> DW Documental. *Las mujeres porteadoras de Melilla*. (2018). <https://bit.ly/3pKo0sy>

<sup>3</sup> Ministerio del Interior. Gobierno de España. (2013). <https://bit.ly/3qi2acB>

Imagen 12. Puesto fronterizo de Beni Ensar reacondicionado.



Fuente. El Faro de Melilla.

Los otros tres pasos restantes cuentan con delimitación horaria o diaria o ambas<sup>1</sup>.

- **El paso fronterizo de “Barrio Chino”.** Se encuentra en una explanada de tierra y polvo, con forma de embudo a 1,7 km, del paso de Beni Ensar. Abre todos los días en la franja horaria de 6:00 a 14:00 de lunes a jueves (para el porteo). Es exclusivo del paso de peatones con mercancía. Tanto para españoles residentes en Melilla y como de la provincia de Nador. Si fuesen españoles residentes de otra parte del territorio, o magrebíes de otra provincia que no fuese Nador, tendrían que cruzar por el paso de Beni Ensar. Es el segundo más importante en cuanto a volumen de peatones. Para los que no sean porteadores abre hasta las diez de la noche. Abre de 07:00 a 22:00.

---

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [<http://hdl.handle.net/10481/48864>]

**Imagen 13. Paso fronterizo de Barrio Chino, con cartel editado en español, árabe y francés, e iconografías de porteadores.**



Fuente. Wikimapia

- **El paso de Farhana.** Está reservado al paso exclusivo de vehículos con mercancías. De ciudadanos melillenses y nadoreños. Un paso abierto para aligerar la carga de los que cruzan por la frontera de Beni Ensar. Abre todos los días, y tiene limitación horaria. De 07:00 a 22:00.

**Imagen 14. Cartel que indica dirección del paso fronterizo de Farhana, Melilla. Y una cola de vehículos hasta dónde llega el cartel a la espera de cruzar.**



Fuente. El Faro de Melilla

- Por último, **el paso de Mariguari**. Es insignificante respecto a los otros tres pasos. Se abre solo para el acceso de estudiantes magrebíes a la Residencia de Estudiantes Marroquíes Musulmanes, en la ciudad autónoma. Esto no implica que otros estudiantes por motivos de proximidad con otros pasos, no crucen por donde les convenga mejor. Se adecua al horario escolar, de ahí que cierre en verano.

**Tabla 9. Pasos fronterizos de Melilla**

Paso fronterizo	Horario	Usuarios
Beni Ensar	24 horas	peatones (con mercancía y sin ella) y vehículos
Barrio Chino	07:00-22:00	peatones (con mercancía y sin ella)
Farhana	7:00-22:00	vehículos
Mariguari	-	estudiantes

Fuente. Elaboración propia a través de la información recopilada a lo largo del trabajo

Estos son los cuatro pasos disponibles en Melilla para cruzar desde territorio marroquí al español, y viceversa. Son dos más que en Ceuta (que tiene la Frontera Internacional del Tarajal, y el paso del Tarajal II).

De esta manera podemos tener una referencia para abordar el siguiente capítulo *Transfronterizos y trabajadores transfronterizos*, y ubicar las posibilidades de cruces fronterizos a los que pueden recurrir según su situación.

### **4.3. Transfronterizos y trabajadores transfronterizos**

Como se ha comentado anteriormente, Melilla es el principal motor económico de la provincia de Nador. No solo por cuestiones de empleo, sino también por el abastecimiento de mercancías a las tiendas, pequeños comercios, y particulares con bienes como el tabaco o el combustible. De esta forma es como se benefician también los comercios, tiendas y negocios de la ciudad autónoma, al aumentar el número de clientes. Pasando de los propios españoles residentes de Melilla, a recibir a todos los transfronterizos que se cuentan por decenas de miles diarios. Aproximadamente, y se estima, recibe entre 35.000 y 36.000 personas, entre sus tres pasos (dejando a un lado



el paso de Mariguari). Es decir, en torno a 12.000 viandantes por cada paso fronterizo, y otros 4000 vehículos en total, diarios (europapress, 2020).

A estos hay que sumarles los transfronterizos de paso o escala en Melilla, antes de llegar a sus destinos en las provincias de la región Oriental. Los no residentes que acuden durante todo el año a visitar familiares o por otros motivos (viaje) y cruzan por Melilla<sup>1</sup>. Esto se da tanto de llegada al país africano, como de salida hacia Europa de nuevo.

De hecho, se podrían distinguir perfectamente dos grupos de transfronterizos con origen en Marruecos y destino a Melilla: los que acuden por motivos laborales, y los que no.

Dentro de los que acuden con intención sin intención de trabajar o buscar trabajo, estarían: los que cruzan para visitar a familiares residentes en la ciudad, los que acuden a autoabastecerse personalmente de productos que valoran mejor que los que pueden encontrar en su país de origen, los migrantes que cruzan la frontera de manera ilegal con intención de llegar a Europa, en busca de trabajo, oportunidades, etc., y por último los que entran por motivos de salud. Por ejemplo, las mujeres que acuden a dar a luz a los centros de salud de la ciudad, u otros casos de urgencias, que en caso de atenderse en Marruecos supondría un gran costo para ellos, pues allí los servicios sanitarios no son públicos, además de la posible peor calidad en la atención sanitaria. Una especie de turismo sanitario.

Todos los mencionados anteriormente, acceden a la ciudad autónoma con algún tipo de documento. Generalmente enseñando un pasaporte sin visado, si son de la wilaya de Nador, y los que lo hacen con pasaporte con visado si son de fuera de la influencia de Nador. Evidentemente excluyendo los que cruzan la frontera de manera ilegal (como polizones, saltos a través de la valla, etc.), y que su objetivo está generalmente al otro lado del estrecho.

Pero las porteadoras y porteadores que son el objeto de estudio de este trabajo, conviven con ellos a diario entre los cuatro pasos fronterizos. El denominador común a cualquier peatón o vehículo que entra o sale de Melilla de lunes a jueves de ocho de la

---

<sup>1</sup> En las llamadas OPE (Operación Paso del Estrecho), de los magrebíes cuando bajan desde Europa a Marruecos. Y las operaciones retorno (de vuelta a Europa). Aquí es donde Ceuta y Melilla hacen de ciudades escala, al parar estos a descansar, hacer alguna compra, incluso pernoctar, etc., antes de llegar a sus destinos. Situaciones que dejan mucho dinero en las ciudades, y a las empresas de transporte marítimo (Balearia, Acciona, etc.)

mañana a dos del mediodía (sea estudiante, turista, o una persona que quiere colarse ilegalmente) es el trabajador que se dedica al porteo que se va a encontrar trabajando.

El otro grupo, que son los que acceden por cuestiones de trabajo, o lucro de forma reiterada, haciendo de la actividad que desempeñen en la ciudad autónoma su principal fuente de ingresos, acuden desde la provincia de Nador (a veces incluso desde otras provincias de la región Oriental). Entran sin necesidad de disponer de visado (al igual que ocurre con los que residen en la zona de influencia de Tetuán, para con la ciudad autónoma de Ceuta). Los que viven fuera de la influencia de la provincia de Nador, necesitan de un visado en vigor, que les permita acceder a la ciudad. Por otra parte, están los permisos Autorización "F" (trabajadores fronterizos)<sup>1</sup>, que permiten el cruce a trabajar sin necesidad de visado.

Son muchos los magrebíes que se ganan la vida en Melilla. La principal y única razón es que no encuentran trabajo en Marruecos, o los trabajos de los que disponen allí, son peor remunerados que los que hay en la ciudad autónoma. Estas personas siempre dejan a un lado las condiciones de trabajo (seguridad, horario, estabilidad y legalidad), frente a la condición económica (salario). Esto es porque la inmensa mayoría tiene cargas familiares, o porque la necesidad de trabajar se hace urgente.

Es importante, o llamativo, destacar aquellos trabajos a los que suelen acceder los hombres, y a los que acceden las mujeres. Ellos acuden a trabajar en la construcción, reparación, fontanería, almacenes, talleres..., incluso llegan a ejercer el porteo, o el propio contrabando de mercancía con sus vehículos. Mientras que los trabajos de las mujeres suelen ser las labores domésticas, la hostelería, algunos pequeños comercios de cara al público, la prostitución, y el porteo en última instancia<sup>2</sup>.

Las condiciones laborales de los hombres acostumbran a ser mejor que las de las mujeres. Lo primero por el mero hecho de ser hombres<sup>3</sup>. Por otra parte, la sociedad a la que pertenecen, el hombre suele tener un nivel académico o formativo superior que

---

<sup>1</sup> “Los ciudadanos marroquíes que pueden entrar en Ceuta y Melilla sin visado, siempre que no pernecten en territorio español, son: los titulares de la Autorización "F" (trabajadores fronterizos); y los residentes en las zonas de influencia de Tetuán y Nador que acrediten esta condición y porten documento de viaje válido”. (Ministerio del Interior, 2021)

<sup>2</sup> Declaraciones de la periodista melillense Rosa Soto, en el cuestionario en formato Word que accedió a contestar para este trabajo. Medio de contacto correo electrónico.

<sup>3</sup> Esto se debe a la cultura de donde procede la sociedad a la que pertenecen. Son culturas un tanto machistas. También descaradas en cuanto a cuestiones económicas y monetarias, por la falta de recursos o pobreza que ahonda en el país. Cualquier cantidad económica que se puedan ahorrar, no van a dudar en llevar a cabo la irregularidad. Incluso con cuestiones de legalidad de contratos, salarios, etc.

el de la mujer ya que ellas abandonan antes las escuelas para dedicarse a las tareas del hogar o al trabajo. Ya sea en cuestiones de cultura general, como en aprendizajes de formaciones prácticas o técnicas.

Son muy pocas las mujeres en Marruecos las que tienen carnet de conducir tipo B (el más genérico) ya ni hablar de otro tipo de carnets para maniobrar maquinaria industrial (carretillas elevadoras), de transporte (camiones, o trenes de carretera), de la agroindustria (tractores), o de la construcción (grúas, excavadoras, cargadoras, etc.). Ellas acceden generalmente a cursos o ciclos formativos relacionados con la costura, la cocina, la agricultura o artesanía. Todo esto se refleja en sus currículos y por supuesto las limita a acceder a un tipo de empleo u otro. Y de ahí que, al cruzar la frontera, ellos y ellas acudan a la ciudad con una serie de predisposiciones laborales a la hora de buscar un trabajo.

Las profesiones no solo son masculinizadas o feminizadas por la sociedad en donde viven. El hecho es que los hombres procuran no ejercer los trabajos con una valoración femenina como los trabajos domésticos, el porteo, etc. En cambio, a las mujeres les encantaría cambiar de profesión, sobre todo a las que se dedican al porteo, y las que se ven forzadas a ejercer la prostitución (por la muy mala imagen que se tiene de ambos trabajos en Marruecos).

Nos encontramos también con un empleo estratificado o “etnizado”<sup>1</sup>, como ocurre con las empleadas del hogar o las porteadoras, donde la mayor parte son mujeres extranjeras y de éstas, la mayoría son marroquíes (trabajadoras transfronterizas), evidentemente justificado por la cercanía del país vecino.

Este tipo de empleos (labores domésticas, cuidado de personas dependientes, de niños, limpieza de hogares ajenos, etc.), ya de por sí, no es costumbre que se realice con todas las garantías legales, de manera formal (en todo el territorio nacional). Por si fuera poco, llegados a esta parte del territorio español, Melilla, donde la riqueza es mucho menor que en el conjunto del país<sup>2</sup>, este tipo de prácticas irregulares a la hora de formalizar un contrato va estar mucho más extendida.

---

<sup>1</sup> *Etnizado*, porque hay empleos que ejercen melillenses españolas y otros empleos que son más “propios” (vistos por la sociedad melillense) para los inmigrantes, como son los trabajos de las porteadoras y las labores domésticas. De esta forma, nos topamos con empleos clasificados socialmente por etnias o razas. Lo mismo ocurre con los trabajos calificados como *feminizados*.

<sup>2</sup> Acudir al capítulo “Situación económica de Melilla” de este trabajo, para observar indicadores de riqueza de la ciudad autónoma en comparación con España.

Los empleos que aceptan tanto las mujeres como los hombres magrebíes, son peor remunerados que los que aceptan los melillenses. Los empresarios se aprovechan de la situación de los transfronterizos, para empeorar sus condiciones económicas (entre otras). Aun así, siguen siendo mejor pagados que los que pueden optar en su país de origen, y por eso recurren a ellos.

Todos por supuesto, trabajan en la ciudad y vuelven a sus hogares todos los días, ya que no pueden pernoctar. Esta situación encarece, o descuenta los rendimientos o su salario diario, pues tienen que pagar el medio de transporte cada vez que acuden a la ciudad autónoma, tanto de ida como de vuelta. Es un ejemplo más de cómo a pesar de todo, a estos trabajadores, el sueldo en cómputo a fin de mes o semanal, les es mejor que el que pueden percibir por el mismo empleo en su país de origen.

A continuación, se van a describir una serie de características personales, y otras laborales relacionadas con algunos empleos transfronterizos, a los que acceden los marroquíes. En concreto, solo describir los trabajos a los que acceden las mujeres, puesto que éstos son especialmente sufridos, y de ahí el interés en abordarlos.

Los tres empleos más numerosos a los que optan las mujeres a parte del porteo, y que merecen una mención por las condiciones en las que se desarrolla el puesto de trabajo, y que llevan a compartir fronteras con las y los porteadores son: las trabajadoras domésticas, las trabajadoras sexuales o prostitutas, y demás empleadas del sector servicios que no son ni empleadas del hogar ni porteadoras, es decir, las que trabajan en pequeños comercios de cara al cliente, en la hostelería, etc.

Hay una serie de rasgos comunes a todas ellas, aunque difieran en el empleo “escogido”. El primero y el más importante es la falta de recursos en sus hogares de origen, así como la dependencia de familiares a cargo.

1) En primer lugar, en el caso de las **empleadas del hogar**<sup>1</sup>, prácticamente en la totalidad son mujeres, dentro de ellas a su vez, la gran mayoría son de origen marroquí. En este puesto de trabajo están las que lo ejercen en régimen de interna y las que no, es decir, un trabajo diario, que no conlleva convivir en el domicilio donde se desarrolla la actividad laboral. Como se ha explicado, anteriormente, todos los

---

<sup>1</sup> Instituto de estudios ceutíes. (2013). *Diagnóstico de la situación sociolaboral de las trabajadoras transfronterizas del servicio doméstico*.

Colección “Trabajos de investigación”. <https://bit.ly/3xkRSOy>

En este caso son situaciones para con la ciudad autónoma de Ceuta, pero perfectamente extrapolables a Melilla.

transfronterizos tienen la obligación de retornar sus países de origen, lo que lleva a pensar que, en el primer caso, nos encontramos con mujeres que residen en la ciudad autónoma de forma ilegal, indocumentadas, y por otra parte las inmigrantes con permiso de residencia o mujeres melillenses españolas.

Su labor principal suele ser diversificada o extendida dentro de las muchas tareas a las que pueden dedicarse dentro del domicilio o para con el empleador, no siendo lo habitual realizar una sola. Las más habituales son: el cocinado, la limpieza del hogar, y el lavado y planchado, hacer la compra, y el cuidado de familiares como niños, ancianos o dependientes, y su compañía.

Sea cual fuere la tarea a llevar a cabo, la práctica de la irregularidad en la formalización del contrato de trabajo, va a ser de forma completa en las mujeres indocumentadas (al no disponer de permiso de trabajo y residencia), y muy extendida, de mayor a menor en la práctica, desde las mujeres extranjeras con permiso de residencia y trabajo, a las mujeres melillenses residentes nacionales.

En la otra parte, encontramos a las empleadas de hogar que no residen en la ciudad autónoma, con obligación de retorno a su país cada día. Estas son mujeres marroquíes que generalmente realizan jornadas intensivas de 8 horas o más. También las hay que trabajan a media jornada y por horas, pero en menor medida. La mayoría trabaja seis, y siete días a la semana. Siendo menos habitual las jornadas de menos de seis días de trabajo. Su jornada suele comenzar a las ocho o nueve de la mañana aproximadamente, y salen del trabajo en torno a las cinco y seis de la tarde, lo que las hace imposible la conciliación de la vida familiar y laboral. A estos horarios hay que sumarle los tiempos de preparación y desplazamiento hasta el lugar de trabajo. Es decir, teniendo que levantarse a las cinco y seis de la mañana, y regresando a sus hogares a las siete, ocho o nueve de la tarde. Su salario suele ser de entre 300 y 400 euros al mes. En comparación con las que tengan la fortuna de acceder a formalizar un contrato, pues su salario se ve fijado por el convenio colectivo, que nunca será más bajo que el salario mínimo interprofesional, en cuanto a la jornada de 40 horas a la semana, de 950 euros al mes, en 14 pagas.

- 2) **Las mujeres que trabajan en la hostelería**, sus jornadas se ven impuestas por las horas de apertura o de cierre de los negocios. Se dedican generalmente a la cocina, camareras, friegaplatos o ayudantes de cocina. También suelen hacer jornadas completas de ocho horas y más, empezando a las ocho y nueve de la mañana, y acabando a las nueve y diez de la noche. En estos casos es más habitual la media

jornada intensiva, y la jornada completa con horario partido. Es habitual que trabajen seis y hasta los siete días de la semana. La retribución suele ser algo mayor que la de las empleadas del hogar.

- 3) Por último, encontramos **las mujeres que se dedican a la prostitución**, y que desde mi punto de vista merecen una mención especial. Es un trabajo que no se reconoce en ninguna norma, ni amparo legal, pues en España, no se ha aprobado ninguna ley que permita ejercer la prostitución. Esto quiere decir, que ejercen un empleo desprotegido en todos sus ámbitos. Se mueven por completo en la economía sumergida, sin derechos a ninguna prestación por cotización, y sin cotización. Muchas son residentes nacionales, autóctonas, melillenses. Pero la gran mayoría marroquí que cruzan la frontera todos los días.

Por otra parte, está el estigma y desprecio en general por quien ejerce este trabajo. En la cultura marroquí y española, pero especialmente desde el lado marroquí. Como se ha comentado anteriormente, la mayoría son mujeres jóvenes de entre 20 y 45 años, con y sin hijos a cargo, pero siempre con familiares que dependen económicamente de ellas. Ese es el perfil más común de la trabajadora sexual marroquí en Melilla.

Por la imposibilidad de pernoctar de los no residentes, la ciudad acoge a mujeres extranjeras de día, y mujeres autóctonas residentes y mujeres sin permiso de residencia (ilegales)<sup>1</sup>, de noche. Entre ellas se reparten las calles melillenses, recorriendo sobre todo el centro de la ciudad, el Ensanche Modernista<sup>2</sup>. Su horario es desde que entran a la ciudad hasta que salen. Suelen ganar en torno a los 1000 euros, pudiendo llegar a los 2000 euros mensuales (Cal, 2018), otras ganan entre 20 y 60 euros al día (depende de cada caso)<sup>3</sup>. Todas lo hacen empujadas por la situación económica de sus hogares, eso sí, por decisión propia.

---

<sup>1</sup> A las mujeres ilegales de noche, porque al ser indocumentadas no tienen registro de ellas. Simplemente viven en la ciudad como pueden. No salen de la ciudad, y por tanto pueden trabajar durante la noche junto con las mujeres melillenses españolas.

<sup>2</sup> TVCablemel (2013). La prostitución, el principal problema de los melillenses que viven en el centro de la ciudad. <https://bit.ly/3qfm3Bd>

<sup>3</sup> Declaraciones de la periodista melillense Rosa Soto, en el cuestionario en formato Word que accedió a contestar para este trabajo. Medio de contacto correo electrónico.

**Tabla 10. Grado de diferenciación entre algunos empleos transfronterizos<sup>1</sup>**

TRABAJO	HORARIO LABORAL	CONDICIONES DE LEGALIDAD DEL EMPLEO	SALARIO
Prostitutas	ALTO	MUY BAJO (NULAS)	ALTO
Empleadas del hogar y otros empleos del sector servicios	ALTO	BAJO	MEDIO
Porteadoras	ALTO	BAJO BAJO (NULAS)	BAJO

Fuente. Elaboración propia en base a la fuente consultada e información obtenida a lo largo del trabajo.

## 5. Melilla y las porteadoras

### 5.1. Introducción

En este capítulo del trabajo se trata todo lo que concierne a la propia actividad del porteo, quién la lleva a cabo, los agentes que comparten o se ven inmiscuidos en la tarea del contrabando de mercancías, dónde se desarrolla, cuándo y cómo se realiza el paso de mercancía de un país a otro, aprovechando la laguna legal que se suscita de la legislación marroquí en materia aduanera bajo el Real Decreto 1-77-339 de 9 de octubre de 1977<sup>2</sup>. Y creando así un nuevo tipo de actividad laboral transfronterizo.

La primera parte de este capítulo, trata de facilitar la comprensión en motivos económicos del interés de los comerciantes nadorenses, marroquíes, con los productos que oferta Melilla. Qué es y qué supone la condición de puerto franco en la importación de mercancías.

<sup>1</sup> La tabla muestra una valoración de tres cualidades de un empleo, en base a los empleos propuestos. Calificándolos con 4 puntuaciones: Muy bajo, bajo, medio y alto.

<sup>2</sup> M.C. Fuentes Lara y A.M. Rosado Caro. (2021). *Porteadoras: la feminización de la pobreza en la frontera sur*. A través de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA). <https://bit.ly/3cEtwHH>

En el segundo apartado del capítulo se aborda a las mujeres porteadoras, quiénes son, dónde residen, a qué se dedican, y explicar en última instancia porqué dedicarse a este trabajo y no a otro.

## 5.2. Melilla. Condición de puerto franco

Ceuta, Melilla y las Islas Canarias, no pertenecen al territorio de aplicación del IVA, y por otra parte Ceuta y Melilla tampoco forman parte del Territorio Aduanero Comunitario (TAC)<sup>1</sup>.

Melilla adquirió la consideración de puerto franco en 1863, tres años después que Ceuta (ésta en 1860). Y en 1955 la Ley de bases de régimen económico y financiero de Ceuta y Melilla (BOE 359, de 25/12/1955) ampliaba esa condición a todo el territorio de la ciudad, favorecido por una reducción fiscal del 50%<sup>2</sup>. Primero fue el puerto, después toda la ciudad.

Además, disfruta de una serie de derechos aduaneros, y arancelarios de los que no se benefician por ejemplo la península e Islas Baleares, o el resto de territorios miembros de la CEE. Por ejemplo, como se ha comentado anteriormente, Melilla no aplica el IVA, sino el IPSI (Impuesto sobre la Producción, los Servicios, y a la Importación), de tipo más bajo<sup>3</sup>.

Las entradas de mercancía que se hacían en la ciudad autónoma, o por Ceuta, se les aplicaba un gravamen menor que el que se hace por el resto del territorio español. Además, debido a las numerosas relaciones comerciales entre las ciudades autónomas del norte de África con la península, éstas acabaron estando exentas de impuestos indirectos (tanto de IVA, como de IPSI). Por otro lado, los buques, con rutas hacia el canal de Suez con destinos a otros continentes, y los que fondean el Mediterráneo, se acercaban a la ciudad autónoma a repostar, atraídos por el bajo precio de los carburantes. Esto hasta que se fue liberalizando progresivamente el precio de los carburantes, y acabó siéndoles más rentable repostar en otros puntos<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Esto quiere decir que cualquier producto destinado o proveniente de estas regiones tiene la condición de exportación o de importación. Incluida Islas Baleares y la Península.

<sup>2</sup> Arriaga Rodríguez, J.C. (2012). *El concepto frontera en la geografía humana*. Perspect. geogr. Vol. 17. Año 2012. enero-diciembre, pp. 72-96. <https://bit.ly/3gkrNsh>

<sup>3</sup> según lo dispuesto en 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. En su Art. 18.1 Dice textualmente: “Los tipos de gravamen serán fijados en las Ordenanzas por las Ciudades respectivas y estarán comprendidos entre 0,5 por 100 y el 10 por 100”.

<sup>4</sup> Arriaga Rodríguez, J.C. (2012). *El concepto frontera en la geografía humana*.



Hay que tener en cuenta que los aranceles y gravámenes aduaneros de la ciudad, son más ventajosos que los de su país vecino Marruecos. Esto hace que la entrada de mercancías en el norte de África se haga por Ceuta y Melilla. Marruecos no reconoce una aduana comercial en Ceuta, lo que genera muchos problemas de documentación, reconocimiento y relaciones comerciales entre ambas regiones. En cambio, en la ciudad de Melilla sí la reconoció. El paso fronterizo de Beni Ensar tuvo la condición de aduana comercial hasta el año 2018.

El 1 de agosto de 2018 Marruecos cerró unilateralmente la aduana comercial de Beni Ensar, y sin consultarlo con el Gobierno español, tan solo preavisando con unos días de antelación, extendiendo una circular en la aduana y paso fronterizo, del lado marroquí (Cembrero, 2018). Solo permitió la entrada o importación de productos que llegasen por mar a su puerto de Beni Ensar, de una manera legal, sin tener en cuenta el comercio atípico, el cual siguió funcionando.

Para sosegar el descontento de las autoridades españolas por los efectos que aquella medida iba a provocar, y provocó en su comercio, ofreció un descuento del 30% de los aranceles para la mercancía que descargarán en su puerto. En otras palabras, se prohibió la importación legal y por tierra desde Melilla, lo que supuso una reducción tanto a la exportación como a la importación legal, y su inmediata traducción en pérdidas de empleo en el sector aduanero y del comercio. Este hecho hubiera tenido gran calado si no es porque el comercio legal entre ambos socios es ínfimo respecto al ilegal o el llamado *comercio atípico* (Cembrero, 2018).

La ciudad autónoma que hace de puente, y cinta de transporte, entre parte de la mercancía de Europa para con África, sustenta esta condición gracias al contrabando de mercancías, en cualquiera de sus modalidades. La no declaración de la mercancía, al considerarse equipaje de mano por la legislación marroquí (Real Decreto 1-77-339 de 9 de octubre de 1977), o no llegar a ciertas cantidades y “concederlo” los agentes de aduanas como consumo propio y no lucro, provoca que la mayoría opte por este mecanismo alegal, para cruzar mejores mercancías y más baratas desde la ciudad de Melilla a Marruecos.

Si tuvieran que agrupar la mercancía, y pasarla por una aduana comercial, que sería lo comercialmente correcto, el coste se incrementaría notablemente, lo que no les sale rentable. Por ello recurren al fraccionado de su mercancía, dejándola en manos de

porteadoras y porteadores (a sus espaldas, en calidad jurídica de equipaje de mano), por la que no declaran. De esta manera los costes de exportar una mercancía son mucho más bajos.

Así es como llega la mercancía (fardos de ropa y calzado de segunda mano, productos de higiene y belleza, alimentos, productos fitosanitarios y de limpieza doméstica, incluso electrodomésticos) desde Europa (la Península y resto de Europa), y de otros países (generalmente productos de origen asiáticos: China, India, Filipinas, Indonesia, Taiwán, Corea del Sur...), descargándose en contenedores en el Puerto de Melilla. Y gracias a su condición de Puerto Franco, es por lo que también se consigue exportar esa mercancía<sup>1</sup>, pues los melillenses no se van a abastecer ni de todos esos alimentos, y mucho menos de ropa de segunda mano.

A esto hay que sumarle, los casos insólitos de ingeniería fiscal, u otros casos de picaresca mercantil, comercial, donde encontramos lo que llama, el Profesor de la Universidad de Córdoba Tomás López-Guzmán *exportación fiscal*<sup>2</sup> (en cuanto a la exportación legal por la aduana comercial). Esto se produce cuando los productos exportados conllevan un ajuste fiscal en la frontera, donde se devuelve el IVA o IPSI correspondiente a ese producto, y se le aplica el tipo de gravamen del país importador. Pues en este caso, en Melilla esto no se produce, ya que el impuesto del producto es asumido por la ciudadanía marroquí, de ahí la “exportación” del impuesto, y del mismo modo, tampoco se abonan los aranceles en la aduana que irían destinados a las arcas del Estado. Todo esto hace que el valor monetario del bien a la hora de sacarlo de Melilla se abarate significativamente, y llegue a Marruecos, con unos precios de tal manera que los magrebíes sí puedan afrontarlos. Si no, les sería imposible consumir un producto importado con el nivel de renta media que tienen allí.

La otra manera de *exportación fiscal* es la que se da, cuando entran los marroquíes a consumir a la ciudad. Esta se da de manera diaria con los productos melillenses, de supermercados, hipermercados y comercios de sus barrios, donde las mercancías cruzan la frontera todos los días sin declarar, al llevarlos estos en sus vehículos, o cargados, amparándose en el *equipaje de mano*. Los marroquíes generan

---

<sup>1</sup> Al adquirirse por un precio más barato, la mercancía cuando sale del territorio como exportación, legal y alegalmente, también saldrá con un precio algo más bajo.

<sup>2</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [<http://hdl.handle.net/10481/48864>]

sus rentas en su país de origen, pero contribuyen a engrosar los presupuestos por ingresos<sup>1</sup> de la ciudad al consumir en sus establecimientos.

Los productos a los que recurren los marroquíes en la ciudad en vez de su país, son preferidos por la calidad, la estética, y el propio precio que suele ser más asequible. Un ejemplo serían la gasolina, el tabaco, algunos comestibles y productos de higiene y belleza, así como ropa y calzado (estos por temas de exclusividad y apariencia).

Los productos que más importa Melilla, son los que más tarde se van a dedicar a la exportación a través de los dos cauces posibles: la exportación legal (aduana comercial cuando se encontraba operativa, y por vía marítima), y la otra forma es a través del comercio atípico.

Los principales países que los comercios melillenses recurren para abastecerse son China, Estados Unidos, y algunos países europeos, y en función del país exportador, adquieren un tipo de producto u otro. En el siguiente gráfico se aprecia claramente como China es el principal país exportador a la ciudad autónoma, muy por encima de todos los demás (al menos en 2019), aunque en 2020 las cifras se hacen algo más parejas. Eso es porque debido al cierre de fronteras, y la incapacidad de ejercer el porteo, los empresarios melillenses dejan de abastecerse de aquellos productos chinos. Lo mismo ocurre con los demás países, donde el volumen de mercancías importadas se reduce considerablemente.

**Tabla 11. Países que más exportaron a Melilla en 2019 y 2020**

<b>10 países que más exportaron a Melilla en 2019. Comparativa con 2020. En miles de euros.</b>		
<b>Elemento</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>IMPORT</b>	<b>IMPORT</b>
<b>720 China</b>	<b>31.431,26</b>	<b>7.656,30</b>
<b>004 Alemania</b>	<b>9.732,25</b>	<b>4.782,43</b>
<b>400 Estados Unidos</b>	<b>7.533,14</b>	<b>946,93</b>
<b>690 Vietnam</b>	<b>6.765,44</b>	<b>1.205,94</b>
<b>003 Países Bajos</b>	<b>4.471,43</b>	<b>1.047,39</b>
<b>204 Marruecos</b>	<b>4.313,32</b>	<b>1.197,51</b>
<b>005 Italia</b>	<b>3.281,94</b>	<b>1.332,77</b>
<b>052 Turquía</b>	<b>3.105,52</b>	<b>567,69</b>
<b>680 Tailandia</b>	<b>3.080,66</b>	<b>122,82</b>
<b>664 India</b>	<b>2.997,39</b>	<b>674,65</b>
<b>616 Irán</b>	<b>2.765,09</b>	<b>-</b>

Fuente. Elaboración propia con datos de DataComex.

<sup>1</sup> Al consumir, tributan el IPSI, por lo que ayudan a aumentar los ingresos por ese impuesto, en su capítulo II de su Presupuesto de Ingresos: *Impuestos indirectos*.

Los bienes más demandados por los empresarios son las frutas y verduras, los artículos textiles, vehículos automóviles, calzados y manufacturas varias del metal, entre otros. Se observa nuevamente como la demanda ha ido menguando a lo largo de los últimos 4 años propuestos (2017/2020), aunque los datos del año 2020 no reflejan un año de importaciones regular de la ciudad, debido a la situación de crisis sanitaria causada por el COVID-19 que causó cierres de fronteras y afectó al comercio en la ciudad.

**Tabla 12. Importaciones de principales productos de Melilla en 2020, 2019, 2018 y 2017**

<b>10 productos que más importó Melilla en 2019. Y comparativa con 2020, 2018, 2017. En miles de euros</b>				
<b>Elemento</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
	<b>IMPORT</b>	<b>IMPORT</b>	<b>IMPORT</b>	<b>IMPORT</b>
08 FRUTAS /FRUTOS, S/ CONSERVAR	<b>501,82</b>	<b>11.850,25</b>	<b>28.670,91</b>	<b>54.466,85</b>
63 ARTÍC. TEXTIL-HOGAR; PRENDERÍA	<b>2.116,28</b>	<b>8.255,61</b>	<b>11.442,97</b>	<b>21.623,63</b>
87 VEHÍCULOS AUTOMÓVILES; TRACTOR	<b>3.852,02</b>	<b>7.277,41</b>	<b>7.712,05</b>	<b>7.276,86</b>
64 CALZADO; SUS PARTES	<b>1.799,96</b>	<b>7.066,27</b>	<b>6.856,91</b>	<b>7.890,36</b>
83 MANUFACT. DIVERSAS DE METALES	<b>2.205,08</b>	<b>6.995,55</b>	<b>6.589,38</b>	<b>12.333,44</b>
85 APARATOS Y MATERIAL ELÉCTRICOS	<b>1.228,43</b>	<b>5.178,03</b>	<b>2.335,13</b>	<b>9.313,82</b>
61 PRENDAS DE VESTIR, DE PUNTO	<b>1.238,76</b>	<b>4.652,46</b>	<b>4.055,90</b>	<b>10.836,60</b>
40 CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS	<b>1.078,15</b>	<b>3.975,83</b>	<b>4.192,98</b>	<b>4.686,26</b>
09 CAFÉ, TÉ, YERBA MATE Y ESPECIA	<b>417,86</b>	<b>3.864,53</b>	<b>9.567,02</b>	<b>31.391,36</b>
62 PRENDAS DE VESTIR, NO DE PUNTO	<b>727,21</b>	<b>3.761,59</b>	<b>3.173,33</b>	<b>4.039,44</b>
84 MÁQUINAS Y APARATOS MECÁNICOS	<b>2.403,15</b>	<b>3.734,63</b>	<b>2.052,26</b>	<b>3.608,48</b>

Fuente. Elaboración propia con datos de DataComex.

Si tenemos en cuenta solo a China y Estados Unidos vemos que desde el país americano lo que se importan son sobre todo bienes alimentarios, comestibles, por ejemplo: animales vivos, carnes y despojos de carnes, pescados y crustáceos, leche y sus derivados y huevos, legumbres y hortalizas, frutas, cereales, café y té, etc. Mientras que a las empresas de origen chino se las adquiere sobre todo bienes de equipo y prendas, textiles y calzados, y té (pues en Marruecos se consume mucho té).

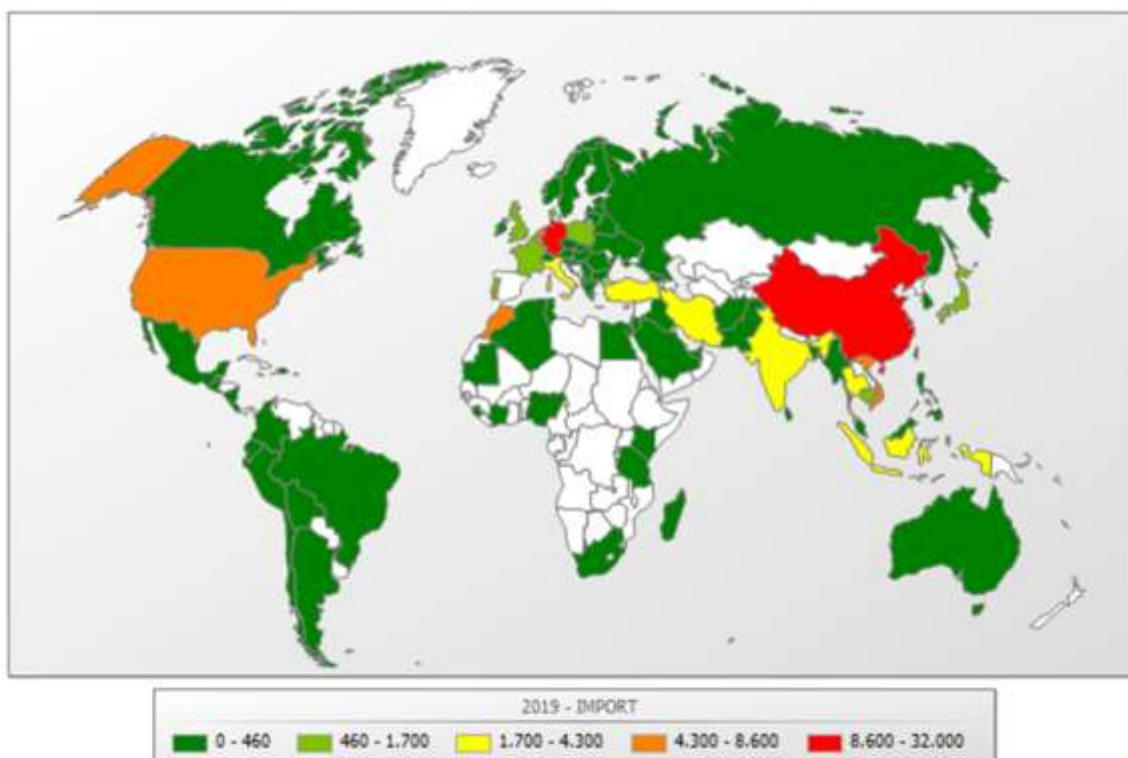
**Tabla 13.10 productos que más importó Melilla a Estados Unidos y China en 2019. Comparativa con 2020. En miles de euros**

10 productos más importados de Melilla a EE.UU y China en 2019 y 2020 en miles de euros					
Importaciones a Estados Unidos			Importaciones a China		
Elemento	2019	2020	2020	2019	Elemento
	IMPORT	IMPORT	IMPORT	IMPORT	
01 ANIMALES VIVOS	247,33	77,83	2.194,20	6.654,56	83 MANUFACT. DIVERSAS DE METALES
02 CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES	85,92	5,70	1.210,24	5.221,80	63 ARTÍC. TEXTIL-HOGAR; PRENDERÍA
03 PESCADOS, CRUSTÁCEOS, MOLUSCOS	56,53	30,70	432,15	2.249,70	61 PRENDAS DE VESTIR, DE PUNTO
04 LECHE, PRODUCTOS LÁCTEOS; HUEV	23,80		372,24	2.138,64	09 CAFÉ, TÉ, YERBA MATE Y ESPECIA
05 OTROS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIM	22,48	1,66	580,10	2.014,82	85 APARATOS Y MATERIAL ELÉCTRICOS
06 PLANTAS VIVAS; PRO. FLORICULTU	11,81	541,89	22,18	1.885,36	12 SEMILLAS OLEAGI.; PLANTAS INDU
07 LEGUMBRES, HORTALIZAS, S/ CONS	8,23	0,40	590,95	1.713,90	40 CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS
08 FRUTAS /FRUTOS, S/ CONSERVAR	4,74	2,17	203,36	1.629,00	62 PRENDAS DE VESTIR, NO DE PUNTO
09 CAFÉ, TÉ, YERBA MATE Y ESPECIA	4,35	4,02	432,13	1.534,82	84 MÁQUINAS Y APARATOS MECÁNICOS
10 CEREALES	3,37	4,36	247,57	1.384,02	64 CALZADO; SUS PARTES

Fuente. Elaboración propia con datos de DataComex.

En 2019 importó más Alemania que Estados Unidos, pero todos los años anteriores a ese, fue el país norte americano el que más exportó después de China a la ciudad autónoma. Esto se debe al cierre de la aduana comercial en el 1 de agosto de 2018.

**Imagen 15. Mapa de países que más exportaron a Melilla en 2019.**



Fuente. DataComex.

Marruecos por la cercanía geográfica y las características de la sociedad de la ciudad también es un socio comercial importante. España se encuentra pintada en blanco porque la página no tiene datos sobre ella, al ser Melilla una parte más del territorio español, pero los encargos que hacen los melillenses a las empresas en la Península, mayormente son productos alimentarios (zumos, néctares, lácteos, conservas, otros productos elaborados). Por otra parte, desde Alemania se importan vehículos automóviles, maquinaria y aparatos mecánicos, caucho y sus manufacturas, y artículos textiles del hogar, por encima del resto de productos<sup>1</sup>.

En este capítulo se ha intentado justificar porqué Melilla es receptora de mercancía de todo el mundo, cuando no son los propios melillenses los destinatarios de todas las importaciones que llegan a la ciudad<sup>2</sup>. Y cómo la ciudad juega un papel fundamental en el hinterland<sup>3</sup> del norte de África<sup>4</sup>.

Marruecos se ha dado cuenta de que el comercio atípico repercute negativamente en su economía al no poder ser receptora primera de toda esa mercancía, además de que afecta a los productores nacionales que tienen que competir con los extranjeros. Es entonces cuando toma medidas para “ahogar” económicamente y de forma progresiva a la ciudad a través de medidas como: la reducción de sus propios aranceles e impuestos a la importación, provocando el cambio de destino de los cargueros del Mediterráneo, del Puerto de Melilla a los suyos; las otras medidas son por ejemplo el cierre de la aduana comercial de Beni Ensar en 2018 (donde la exportación se llevaba a cabo de manera legal), o la prohibición definitiva del porteo en Ceuta desde octubre de 2019, por cualquiera de sus dos pasos fronterizos<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Según las estadísticas del comercio exterior (DataComex) en 2019.

<sup>2</sup> Los melillenses tienen suficiente dinero como para no interesarse por ropa de segunda mano, o especialmente barata. Tampoco tienen la capacidad para consumir todos los bienes alimenticios, de higiene y belleza que llegan a la ciudad (simplemente por la ingente cantidad de volumen que llega, no por cuestiones de poder adquisitivo), por eso es que se justifican esas importaciones, porque van destinadas a los marroquíes y el resto de países africanos (ya que la mercancía que llega a Marruecos, a su vez se exporta a países subsaharianos).

<sup>3</sup> Desde un punto de vista logístico y comercial, un hinterland es un área de influencia que se sitúa en el interior y detrás de un puerto. En esta zona es donde se recogen los productos destinados a la exportación y se distribuyen las importaciones. En un sentido más amplio, un hinterland se refiere a un área de influencia (cobertura comercial) alrededor de una ciudad o infraestructura logística (Global Negotiator, 2021).

<sup>4</sup> Tiene la consideración de puerto franco debido a los beneficios fiscales de los que disfruta por concesión de la UE. Cosa que no tienen los puertos de los países de alrededor. De ahí que Melilla sea el “primer” embarcadero de la mercancía en África, hasta que esa mercancía va bajando (geográficamente hablando) sucesivamente a otros países.

<sup>5</sup> M.C. Fuentes Lara y A.M. Rosado Caro. (2021). *Porteadoras: la feminización de la pobreza en la frontera sur*. A través de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA). <https://bit.ly/3cEtwHH>

En el siguiente epígrafe se trata a las mujeres y hombres, que de verdad hacen posible el contrabando de mercancías en sus distintas modalidades. Quiénes y cómo son las personas que pasan los productos importados a territorio marroquí.

### **5.3. Las mujeres porteadoras**

El título de este apartado hace referencia a las trabajadoras del sexo femenino pues esta labor como se ha comentado anteriormente, la practican mayormente mujeres, en detrimento de hombres.

Las mujeres que se dedican a esta actividad, algunas están casadas y otras son divorciadas o viudas. En el caso de la unidad familiar con dos padres, son ellas las que trabajan, debido a que sus parejas se encuentran desempleadas, bien porque su trabajo es muy precario, o bien porque su trabajo es estacional, y mientras el cónyuge no trabaja, ellas ejercen el porteo. También hay casos donde sus cónyuges están en una situación de salud delicada, incapacidad permanente, o incluso invalidez.

Por otra parte, en el caso de ser madres solteras, sus maridos o bien están separados, muertos o presos, y es por eso que ellas tienen que salir a ejercer el porteo. En cualquiera de los dos casos, muchas veces estas mujeres son el único medio que sustenta a la unidad familiar, y por eso es que son ellas las cabezas de familia, y todo lo que ello supone. Ocurre con estas mujeres, y con otras que se dedican a otros trabajos transfronterizos.

En cuanto al factor que las une a todas, o el que comparten de una manera más fehaciente, es el de la pobreza en primer lugar. Existen otro tipo de rasgos que también comparten en conjunto, como son: el número de hijos a cargo, familiares o amistades dedicadas al porteo, localidad de residencia de todas ellas, edad, nivel de estudios, y el estado civil ya mencionado anteriormente.

La edad que rondan estas mujeres, son de los 35 a los 60 años aproximadamente, pues las que son más jóvenes, eligen otros trabajos. Esto no quiere decir que no las haya de entre 18 y 35 años. De hecho, el acoso sexual por parte de la gendarmería a las mujeres jóvenes o guapas, seguido de su favoritismo en la posición de filas, está extendido, que no normalizado. Muchas son acompañantes de sus madres

tías. Rara vez se va a encontrar a una mujer de menos de 25 años, ejerciendo el porteo, por interés propio, y sin relación con otra porteadora<sup>1</sup>.

**Imagen 16. Dos porteadoras subiendo la rampa del paso fronterizo de Barrio Chino, Melilla, para sacar la mercancía.**



Fuente. El Kiosko.com.mx

Su nivel cultural es muy bajo. Ya de por sí el absentismo escolar hoy en día en Marruecos es alto. En los tiempos de edad de escolarización de estas mujeres, era mucho mayor todavía, ya que contraían matrimonio con edades muy tempranas, se dedicaban a las tareas del hogar de sus padres, o cuidaban de sus hermanos pequeños y por tanto dejaban la escuela, o trabajaban ayudando a sus familiares. Las mujeres en edades cercanas a los 60 años, muchas son analfabetas, y las mujeres con edades próximas a los 35 es habitual que solo tengan el graduado escolar. Por lo que apenas saben de cuentas, tampoco de letras. Toda empuja a ejercer el porteo.

---

<sup>1</sup> DW Documental. *Las mujeres porteadoras de Melilla*. (2018) <https://bit.ly/3pKo0sy>  
M.C. Fuentes Lara y A.M. Rosado Caro. (2021). Porteadoras: la feminización de la pobreza en la frontera sur. A través de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA). <https://bit.ly/3cEtwHH>



Imagen 17. Porteadora anciana en el paso de fronterizo de Barrio Chino.



Fuente. Ángel López Soto. Gea Photowords.

La inmensa mayoría de ellas suele tener varios hijos, siendo muy común las familias numerosas (tres hijos o más), aunque también las hay con uno y dos hijos exclusivamente.

Tabla 14. Evolución tasa fecundidad de Marruecos<sup>1</sup>

Evolución de la tasa de fecundidad de las mujeres en Marruecos	
AÑO	Indice de fecundidad
2018	2,42
2010	2,57
2000	2,77
1990	4,05
1980	5,69
1970	6,65

Fuente. Elaboración propia con datos de Datosmacro.

Es evidente que esos hijos no tienen edad para trabajar, si no, serían ellos los que saliesen a buscar un empleo para mantener a sus padres. También hay casos que

<sup>1</sup> Se entiende *tasa de fecundidad* como el número medio de hijos por mujer.

tienen hijos en edad de trabajar, pero se encuentran enfermos o inválidos, (de manera temporal o indefinidamente) que les es imposible dedicarse a ningún trabajo y mientras, estén obligadas ellas a trabajar durante un tiempo en el porteo.

La sociedad en la que están envueltas y pertenecen, tienen la actividad del porteo completamente normalizada, pues es un trabajo que se lleva haciendo desde hace bastante tiempo, por lo menos desde la década de 1990 ya estaba extendido y era conocido<sup>1</sup>.

El problema es que, debido a las confrontaciones de Marruecos con España, por “quitarles” Ceuta y Melilla (así lo entienden ellos), no le gusta a la sociedad marroquí que las porteadoras den esa imagen de Marruecos, y de ahí el desprecio por ellas. De hecho, se las llama de manera despectiva *hamalas* que quiere decir mulas en árabe. Aparte, existen otras cuestiones que llevan a asociar a las porteadoras con prostitutas o “fulanas”, en el sentido de que utilizan su cuerpo para conseguir una serie de favores de parte de los gendarmes o la policía española. Son mujeres propensas a sufrir abusos sexuales y acoso, de ahí que esta noticia se agrave y exagere en boca de la sociedad marroquí.

Éstas pierden la definición de mujeres sustentadoras de familia, luchadoras, y pasan a ocupar posiciones de estatus social, a ojos de la sociedad marroquí, de *cuasi-prostitutas*, vulgares, o promiscuas, sin ser ellas nada de lo anterior<sup>2</sup>, es decir, de lo más bajo de la sociedad.

Esto por otra parte lleva a una serie de consecuencias psicológicas para ellas, como el verse denigradas, avergonzadas, menospreciadas, insultadas, rebajadas socialmente, etc. Sin hablar de la propia percepción que tienen ellas del porteo, por lo que supone cargar bultos de hasta 90 kilos, y el dolor, daños y lesiones que les deja después de muchos años de trabajo<sup>2</sup>.

Esta actividad, algunas lo han aprendido o se han visto involucradas por la influencia de amistades del barrio, familiares como hermanas, madres, tías, o nuera y suegras, etc. Si dos mujeres conviven en la misma unidad familiar, es más fácil que trabajen juntas, pues las ganancias son destinadas al mismo domicilio familiar.

---

<sup>1</sup> Ana Rosado, Blanca Goenechea, Cristina Fuentes y Cristina Serván (2016). *Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta*. A través de APHDA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía)

<sup>2</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

Como se ha comentado antes, se trata de un trabajo *etnizado*, y feminizado donde lo ejercen prácticamente en su mayoría mujeres marroquíes residentes en el país vecino, aun estando los polígonos empresariales y comercios que venden los fardos en territorio español, en Melilla. Si bien es cierto que cada vez son más los hombres magrebíes, y nacionales residentes de la ciudad autónoma, que deciden sumarse a ellas (decisión justificada por los niveles de paro que sufre la ciudad). O al menos ejercer el contrabando desde otra perspectiva que no es la del transporte del bulto a mano, en calidad de equipaje, sino en vehículos. De este y otros tipos de contrabando se tratará en el apartado siguiente.

Esta sección del capítulo *Las mujeres porteadoras*, pretende explicar el quién hace posible el comercio *atípico* y el porqué del ejercicio del contrabando. Ponerle cuerpo, sexo, edad, y condiciones para entender mejor quiénes son estas mujeres y hombres que cargan con los bultos, y son protagonistas del 30% de las exportaciones de España a Marruecos en 2013, según el Real Instituto Elcano.

## 6. ¿En qué consiste el porteo?

Aquí se va explicar de la labor del cruce de mercancías de un lado a otro de la frontera, desde su puesta en manos de las y los porteadores, hasta su cruce por el paso fronterizo, y su destino en Marruecos. Entre medias se comentan y mencionan a todos los agentes que interactúan con las porteadoras. Desde los gendarmes y sus propinas, hasta las fuerzas de seguridad españolas y sus porras. Incluyendo a los comerciantes y sus mercancías, llamadas también fardos o bultos.

También se abordan las consecuencias del porteo: económicas, sociales, y sanitarias tanto para Marruecos como para España. Así como diplomáticas, y la imagen de cara al resto del mundo y organizaciones no gubernamentales que proyecta este trabajo.

Hay varias formas de llevar a cabo este tipo de comercio interterritorial, alegal, y de exportación, eso sí, siempre con el mismo origen, en Melilla o Ceuta, y como destino Marruecos, y el resto de África.

La legislación marroquí bajo el Decreto Ley número 1-77-339 de 9 de octubre de 1977<sup>1</sup>, permite a todo residente y no residente que entre en su país, considerar toda carga que lleve a cuestas, sobre sí mismo, sin importar el peso, y sin tocar el suelo, como equipaje de mano. Esta condición de la mercancía, trae una serie de repercusiones tributarias en su definición. Pues por el equipaje de mano, no hay que declararlo en la aduana, ni pagar impuestos o aranceles por ello.

**Imagen 18. Porteadores en una fila para salir con la mercancía. Melilla.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla.

**Imagen 19. Porteadores en una fila para salir con la mercancía. Melilla.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla.

<sup>1</sup> Código de Aduanas e Impuestos Indirectos aprobado por la ley de transporte de dahir (decreto) n ° 1-77-339 de 25 Chaoual 1397 (9 de octubre de 1977).

De esta forma con el paso del tiempo, desde el inicio del porteo deliberado a mediados de los años noventa, principios del dos mil, el autoabastecimiento personal de los marroquíes en las ciudades autónomas de Ceuta y de Melilla, se convirtió en una oportunidad de negocio para los comerciantes de las respectivas ciudades. Pasando así de pequeños volúmenes de mercancía para consumo propio, a pequeños encargos de comerciantes de los barrios de las comunas de Nador. Y de éstos, al porteo extendido y generalizado de hoy en día.

Las ganancias y comisiones que se pagaban en los dos mil, no tienen comparación con las que se pagan ahora. El porteo funciona bajo la simple ley de la oferta y de la demanda<sup>1</sup>, a más porteadoras menos comisión (también depende del tipo y cantidad de mercancía que se porte), y viceversa. El número de porteadoras que pudiera haber en esos años, se fue engrosando poco a poco hasta dar con las cifras que hoy se maneja.

El efecto del boca a boca, y el hambre que apretaba, provocaron un efecto llamada, sobre las zonas de influencia de Tetuán (provincia colindante de Ceuta), y de Nador (la provincia de Nador, y alrededores). Las ciudades aumentaron de población, de riqueza, la riqueza generaba más riqueza, y los comerciantes de las ciudades autónomas, tenían que abastecer a más pedidos, necesitando para ello más porteadoras<sup>2</sup>.

Estas trabajadoras, que no se las reconoce ningún derecho laboral<sup>3</sup>, significan menores costes (condición de equipaje de mano del bulto, Seguridad Social, etc.), menores tiempos de entrega, y por tanto mayores beneficios para los comerciantes. Si tuviesen que declararlo tanto por aduana terrestre, como por exportación marítima, supondría unos costes mucho más elevados.

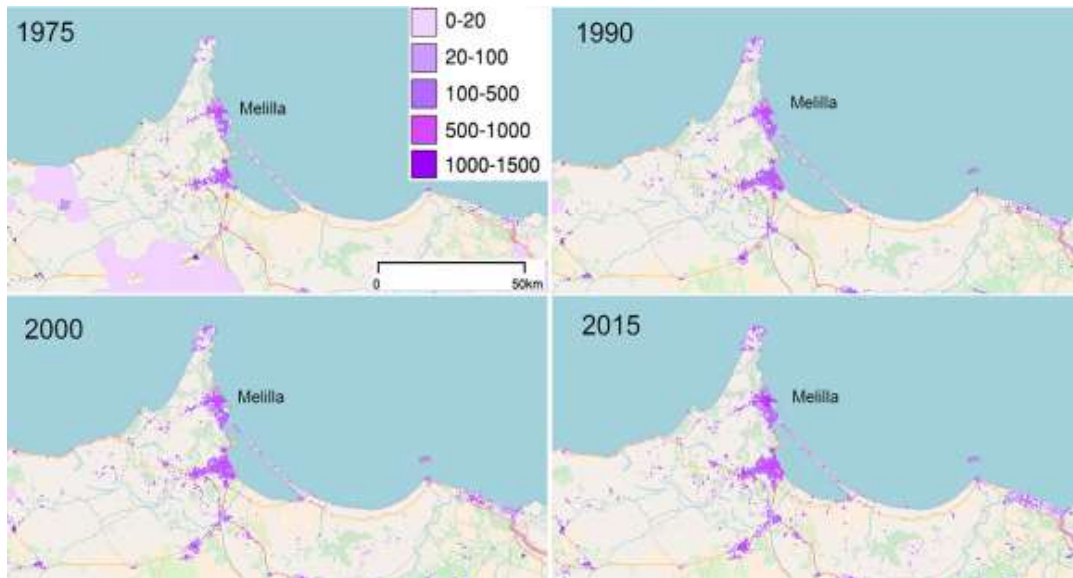
---

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

<sup>2</sup> Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. *Investigaciones Geográficas*, (72), 101-124. <https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

<sup>3</sup> A la vista de las AAPP de ambos países trabajan en la irregularidad absoluta. Pues no formalizan ningún tipo de contrato con el comerciante melillense o el cliente marroquí. Ellas cogen el bulto, lo saca, y se las paga por ello.

**Imagen 20. Evolución densidad de población (habitantes/km<sup>2</sup>) en Melilla, Nador, Zeluán, y comunas de alrededor.**



Fuente. Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador. *Investigaciones Geográficas*, (72), 101-124

Un ejemplo: para exportar desde la ciudad autónoma de Ceuta, que no disfruta de una aduana comercial terrestre con Marruecos, la mercancía tendría que viajar primero al puerto de Algeciras, exportarse al puerto de la Medina de Tánger, y desde el puerto distribuirlo a Marruecos. En el caso de Melilla, tendría que ir desde el puerto de Melilla, hasta el puerto de Nador (Puerto de Beni Ensar), que le separan apenas cuatro kilómetros, pero el tiempo de tránsito marítimo seguiría siendo mayor, al igual que los costes, y los requisitos del tipo de mercancía a exportar.

Con la fuerza misma de las porteadoras y porteadores, se puede exportar de todo, cubierto o sin cubrir (con lo que ello puede acarrear), excepto los productos que están prohibidos en Marruecos, que son: el alcohol, y las bolsas de plástico. Se han visto casos de porteadores cargando ruedas de repuesto de vehículos, incluso electrodomésticos<sup>1</sup>.

Según la metodología de trabajo del porteador, o porteadora, se pueden diferenciar, al menos y de forma clara, tres tipos contrabando o forma de ejercer el

<sup>1</sup> Anna Vilchez Córdoba. *Barrio Chino. Porteadoras y porteadores*. (2015). <https://bit.ly/3qa2e1x>

DW Documental. *Las mujeres porteadoras de Melilla*. (2018). <https://bit.ly/3pKo0sy>

porteo<sup>1</sup>: el porteador que trabaja a cambio de una comisión (un pago) y a pie; el porteador que lleva a cabo el contrabando con un vehículo y por cuenta propia; y por último el que lo ejerce por cuenta propia, pero sin disponer de vehículo.

Es importante mencionar, antes que nada, que el porteo en la ciudad autónoma de Ceuta está prohibido por el Gobierno marroquí desde octubre del año 2019. Y años anteriores tomaron medidas en cuanto al número máximo de porteadoras al día, o la forma de cargar el bulto, hasta derivar en 2019 en su prohibición total.

En el caso de la ciudad autónoma de Melilla, a día de hoy Marruecos no ha tomado ninguna medida al respecto de forma contundente. Pero desde el 13 de marzo de 2020 las fronteras terrestres (los cuatro pasos fronterizos mencionados en apartados anteriores) siguen cerradas, por lo que las porteadoras llevan sin trabajar al menos un año.

## 6.1. Tipos de contrabando de mercancías<sup>2</sup>

El porteo se practica a diferencia de otros empleos fronterizos de lunes a jueves, pues los viernes es el día sagrado de los musulmanes, y procuran no trabajar, para llegar a estar en sus casas a la hora del rezo llamado *Dohr*<sup>3</sup>, después del mediodía, en torno a las dos de la tarde. El trabajo y bullicio que llega a acarrear esta actividad, ha llevado a las fuerzas de seguridad españolas a llamar los viernes, de manera informal y satírica por el parón en su carga de trabajo de ese día, “San Viernes”<sup>4</sup>. Los sábados y domingos no acuden a trabajar, pues no abren los comercios que exportan la mercancía en la ciudad autónoma.

Se da en los cuatro pasos fronterizos<sup>5</sup>, inclusive el paso de Mariguari, exclusivo de los estudiantes. En este caso los padres acompañan a sus hijos al colegio en Melilla, y a la vuelta, o recogida de sus hijos, deben de aprovechar la situación para realizar alguna que otra compra con la que lucrarse con su posterior venta en su país de origen.

---

<sup>1</sup> Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

<sup>2</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

<sup>3</sup> Uno de los cinco rezos diarios de la religión islámica

<sup>4</sup> Amelila Castilla. (2020). EL PAÍS. *La batalla de la hormiga: la azarosa vida de las porteadoras en la frontera sur de Europa*. <https://bit.ly/3xueVGU>

<sup>5</sup> Según la información proporcionada por la profesora Cristina Fuentes, en nuestra conversación por correo electrónico.

Como se ha comentado anteriormente, se podrían diferenciar tres tipos de porteo. Dentro de esta tipología a su vez, existe una especie de estratificación en razón de la valoración social. Pues no es lo mismo una mujer u hombre que trabaja con su coche, sentado, manejando grandes volúmenes de mercancía, que el que lo ejerce nada más que con propio esfuerzo físico, con el bulto a sus espaldas. Y entre medias, se encontraría el porteo por cuenta propia de a pie, que supone la adquisición de cualquier mercancía (en este caso ya no suele estar embalada, como en el caso de las porteadoras por comisión), sin tener que hacer colas, ni sufrir las penurias de las aduanas, en cuanto a horarios, cargas, abusos de las fuerzas de seguridad españolas, y los gendarmes, etc.

**Imagen 21. Dos porteadoras cargando un bulto a sus espaldas, y una tercera sobre un patinete.**



Fuente. Unai Beroiz. Noticias de Gipuzkoa.



### 6.1.1. El porteo por cuenta propia y en vehículo

Este método de contrabando lo llevan a cabo las personas que disponen exclusivamente de vehículo. Estos, son los que mejor vistos y valorados están socialmente, dentro de lo que es el “gremio” del lucro con el contrabando de mercancías, debido al propio nivel de formación que conlleva el disponer de carnet de conducir, además de la posesión de un vehículo. Se les llama coloquialmente “coches mula”, en detrimento de los porteadores que solo se les denomina “mulas”.

Suelen ser más bien hombres que mujeres, del lado magrebí. Es bastante inusual que una mujer marroquí sepa conducir cualquier vehículo. Con el cambio de mentalidad, el progreso económico y la globalización, se está empezando a ver cada vez más mujeres al volante, pero aun así son minoría. Con respecto al total también de contrabandistas son más bien pocos los que llevan a cabo esta metodología de contrabando, porque en primer lugar hay que disponer de vehículo, y no todo el mundo en Marruecos puede hacerse con uno debido a sus altos precios<sup>1</sup> (por eso muchos son más melillenses, españoles, que marroquíes). Y en segundo lugar hay que realizar un desembolso inicial muy grande por la compra de toda la mercancía que cabe en el coche. En el porteo por comisión a pie, no se realiza ningún desembolso.

#### **Imagen 22. Porteador llenando el maletero de su vehículo con mercancía. Melilla.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla.

<sup>1</sup> Recordar que se trata de una sociedad que, si no vive prácticamente al día, lo hace semana a semana. Donde es muy usual la fianza en los pequeños comercios de barrio, farmacias donde se ha tratado mucho, etc.

**Imagen 23. Palés con mercancía en la acera de los comercios a la espera de que lleguen los porteadores con vehículo a hacerse con ella.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

**Imagen 24. Porteador cargando su vehículo con mercancía, y transpaleta con la que acerca la mercancía desde los almacenes de los comercios al vehículo.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

Esta forma de realizar el contrabando de mercancías, tiene el riesgo de que se requiese la carga en aduana por los gendarmes si no les sobornan con la llamada “rasca” o *rechua* (en *darija* quiere decir soborno). También les pueden requisar la mercancía los gendarmes de *interior*, ya de camino al cliente marroquí, en su trayecto hacia los

barrios<sup>1</sup>. En cuanto a las fuerzas de seguridad españolas de aduana, se las requisan únicamente si las llevan mal sujetas o cargadas, o cometen alguna que otra infracción de tráfico o seguridad vial, o dan problemas. Si se dan alguno de los anteriores casos, ocurre que el porteador ha hecho un gran desembolso inicial, entre 50 y 70 euros, algunos mucho más, y acaba el día con pérdidas por esos importes. Por ello para algunos porteadores cuando se les menciona este tipo de porteo, hacen referencia a él, como que solo es para gente pudiente. Por el desembolso de inicio por la compra de la mercancía, hay sumarle el gasto del combustible.

El paso obligatorio, y no otro, por el que cruzan los porteadores con vehículo, es el paso de Farhana, exclusivo para el tránsito de vehículos con mercancía. Tiene limitación horaria, y en ocasiones, algunos días, este paso amanece cerrado, por parte del lado marroquí, que lo hace de manera unilateral sin dar explicaciones.

La ganancia de éstos reside en la diferencia del gasto por la compra en los comercios de Melilla, y el ingreso o precio por el que venden la mercancía a sus clientes en Marruecos.

Sus clientes son tiendas de barrio, pequeños comerciantes, una especie de pequeños *konbinis*<sup>2</sup>, que les piden generalmente, productos alimenticios, de higiene personal y productos de limpieza (champús, detergentes, papel higiénico, etc.).

Por porte, viaje, puede dejarles un beneficio de entre 20 y 60 euros, incluso más, según la carga. El único requisito que tiene que respetar el porteador, para cruzar la mercancía de un lado a otro para que no sea embargada, y él multado, es el no ocultamiento de ésta, y su sujeción adecuada en el vehículo.

Por la posesión del vehículo, en comparación con los otros dos porteos, es el más rentable, el menos gravoso para la salud, y el que menos riesgo conlleva que la mercancía sea requisada. De ahí su “reputación” y valoración dentro del “gremio” del porteo.

---

<sup>1</sup> los policías se inventan infracciones con tal de recibir esa “rasca”, y si no lo hacen se arriesgan a que les embarguen la mercancía.

<sup>2</sup> Establecimiento comercial de pequeñas dimensiones con gran variedad de productos, sobre todo de alimentación, situado por barrios. Propio de la cultura comercial asiática, y japonesa concretamente. En este caso es lo mismo, pero sin tener horario de apertura de 24 horas.

### 6.1.2. El porteo por cuenta propia y a pie

Supone el paso de mercancía bajo pedido o no, pero en tan pequeñas cantidades que puedan ser transportadas por una persona. La diferencia con el porteo por comisión, es que la mercancía suele ser en menores cantidades, simplemente cargadas con la fuerza de sus brazos, no necesariamente a sus espaldas, además de que esa mercancía es comprada, es decir, el porteador sabe lo que lleva. Se trata de una mercancía más concreta al haberse hecho ésta por encargo, frecuentemente. No es una mercancía que desconozcan, como ocurre con los bultos tapados de las porteadoras por comisión. Los que se dedican a este porteo tienen que realizar un pequeño desembolso por su propia cuenta en los establecimientos de Melilla (mercadillos, supermercados y pequeños comercios), cosa que las mujeres porteadoras que cargan bultos por una comisión no hacen.

Cruzan por los cuatro pasos, excepto el de Farhana. Pero es, sobre todo, por el paso de Beni Ensar, que se encuentra abierto las 24 horas del día, los 365 días del año, y el paso de Barrio Chino, por donde cruzan la mercancía.

Los que no tienen un cliente concreto, y no les han hecho ningún pedido, intentan revenderlo por su cuenta a algún comerciante de su barrio, o alguien por el camino. Los hay que llevan mercancía en grandes cantidades por valor de entre 20 y 30 euros, y otros que acaso no pasan de 10 euros. Estos lo hacen para sacarse unos euros de más, para recuperar los 2 o 3 euros (20 y 30 dirhams aproximadamente), del trayecto del taxi de ese día, o para “engordar” la lista de la compra de ese mismo día. Suelen recurrir a ello los que trabajan en Melilla y el resto de trabajadores transfronterizos, que aprovechan el ir y venir de su jornada. Es usual que de esta forma se pase al bajo pedido en cualquier momento, si se trata todos o casi todos los días, con el comerciante del barrio.

El otro es el que exclusivamente, trabaja con encargos, es decir, tiene las mercancías y las cantidades ya especificadas. Son cargas que rondan un valor en Melilla de 20 a 40 euros, obteniendo unas ganancias aproximadamente de entre 15 y 30 euros.

**Imagen 25. Porteadora por cuenta propia cargando la mercancía que acaba de comprar<sup>1</sup> a empresario melillense.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

**Imagen 26. Porteador volviendo de adquirir papel higiénico para un encargo.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

Las personas que llevan a cabo este porteo hablan medianamente bien el español, y pueden al igual que los porteadores con vehículos, tener uno o varios clientes.

<sup>1</sup> Se encuentra detrás del hombre con a la carreta llena de paquetes de zumo de melocotón marca *Rostoy* (perteneciente al grupo empresarial J. García Carrión, S.A, empresa propietaria de la marca Don Simón)

Hasta aquí los tipos de porteo que se dan a la par con el llamado porteo por comisión, que se explicará en el siguiente apartado, y es el que más nos interesa por la idiosincrasia jurídica en su permisibilidad, y picaresca que de ello se suscita. Además de las consecuencias físicas que acarrea y el rendimiento económico o monetario que supone (el más bajo de los tres tipos de porteo).

### 6.1.3. Las porteadoras por comisión<sup>1</sup>

Estas mujeres y hombres, son los que peor situación económica, nivel académico y cultural ostentan, es decir, suelen ser los más necesitados. No tienen recursos, ahorros, ni a corto, ni a largo plazo.

Vienen desde cualquier parte de la región Oriental, especialmente la provincia de Nador. Las cabilas, barrios y ciudades de las que proceden en su mayoría son: Beni Ensar, de Nador, de Farhana, Barrio Chino, Zeluán, Beni Chiker...todas cercanas a la ciudad autónoma<sup>2</sup>.

Son mujeres y hombres, con hijos y/o padres que les esperan en casa a la vuelta de la jornada, para hacer la compra, poder comer esos días.

Su jornada suele comenzar entre las tres y cinco de la madrugada. Se levantan, rezan el rezo del *Fajr*<sup>3</sup> (los que recen, pues les hay más y menos devotos, pero es muy raro que no sean fieles practicantes).

Si tienen hijos preparan los almuerzos del colegio de sus hijos (los que tengan la posibilidad y los recursos para hacerlo), y marchan en la madrugada a reunirse con las otras porteadoras en los puntos de parada de los taxis de sus barrios. Son mujeres que se apoyan enormemente unas a otras, acuden en grupo, y vuelven en grupo (recordar que muchas son del mismo barrio, de la misma calle), al menos hasta la hora de la entrada a Melilla y la recogida individual del bulto. Saben la situación por la que están pasando todas, si no, no estarían ahí.

---

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

<sup>2</sup> Declaraciones de la periodista melillense Rosa Soto, en el cuestionario en formato Word que accedió a contestar para este trabajo. Medio de contacto correo electrónico.

<sup>3</sup> El primero, del día, y uno de los cinco rezos diarios de la religión islámica.

El taxi desde la ciudad de Nador les cuesta, 6 dirhams<sup>1</sup> a cada ocupante (60 céntimos, a una distancia hasta Barrio Chino o Beni Ensar de aproximadamente 15 kilómetros), y los taxis cargan 6 personas, sin incluir al conductor<sup>2</sup>.

Las que procedan de cabilas o comunas más alejadas rondan los 10 y 20 dirhams (1 y 2 euros respectivamente). Este precio es solo de ida, por lo que la jornada de una persona residente de Nador, comienza con unas pérdidas de 12 dirhams, algo más de 1 euro, puesto que cuando lleguen ahí no sabrán que “imprevisto” les puede ocurrir, y tengan que volverse a casa con las manos vacías.

Llegan a los pasos fronterizos en torno a las cinco o seis de la mañana, ahí tendrán que hacer cola hasta que los agentes de aduanas, tanto gendarmes como fuerzas de seguridad españolas, abran las fronteras. El paso de Beni Ensar, a pesar de ser una frontera internacional y permanecer abierto las 24 horas del día, para los porteadores lo hace en torno a las siete y media, y cierra alrededor de la una del mediodía para esta actividad, para que no interfieran con los turistas que cruzan a pie la frontera. El paso fronterizo de Barrio Chino también abre sus puertas en torno a las siete y media, pero cierra algo más pronto, en torno a las doce del mediodía.

Aquí ya “comienzan” las injusticias, se ven los favoritismos con las mujeres jóvenes y guapas, que las ponen las primeras. Lo mismo ocurre con amistades y familiares de los gendarmes. Puesto que, si se es de los primeros en la cola, hay más posibilidad de hacer hasta dos viajes, con mucha suerte. Hay que tener en cuenta que acuden miles de porteadores, aproximadamente 3.000 en barrio chino, y algo más por Beni Ensar. El vicepresidente de la Asociación de Derechos Humanos de Nador, cifra el número de porteadores diarios en 10.000 personas.

Al llegar a la zona de paso, controlada por los agentes de aduanas españoles, tienen que mostrar su pasaporte o documento de identidad. Hay que recordar que los residentes de la wilaya de Nador, tiene un trato especial en cuanto a la entrada a la ciudad autónoma, respecto al resto de residentes del país<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Según la conversación mantenida por WhatsApp, con el vicepresidente de la Asociación de Derechos Humanos de Nador (AMDH Nador). <https://bit.ly/3vEgNvi>

<sup>2</sup> (esto dibuja una idea clara de cómo la picaresca condiciona de alguna manera el día a día de todas estas personas que viven del porteo, hasta niveles comprometidos y peligrosos).

<sup>3</sup> No necesitan de visado, debido a la concesión otorgada por la UE a España, para favorecer la economía de la ciudad. La profesora Cristina Fuentes Lara, habla de una *Shengenizacion* selectiva.

**Imagen 27. Porteadoras esperando el autobús para que las acerque a la frontera, después de haber recogido los bultos de los almacenes. Melilla.**



Fuente. Ana Nance. Para *EL PAÍS*.

Una vez al otro lado de la frontera, si nos situamos en el paso peatonal de Barrio Chino, los porteadores corren a recoger los bultos antes de que se acaben. Tienen dos posibilidades: acudir a una especie de almacenes cercados, vallados, donde previamente los comerciantes han depositado esos fardos y mercancías, o en su defecto, a espacios que se denominan zonas de embolsamiento de vehículos. Son una especie de “parkings” (explanadas de tierra sin asfaltar) a donde llegan los camiones y furgonetas repletas de fardos de los comerciantes. Estos camiones, camionetas y furgones, hacen de almacenes móviles al abrir las puertas.

Una vez que los porteadores y porteadoras han recorrido las respectivas rampas y trayecto, y hayan alcanzado las zonas de embolsamiento, se esparcen y acuden a la recepción del bulto. En ocasiones hay comerciantes que pagan “mejores comisiones” que otros, por lo que los primeros en llegar son los que se “beneficiarán” ese día quizás de uno o dos euros más que el resto, con suerte. Las comisiones se rigen por la oferta



la demanda, si hay muchas porteadoras el viaje se paga barato, y si hay pocas (esa semana/mes), se paga más caro<sup>1</sup>.

**Imagen 28. Porteadoras por comisión recogiendo los bultos de los camiones, en las zonas de embolsamiento de vehículos de Barrio Chino.**



Fuente. Unai Beoriz. Para el *Diario de Noticias Zeroa Multimedia*

Por otra parte, los transportistas o conductores de esos furgones, suelen separar las cargas más pesadas para entregárselas a los hombres, de las que son algo más ligeras, para dárselas a las mujeres. No es una norma, de hecho, apenas se cumple, sino simplemente, es un acto de compasión, o que responde a un motivo para hacer el trabajo más eficiente por orden quizás de los jefes de esos conductores. Recordar que los bultos suelen pesar entre 50 y 90 kilos aproximadamente, sobre hombres y mujeres que rondan los 70 kilos.

---

<sup>1</sup> M.C. Fuentes Lara y A.M. Rosado Caro. (2021). *Porteadoras: la feminización de la pobreza en la frontera sur*. A través de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA). <https://bit.ly/3cEtwHH>

### Imagen 29. Transportistas entregan la mercancía a los porteadores



Fuente. Rosa Soto

Hay dos formas de pasar el bulto al otro lado. Uno es bridándose al cuerpo, a las puertas del furgón (en la zona de embolsamiento y en los almacenes que hay cercanos), haciendo pasar las cuerdas con las que se atan, a lugares tan peligrosos como el cuello y la cabeza. Y la otra es a pulso, pero sin “encadenar” a su cuerpo. Puesto que una vez se encuentren en la rampa de ascenso al paso fronterizo (por donde habían bajado momentos antes) tienen la posibilidad de hacerlo rodar cuesta arriba o alquilar a un hombre con un patinete para que les suba la mercancía por unos dirhams. De esta forma pueden llegar a adelantar algunas posiciones. Estas dos maneras son las más recurridas, aunque no todo el mundo tiene la posibilidad de alquilar una patineta, por lo que casi todos se lo bridan al cuerpo.

Muchos hombres y mujeres se construyen, a veces compran, esa patineta improvisada, con materiales reciclados, o dejándose en manos de algún familiar o vecino mañoso. Toda ayuda es poca para lograr esta peripecia, que en su último tramo puede toparse con el requisamiento del bulto.

**Imagen 30. Porteadoras haciendo fila para sacar los bultos sobre patinetas, siguiendo las indicaciones de un guardia civil.**



Fuente. Ana Nance. Para *El País*.

En la rampa de ascenso se unen hombres y mujeres, ahí nadie conoce a nadie, pues los primeros de la fila, serán los primeros en pasar al otro lado, y por tanto, los que mayor posibilidad tienen de realizar otro viaje para cargar otro fardo, antes de que cierre la frontera. Esto es hacia las nueve de la mañana aproximadamente, cuando hacen la segunda fila para salir con la mercancía.

Es frecuente que, en este tramo debido a la impaciencia y celeridad que se suscitan por los motivos antes comentados, se den avalanchas, caídas con sus consecuentes lesiones, subidas y bajadas de tensión, fatigas, ataques al corazón, etc. Estamos hablando de mujeres con una edad comprendida, en su mayoría, de entre 40 y 60 años, cargadas con mercancía que en ocasiones llega a 90 kilos, sobrepasando su propio peso, en una pendiente ascendente, y corriendo, sin saber que pasará una vez que crucen el paso fronterizo del lado español.

Incluso ha habido, y no precisamente pocos, casos de porteadoras de más de 60 y 70 años llevando bultos a cuestas<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Anna Vilchez Córdoba. *Barrio Chino. Porteadoras y porteadores*. (2015). <https://bit.ly/3qa2e1x>

**Imagen 31. Porteadoras por comisión hacen rodar sus bultos, mientras que otras los empujan sobre patinetes.**



Fuente. Pablo Ibáñez.

Se junta la mercancía embalada con la de sin embalar, la que va sobre patinetes, con la rodada, y la cargada sobre las espaldas. Las prisas con los sosiegos, los gritos de dolor y de ayuda por alguna caída, con las peleas a escasos metros por pisarse, por los nervios y por colarse en la fila. Y esto es solo una parte, pues luego están las porras de los policías. Éstos tienen la orden última de que no haya heridos, ni problemas, y que se dé el transcurso del porteo de la “mejor” manera posible manteniendo el orden<sup>1</sup>.

Una vez abren las puertas del paso fronterizo, cruzan con la mercancía. El paso (en Beni Ensar) tiene unos tornos que, contra la pared de la jaula del paso, en ocasiones el bulto no cabe, se queda atascado y ralentiza la marcha de las filas.

Cuando llegan al paso fronterizo marroquí, a unos 50 metros desde el español, los gendarmes les pueden dejar pasar o no. No siguen ningún criterio. La arbitrariedad con la que ejercen su trabajo es lo que más frustra y temen los porteadoras. En ocasiones preguntan quién les ha dado ese bulto, o para quién va, ellos dicen el nombre y les dejan pasar o en su defecto les embargan el fardo. Esto es porque los comerciantes, sobornan a los gendarmes para que dejen cruzar su mercancía. A esto

<sup>1</sup> DW Documental. *Las mujeres porteadoras de Melilla*. (2018). <https://bit.ly/3pKo0sy>

se le llama *pagar la ruta*<sup>1</sup>. También si las mujeres son guapas o jóvenes son más beligerantes con ellas.

Una vez pasada la garita de los gendarmes, les espera unos metros finales, otro “parking” de tierra sin asfaltar, pero esta vez con furgones y pequeños camiones vacíos. Suelen ser los propios clientes directamente, aunque a veces mandan a recoger la mercancía a empleados (los que los tengan).

Muchos porteadores trabajan con los comerciantes que tienen más relación (por experiencia), pero otros van cambiando en función de quién pague más esa mercancía esa semana o ese día.

Los fardos se distinguen los que van para unos clientes de otros, por el color del plástico con el que envuelven la mercancía y, a mayores, unos dígitos o letras garabateados. De esta forma los clientes que esperan del lado marroquí, distinguen su mercancía de la del resto.

**Imagen 32. Porteadoras con bultos serigrafiados y envueltos por plásticos de distinto color.**



Fuente. EFE

<sup>1</sup> *Pagar la ruta*, significa que los clientes de los comerciantes melillenses, sobornan a los gendarmes con unas cantidades de dinero para que dejen pasar su mercancía, y si ese día va a ver requisamientos, no sean ellos los afectados.

**Imagen 33. Porteadora con bulto marcado, y alrededor filas de porteadoras junto con los llamados chalecos amarillos<sup>1</sup>.**



Fuente. 21rs.es (21 rs, 2014).

Los bultos suelen estar envueltos con plástico opaco. Los porteadores muchas no saben que llevan en su totalidad, pero presuponen siempre ropa de segunda mano y calzado de segunda mano. A esta mercancía la denominan *jorda*, ropa usada. Otros cargan mantas, pijamas, alimentos como galletas, botellas de refrescos, leche, *Cola-cao* o similares, paquetes de cereales, aceites de girasol, zumos, etc. Los hay que llevan incluso lavadoras, microondas u otros electrodomésticos.

Algunos se aventuran a cruzar productos prohibidos o que no se fabrican en Marruecos, por ejemplo, el alcohol, o las bolsas de plástico, que están prohibidas por ley. La primera por ser un país musulmán, y la segunda una medida tomada en 2016 por el Gobierno marroquí, que prohibía la exportación, importación y fabricación de

---

<sup>1</sup> Marroquíes o melillenses (hablan ambos idiomas) que trabajan conjuntamente con las fuerzas de seguridad españolas, para mediar entre los policías y los porteadores. reorganizan las filas, ayudan a quien se cae, mandan avanza o detenerse (siempre según lo que diga el cuerpo de seguridad español de turno (policía local, guardia civil, policía nacional...)). Lo hacen generalmente a cambio de una concesión, por parte de los policías españoles, de sacar un fardo aún habiendo cerrado la frontera.

bolsas de plástico, para luchar contra la contaminación que estaba y está sufriendo el país (ABC Sociedad, 2016).

Al ser productos que tienen negada su fabricación (como las botellas de alcohol), los tienen que esconder. Lo suelen hacer debajo de las *chilabas*<sup>1</sup>, enrollando la mercancía con cintas adhesivas a sus cuerpos. Son productos que se pagan caro, pero que incrementan el riesgo de sufrir algún accidente si caen y rompen las botellas contra sus cuerpos<sup>2</sup>.

### Imagen 34. Porteadoras escondiendo botellas de pastís en sus ropas. Melilla.



Muchas mujeres incluso, cuando llevan pantalones, de primera mano empaquetados y forrados en bolsas, los sacan y se enfundan en varios pares de pantalones. Son capaces de todo con tal de llevar más mercancía y cobrar unos dirhams de más. Incluso a arriesgarse a que les multen.

Una vez que la mercancía llegue completa y sin desperfecto, podrán cobrar. Inmediatamente después de cobrar, intentarán hacer cola para entrar de nuevo. Ellos y ellas lo llaman hacer “fila”, una de las pocas palabras que aprenden en este trabajo, junto con “porra”, “policía”, “ropa”, y al euro que ellos lo llaman “oro”

Fuente. Ana Nanda. Para *EL País*.

<sup>1</sup> Son prendas de una pieza un poco holgadas, típicas de los países árabes, de lino y algodón.

<sup>2</sup> Amelila Castilla. (2020). EL PAÍS. *La batalla de la hormiga: la azarosa vida de las porteadoras en la frontera sur de Europa*. <https://bit.ly/3xueVGU>

(“un oro”, “dos oro”, “tres oro”, ..., “diez oro”). Pero, ¿qué ocurre si les requisan la mercancía, o ésta se daña? En este caso tendrían que pagar la mitad de su valor, y si no pudiesen, tendrían que trabajar gratis, hasta saldar la deuda con el comerciante<sup>1</sup>.

En torno a las doce del mediodía queda prohibido el contrabando de mercancías. Son tres horas, desde las nueve de la mañana hasta las doce del mediodía, de ahí las prisas por ser los primeros en las colas. El paso cierra en torno a las dos, puesto que también hay melillenses y nadoreños que también tienen que cruzar la frontera y no se dedican al porteo. En el paso de Beni Ensar se les permite algo más de tiempo, hasta la una de la tarde aproximadamente.

Su jornada acaba cuando llegan a casa, en torno a las dos o tres del medio día. Vuelven como han venido, en grupo, en taxis de siete ocupantes incluido su conductor, y con aproximadamente algo menos de diez euros.

## 6.2. Origen y destino de la mercancía

La ruta de las mercancías y productos, ya sean forrados o sin forrar, y legales o ilegales, es siempre la misma. Con origen en Ceuta y Melilla, y el destino Marruecos y el resto de África.

No existe el porteo a la inversa, es decir, de productos con origen en África y que tengan como destino España, y el resto de Europa. En el caso de que melillenses quieran adquirir algún producto de Marruecos, directamente, acceden a Marruecos y se abastecen. Éstos suelen cruzar la frontera para adquirir productos como cerámicas, ropas autóctonas, y alimentos como pescados, mariscos, y algunas frutas y verduras algo más baratas que en la ciudad autónoma.

Los empresarios que han sabido encontrar una oportunidad de negocio y a la vez aprovecharse de la pobreza que hay al otro lado de la frontera de Melilla, pueden ser de diversa procedencia, desde los propios melillenses, españoles, hasta marroquíes, e incluso franceses, belgas, chinos e indios.

El destino final de la mercancía, va a depender en primer lugar del interés del propio comerciante, es decir, de qué productos le interesa exportar y cuáles no, en segundo lugar, del cliente de la mercancía de Marruecos (hasta donde esté dispuesto a mandarlos, si a los clientes de su alrededor, o por todo Marruecos, o fuera de

---

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]



Marruecos), y por último va a depender del desarrollo del sector a donde va dirigido el producto en dicho país. Por ejemplo, Marruecos nunca va importar aceite de oliva, pescado o mariscos, o frutas y hortalizas, en cambio a su población sí que le interesan las prendas importadas, componentes electrónicos de Europa, y leche o yogures, detergentes y productos de belleza.

Podríamos dividir tanto a los comerciantes exportadores como a los clientes receptores en dos grupos: los que trabajan con grandes volúmenes, y los que trabajan con pequeños volúmenes de mercancía. Se les denomina en Marruecos como *petits contrebandiers* y *grands contrebandiers*<sup>1</sup>.

Los pequeños empresarios, que exportan y operan en “pequeñas” cantidades de mercancía, suelen ser los propios melillenses, como mucho algún propietario asiático. Minoristas que venden sus productos a algunos y pequeños comercios en Marruecos a través de porteadores por cuenta propia de a pie, los que trabajan con un vehículo, e incluso con porteadoras y porteadores por comisión. A diferencia de los grandes empresarios, o contrabandistas, estos pequeños comerciantes operan más con alimentos, productos de higiene y limpieza, y ropa de primera mano como albornoces, mantas, pantalones, camisetas (de muy baja calidad), que con jorda (ropa de segunda mano).

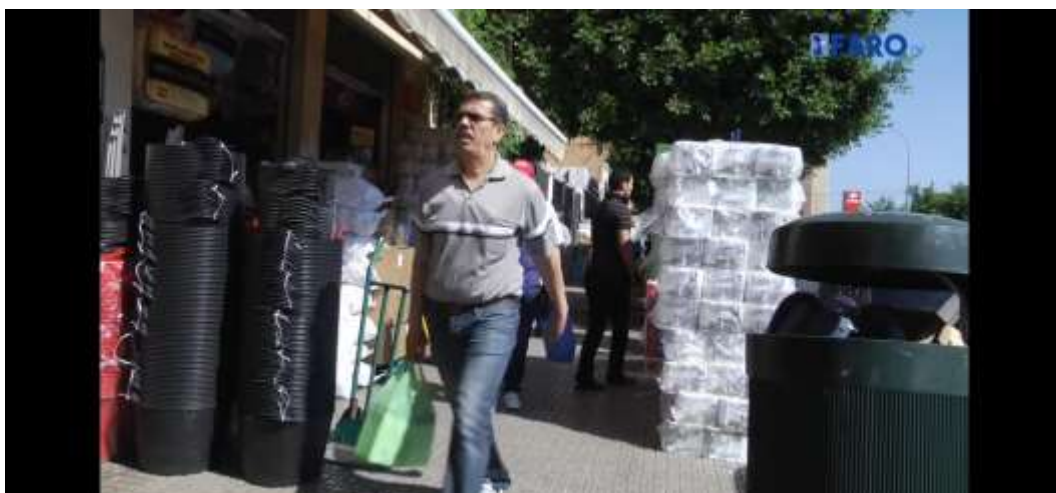
**Imagen 35. Almacén de pequeño comerciante en Melilla. Con consumos en su mayoría alimentarios.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. *Respeto y Dignidad para Mujeres Marroquíes que Portan Mercancías en la Frontera de Marruecos con Ceuta*. (2016). A través de APHDA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía).

Imágenes 36, 37 y 38. Pequeños comercios de Melilla abiertos, a la espera de portadores con vehículo, portadores a pie, y clientes melillenses.



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La fuente es la misma para las tres fotos de la página.

Los grandes comerciantes, que regentan más almacenes (naves consigna) que pequeños locales con venta de cara al público, suelen ser empresarios asiáticos, como chinos, indios, de Taiwán, algunos de países europeos como españoles de la Península, y marroquíes de Casablanca o Tánger. Trabajan con ropa usada, y no usada, pero de temporadas pasadas, o de baja calidad en grandes cantidades.

Los precios de adquisición, por los descuentos por *rappels*, sumados al propio precio unitario (muy bajo por su origen de fabricación), hacen que el producto pueda ser competitivo en el país de destino africano. Trabajan con bultos forrados, con mercancía oculta, que pasan al país vecino sin pagar aranceles, ni impuestos aduaneros. Utilizan para ello a las porteadoras por comisión, que acudiendo en miles durante cuatro días a la semana, a lo largo de todo un año, justifican las estimaciones de los cientos de millones de euros que genera el porteo, según diversas fuentes.

Hay que dejar claro que gran parte de la mercancía que llega a Melilla, no va destinada al consumo por parte de su población. Sino a exportarse para Marruecos, u otros países. Esta exportación se podía hacer de una manera legal, cuando existía la aduana comercial antes de que la cerrasen en 2019, y alegal, en gran medida a las espaldas de las porteadoras.

Existen dos formas de llegada de productos: los que adquieren contenedores llenos de un tipo de género, y los que se hacen con palés de productos. La diferencia reside en el volumen de la mercancía importada.

Los comerciantes que venden su mercancía, a los porteadores por cuenta propia con vehículo, y a los de sin vehículo, generalmente se hacen con palés de productos traídos desde la Península, China y Estados Unidos. Los transportan en contenedores, a través de buques, que desembarcan en el puerto de Melilla. Son encargos a proveedores, y después mandan llevar los palés a través de furgones y camiones desde la zona franca, el puerto, hasta sus negocios en la ciudad.

En cambio, los grandes comerciantes que trabajan más con porteadoras por comisión, por no decir exclusivamente, hacen compras de contenedores al completo de productos como ropa, textiles, calzado y partes de piezas textiles, prendas en su conjunto, y alimentos como cafés, té y especias.

En estas naves consigna, que ponen los empresarios extranjeros a nombre de algún melillense para evitar incurrir en alguna ilegalidad por su calidad de negocio

*alegal*<sup>1</sup>, es donde se embalan los fardos. “Contratan” a melillenses para que le den la forma de bultos a la mercancía durante las tardes y noches, puesto que no llegan de esta forma al comerciante. Algunas ropas de segunda mano, la jorda que llaman, en ocasiones sí que la reciben embalada y envuelta, pero son casos puntuales, de proveedores como ONGs<sup>2</sup> (Moraleta, 2020) o empresarios que trabajan con este tipo de ropa, que ya la envían a África preparada<sup>3</sup>.

Es después de envolverlas, y marcarlas con un signo o número identificativo para no confundirlas con el resto de bultos de otros contrabandistas, cuando las meten en furgones, y las suben para los parkings improvisados, a las zonas de embolsamiento de vehículos de las fronteras de Beni Ensar y Barrio Chino. Desde allá las cargan las porteadoras y cruzan la frontera con las mercancías destino a Marruecos.

### Imagen 39. Vehículo de porteador con mercancía<sup>4</sup>.



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

En el caso del contrabando de alimentos, no se suelen respetar las condiciones de transporte que garanticen su salubridad, y seguridad alimentaria<sup>5</sup>, incurriendo en delitos contra la salud pública. Además de eso, en ocasiones se dan casos de re-etiquetaje de los alimentos. Productos caducados o con fechas de vencimiento muy

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

<sup>2</sup> Éstos tienen contenedores para depositar ropa usada en países desarrollados

<sup>3</sup> Antena 3 Noticias. La vida en la frontera: Marruecos a España. (2016). <https://bit.ly/2UqiwYk>

<sup>4</sup> Aparentemente el porteador está transportando un producto alimenticio a base de pescados y mariscos con el nombre de *Pescamar* en la caja, sin reparar en la cadena de frío.

<sup>5</sup> Trazabilidad, productos elaborados con semielaborados, cadenas de frío, control de temperaturas, productos mal empaquetados o cubiertos, etc.

cercanas a su fecha de recepción, a los que les modifican las etiquetas por otras con fechas de caducidad ficticias.

Por ejemplo, en la siguiente imagen se puede observar como un porteador empuja sobre un patinete cajas de queso de la marca holandesa *Kroon*. No tienen en cuenta ni en las condiciones de temperatura, ni las condiciones físicas del transporte, ni las del ambiente (las cajas de queso en contacto con el polvo y tierra que hubiere, el calor, etc.).

**Imagen 40. Porteador transportando mercancía sobre un patinete.**



Fuente. Faro TV. El Faro de Melilla

En el caso de las ropas y prendas, de primera y segunda mano, las adquieren pequeños comerciantes magrebíes de negocios textiles, que las venden en sus comercios. Pantalones y prendas a 50 céntimos la pieza, 5 dirhams, que ellos pueden sacar a la venta por 10 o 20 dirhams la pieza.

Luego existen otro tipo de contrabandistas que tienen almacenes repartidos por varios distritos de Marruecos, y a los que los comerciantes residentes en ciudades lejanas de las ciudades autónomas, les hacen pedidos de este tipo de mercancías. Estos ya son mayoristas, que envían las prendas y calzados a clientes gerentes de pequeños comercios de dentro y fuera de Marruecos, como Argelia, Mauritania, Mali o Guinea Ecuatorial, sobre todo países de África Subsahariana.

**Tabla 15. Diferencias entre empresarios melillenses que exportan a Marruecos utilizando el comercio atípico**

<b>Diferencias entre los pequeños comerciantes y los grandes comerciantes de Melilla que venden a Marruecos</b>		
	<i>Petits contrabandiers</i>	<i>Grands contrabandiers</i>
<b>Porteadoras a las que acuden</b>	por comisión; por cuenta propia con vehículo; por cuenta propia a pie	por comisión
<b>Clientes</b>	comerciantes de barrio	mayoristas y minoristas de venta de ropa y calzado
<b>Mercancía</b>	productos de ultramarino (comida y bebida; productos de higiene; productos de limpieza), alguna manta, incluso algún producto electrónico bajo pedido	ropa de segunda mano (jorda), ropa de primera mano de mala calidad (de países asiáticos), calzado y mantas
<b>Destino</b>	Marruecos	Marruecos (ciudades cercanas y lejanas de Ceuta y Melilla), resto de África (países subsaharianos)
<b>origen del empresario</b>	melillense o marroquí	marroquíes, chinos, indios, belgas, españoles de la península (Barcelona, Madrid), franceses

Fuente. Elaboración propia en base a la fuente consultada e información obtenida a lo largo del trabajo.

### **6.3. Consecuencias del contrabando de mercancías**

Las consecuencias de esta actividad son muy diversas, desde las económicas, hasta las sociales y humanas que son las más importantes cuando se da algún caso de fallecimiento de alguna porteadora, pasando por las de salud pública, orden público, diplomáticas entre ambos países, y políticas.

En 2012 la Cámara de Comercio Americana en Marruecos estimaba que el comercio *atípico* generaba en torno a los 1.400 millones de euros entre las dos ciudades autónomas y sus provincias limítrofes, y que se lucraban de ello entorno a 45.000

personas de manera directa (porteadoras y porteadores de todo tipo) y 400.000 de manera indirecta (taxistas, policías, gendarmes, seguridad privada, aduanas, empresarios, etc.). Ese mismo año la Cámara de Comercio de Ucha (capital de la región Oriental, que acoge a la provincia de Nador) valoraba en 600 millones de euros al año, el volumen que generaba el porteo entre Melilla y Marruecos. En 2017 se realizó una encuesta informal a la población marroquí acerca del comercio *atípico* donde se extrajeron datos como que la actividad del comercio informal ocupaba en torno a las 110.590 personas<sup>1</sup>.

En 2013 el Real Instituto Elcano tasaba las exportaciones de ambas ciudades autónomas, en base a este método alega, por valor del 30% de las exportaciones totales de España a Marruecos. Del mismo modo el Consejo español de Economía afirmaba en 2005 que generaba en torno a los 1000 millones de euros entre Ceuta y Melilla<sup>2</sup>.

El Seminario Independiente marroquí *Al-Ayam*, cifraba en 90 millones de euros anuales el monto que supone el soborno a los policías para el desarrollo de este comercio *atípico*<sup>2</sup>.

Por otra parte, se estiman en millones de euros las pérdidas en cuanto a aranceles y e impuestos aduaneros los que se están dejando de recaudar con la condición de territorio franco de la ciudad de Melilla sobre Marruecos. Las empresas exportadoras del norte del país sobre todo del sector textil, estaban viendo reducidas sus cifras de ventas debido a la elección de la ciudadanía marroquí de prendas de segunda mano y más baratas de origen chino, así como el calzado. La Cámara de Comercio de Casablanca estimaba que *por cada empleo que se generaba en el contrabando, se perdían o destruían diez empleos reglados (de manera legal)*<sup>3</sup>.

Como se puede observar no se trata de una actividad baladí la que se da en el norte de Marruecos, sino que supone una fuente de ingresos considerable para las arcas de ambos países. Además de los miles de puestos de trabajo que genera, y las familias que de ella dependen. Si bien es cierto que Marruecos encuentra razones suficientes

---

<sup>1</sup> Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. Investigaciones Geográficas, (72), 101-124.  
<https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

<sup>2</sup> Ana Rosado, Blanca Goenechea, Cristina Fuentes y Cristina Serván (2016). *Respeto y dignidad para las mujeres marroquíes que portan mercancías en la frontera de Marruecos con Ceuta*. A través de APHDA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía).

<sup>3</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

para oponerse a esta actividad alegal, desde las económicas, hasta las sanitarias y sociales.

El contrabando está acarreado que las empresas del sector textil del norte de Marruecos y de otros sectores productivos (algún productor alimentario como bollería, pastelería, productores de zumos, yogures y lácteos, etc.) vean sus ingresos reducidos debido a la entrada continua de productos extranjeros procedentes de China, Europa y Estados Unidos, más baratos, con todo lo que ello supone en cuanto a la pérdida de recaudación de impuestos directos, indirectos, pérdidas de empleo, estancamiento o incluso atraso económico de las regiones afectadas.

Otra de las razones por las que Marruecos no quiere que se dé más el comercio atípico es por la imagen de las porteadoras y la representación del país en ellas, frente al resto del mundo, y más frente a España con la que tiene encontronazos diplomáticos cada cierto tiempo.

Las muertes son otro factor importante a tener en cuenta, si no el más importante. Desde el 2008 que falleció la primera porteadora (que se tenga constancia), en el paso fronterizo de Barrio Chino (Melilla), la lista se fue engrosando hasta llegar a más de una decena entre las porteadoras de ambas ciudades autónomas, la última en Ceuta en 2019 (madre de cuatro hijos), al despeñarse de un altiplano. Tenía intención de pasar la noche en la frontera para conseguir un ticket por la mañana para trabajar.

A las muertes directas que se dan por aplastamientos y demás, se les añaden las intoxicaciones alimentarias del lado marroquí, pues los españoles no consumen esos alimentos. El reetiquetado<sup>1</sup> de los productos y la mala manipulación en cuanto al transporte y almacenaje de los mismos, supone un deterioro del producto que llega en mal estado al consumidor final, provocándole intoxicaciones alimentarias por parásitos, bacterias, etc., (que proliferan en los alimentos al descongelarse de manera inadecuada, o se mezclaban con el polvo del aire, etc.)<sup>2</sup> (La Verdad de Ceuta, 2015).

También encontramos los problemas de orden público que se dan en las fronteras debido a la cantidad de porteadores que acuden a trabajar haciendo el trasiego de otros (turismo, compras, viajes, otros trabajos), más densa y prolongada. El descontento es tal por la situación de aglomeración que se llega a dar en los pasos

---

<sup>1</sup> Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. [ <http://hdl.handle.net/10481/48864> ]

<sup>2</sup> La Verdad de Ceuta. *Intervienen en Castillejos cerca de 40 toneladas de alimentos procedentes de Ceuta*. (2015). <https://bit.ly/2TVTWOz>



fronterizos (colas durante horas), que los melillenses desisten en bajar a Marruecos a visitar a familiares o hacer turismo, perjudicando a la economía marroquí.

A la par se encontrarían las medidas tomadas por Marruecos sobre los cierres de las aduanas y pasos fronterizos, consiguiendo “ahogar” la economía de Ceuta y de Melilla (esos días de veto a la entrada de mercancías de manera alega). Y a la vez, conseguir aumentar el descontento y perjuicio a España, dañando las relaciones entre ambos países, minando poco a poco los Acuerdos de Buena Vecindad firmados en Rabat en 1991.

## 7. Conclusiones

La relación comercial y social de ceutíes y melillenses con Marruecos, no se entendería sin el bagaje histórico, y la localización de ambas ciudades autónomas enclavadas en el norte de África.

A través de esas relaciones comerciales con Marruecos, y con la entrada de España en la UE, Ceuta y Melilla reciben los beneficios y concesiones en materia fiscal y tributaria que las deja en una condición más ventajosa que los países que les rodean.

La diferencia en riqueza de España, y Melilla concretamente, con respecto a Marruecos es lo que empuja a ejercer el porteo. Es decir, sin una cantidad monetaria que puedan pagar los empresarios melillenses a las porteadoras, que les parezca a éstas suficiente o rentable por aguantar las condiciones de trabajo, no se daría el porteo.

El porteo suele ser en última instancia el empleo al que recurren las personas más desfavorecidas, residentes en las provincias de alrededor de Ceuta y Melilla, si bien es cierto que no solo se dedican al porteo magrebíes, de hecho, cada vez hay más melillenses y ceutíes.

Principalmente el porteo lo ejercen mujeres porque se quedan sin ingresos regulares que antes solían generar sus cónyuges.

No olvidemos que es una cultura donde rige un sistema patriarcal. Es el hombre el que sale a buscar trabajo, y la mujer depende de él económicamente. Donde su función como mujer “no es otra” que la de criar a los hijos, y dedicarse a las tareas del

hogar (esto en boca de la sociedad marroquí). Y al no estar sus cónyuges, salen ellas a buscar un trabajo, y es cuando recaen en el porteo.

Se sienten repudiadas por la sociedad marroquí, puesto que creen que las que trabajan en el contrabando o *trabando* como lo llaman en Marruecos, son: en primera instancia mujeres separadas, es decir, no valen como mujer al no haber conseguido mantener a sus maridos cerca de ellas; bien son pobres, porque... ¿quién va a dedicarse al porteo si no es porque está pasando mucha hambre?; son susceptibles de mantener relaciones sexuales con cualquier hombre que trabaje cerca de la frontera de noche (en otros empleos no tendrían por qué pensar eso de nadie) haciéndolas cargar con etiquetas como “fulanas”; sus cuerpos están dañados por las pesadas cargas y caídas que sufren, haciendo de ellas mujeres susceptiblemente “menos bellas”; son mujeres sin estudios, que aunque los tengan, es lo primero que la sociedad piensa de ellas al estar cargando fardos de hasta 90 kilos aproximadamente durante horas; hacen pasar vergüenza a Marruecos frente a España; traen alimentos caducados a Marruecos haciendo enfermar a sus compatriotas. Todo esto y más es lo que piensa la sociedad marroquí de ellas. Si bien es cierto que también despiertan compasión y lástima en muchas otras personas.

Se sienten fatal, tanto por el estigma que conlleva, como por las condiciones laborales.

Es un comercio, que de atípico no tiene nada, lleva realizándose durante al menos tres décadas.

La picaresca de la sociedad marroquí y la pobreza, son las razones que han provocado el mal uso de la legislación marroquí en cuanto a la entrada de bienes en concepto de equipaje de mano.

El porteo deja cientos de millones para las ciudades autónomas españolas, pero perjudica a empresas marroquíes de sectores estratégicos, como el textil.

Marruecos está limitando poco a poco este tipo de comercio, a la par que lo sustituye con medidas de bajada de derechos arancelarios, y de los impuestos a la importación, para que las empresas en vez de pasar su mercancía por Melilla o Ceuta, llegue directamente al país. Un ejemplo son la prohibición del porteo en Ceuta desde el año 2019, y el cierre de la aduana comercial de Melilla en agosto de 2018.

En esta actividad, se vulneran de una manera flagrante los derechos humanos en la frontera, donde siempre son ellas y ellos (trabajadores del porteo) las víctimas.

Solo las denuncias a través de instituciones y medios relativamente importantes o de cierto calado en la sociedad, lo que provoca que los Gobiernos de ambos países tomen medidas al respecto. Después de ciertas muertes, y su exposición a través de medios, es que primero se limitó y ya más tarde se prohibió el porteo como en el caso de Ceuta.

Las consecuencias negativas del comercio atípico son en un gran número de marcos (derechos humanos, económicos, sociales, de orden público, sanitarios, diplomáticos, etc.), mientras que las positivas solo van orientadas al empleo que genera esta actividad para los comercio melillenses y ceutíes, la contratación extra de funcionarios para atender y facilitar el porteo en frontera, y los empleos directos e indirectos que genera para los magrebíes.

## 8. Bibliografía

### ARTÍCULOS Y TRABAJOS ACADÉMICOS, DE INVESTIGACIÓN Y DIVULGACIÓN.

Arriaga Rodríguez, J.C. (2012). *El concepto frontera en la geografía humana*. Perspect. geogr. Vol. 17. Año 2012. enero-diciembre, pp. 72-96. <https://bit.ly/3gkrNsh>

Blas Jesús Imbroda Ortiz. (2015). *LA POSICIÓN DE MELILLA EN LA HISTORIA CONSTITUCIONAL ESPAÑOLA*. Publicaciones y Divulgación Científica. Universidad de Málaga. De <https://bit.ly/35RyJlt4>

Dina Krichker (2019). *They carry the border on their backs: Atypical commerce and bodies' policing in Barrio Chino, Melilla*. De Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers).

Fuentes Lara, C. (2016). *Respeto y Dignidad para Mujeres Marroquíes que Portan Mercancías en la Frontera de Marruecos con Ceuta*. De APHDA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía).

Fuentes Lara, C. Encarnación Quesada, M. (2018). *Mujeres transfronterizas: el eslabón más vulnerable del "borderland". Una comparativa entre las fronteras de México-Guatemala y España-Marruecos*. Publicaciones científicas Universidad Carlos III de Madrid. <https://doi.org/10.20318/femeris.2019.4572>

Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017. <http://hdl.handle.net/10481/48864>

Instituto de estudios ceutíes. (2013). *Diagnóstico de la situación sociolaboral de las trabajadoras transfronterizas del servicio doméstico*.

López Bueno, J. M. (2017). Melilla y sus relaciones con su entorno marroquí inmediato: teoría, práctica y oportunidades. *Aldaba*, (35), 91–108. <https://doi.org/10.5944/aldaba.35.2011.20523>

M.C. Fuentes Lara y A.M. Rosado Caro. (2021). *Porteadoras: la feminización de la pobreza en la frontera sur*. De la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA). <https://bit.ly/3cEtwHH>

O. Ananou y F. Jiménez Bautista. (2016). *La movilidad transfronteriza: el caso de Melilla-Nador*. Revista de Humanidades, 28 p. 169-196. ISSN 1130-5029.

Pérez Castro, M.A. y Montero Alonso, M.A. (2014). *ESTUDIOS ECONÓMICOS SECTORIALES DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA*. Agencia de Desarrollo Local Consejería de Economía y Hacienda – Ciudad Autónoma de Melilla.

Ponce Herrero, G., & Martí Ciriquián, P. (2019). *El complejo urbano transfronterizo Melilla-Nador*. *Investigaciones Geográficas*, (72), 101-124.  
<https://doi.org/10.14198/INGEO2019.72.05>

Virgilio González Fernández y Tomás J. López-Guzmán Guzmán. (2009). *Melilla: fiscalidad local y actividad comercial: una reflexión*. *BOLETÍN ECONÓMICO DE ICE* N°2958.

### **DOCUMENTALES, REPORTAJES, Y DEMÁS DOCUMENTOS EN VIDEO .**

DW Documental. *Las mujeres porteadoras de Melilla*. (2018).  
<https://bit.ly/3pKo0sy>

Antena 3 Noticias. *La vida en la frontera: De Marruecos a España*. (2016).  
<https://bit.ly/2UqiwYk>

Anna Vilchez Córdoba. *Barrio Chino. Porteadoras y porteadores*. (2015).  
<https://bit.ly/3qa2e1x>

FaroTV Melilla. *Así es el comercio en la frontera de Melilla*. (2016).  
<https://bit.ly/3w5t7oB>

FaroTV Melilla. *Los comerciantes y transportistas critican el cierre de frontera*. (2017). <https://bit.ly/3dw0FFT>

EITB. *La labor de las porteadoras en Melilla, a cambio de 3 euros*. (2014).  
<https://bit.ly/3wabyUi>

José Sánchez Hachero. *Porteadores de Melilla*. (2016). <https://bit.ly/3637tqr>

## 9. Anexo

En este capítulo se van a mostrar algunas de las declaraciones de mujeres y hombres porteadores, y de otras personas que interactúan con ellos en su día a día, para mostrar la crudeza del trabajo en sí, las condiciones en que lo llevan a cabo, y algunas consecuencias fatales que han podido llegar a sufrir a lo largo de la historia del porteo.

La mayor parte de estas declaraciones son una recopilación del trabajo de campo hecho por la profesora de la Universidad de Granada María Cristina Fuentes Lara, para su tesis doctoral, y otros informes elaborados para Asociaciones como APHDA (Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía) en estos últimos años. La mayoría son testimonios de porteadoras de Ceuta, pero es perfectamente extrapolable para con las porteadoras de Melilla hasta cierto punto.

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

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

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

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

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

*“En el túnel [así llaman las porteadoras al paso del Biutz] a una mujer mayor el policía marroquí le quiso romper el bulto la cuerda y le cortó el cuello [hace el gesto de*

*cortarle el cuello con un cuchillo] y... la pusieron en una silla, la llevaron a Sania de Rmel, la llevaron a Rabat y ahí falleció.”*

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

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

*“A las once de la mañana ya estaba de vuelta con alrededor de 40 kilogramos al hombro, cuando las autoridades marroquíes la pararon y le confiscaron la mercancía. “Ella no se detuvo y siguió a la policía hasta la aduana, les suplicó que le devolvieran la mercancía porque al día siguiente tenía que pagar el alquiler”, explica a eldiario.es la Asociación Gran Rif de Derechos Humanos.*

*A pesar de padecer diabetes, se quedó todo el día a las puertas de donde se almacenó la mercancía, llorando y sin comer. “Sufrió un ataque de nervios y sobre las seis de la tarde, al levantarse, se desplomó y falleció de un infarto”, detalla la organización desde la frontera de Beni Ensar.*

*“Era de Oujda, pero llevaba tiempo aquí. Era muy conocida en la frontera, muy querida y muy buena gente”, añade la misma fuente.”<sup>1</sup>(Moreno, 2020).*

*Representante de la asociación Tawaza, Fatima Allouch: “ninguna porteadora trabaja para ella misma, el dinero que ganan es para alimentar a otros”.*

*“nunca me había imaginado trabajar en este trabajo, ¿sabes? No me gusta... pero cuando tenemos dos niños y mi marido sin trabajo...” (Fnideq, 36 años, casada, dos hijos).*

*“porque falleció mi marido y no tenía ni casa ni nada”. (Tetuán, 39 años, viuda, una hija).*

*“desde que comencé es horroroso, nunca he visto un día bueno, desde que llegué es horrible”. (Casablanca, 46 años, casada, un hijo)*

---

<sup>1</sup> Sonia Moreno. *Una porteadora muere en la frontera con Melilla después de que Marruecos le retirase su mercancía.* (2020). Para el elDiaro.es. <https://bit.ly/3qiFAUy>

*“el miedo, tenemos miedo a la policía, es lo más difícil ahora”. (Chefchaouen, 63 años, casada, cuatro hijos).*

*“Hay quien también va a dormir por El Príncipe, pero suele haber muchos problemas ahí. A veces los niños de 17 y 18 años vienen amenazándonos con pistolas y nos quitan la mercancía. Incluso a veces hay muertes ahí y todo”. (Tetuán, 33 años, divorciada, un hijo).*

*“Ahí estamos expuestas al robo, a la humillación, a las palabras malsonantes por parte de los yonquis de El Príncipe...muchas chicas bajan que sido robadas, expuestas a muchas cosas”. (M'diq, 36 años, casada, tres hijos).*

*“Y claro el acoso sexual...muchas mujeres jóvenes que me dijeron que si no aceptas, tanto de la policía marroquí como de la española, una cita después o algo sexual...pues no pasas...y recibes represiones de manera o de otra... y entonces hay chicas que han dicho: “yo frente a eso me dejo hacer punto y final, no tengo más remedio””. (Nadia Näir, miembro de la Asociación Unión de la Acción Feminista).*

*“A veces incluso sufren robos o hasta violaciones por parte de borrachos que están por ahí en la frontera”. (Khadilla Ziani, Presidenta de la Asociación del Desafío para el Desarrollo y la Cultura).*

*“el sufrimiento debido al maltrato, porque hay maltrato, violaciones...agresiones sexuales en la frontera. La corrupción declarada y no declarada”. (Mohssin Chergui, periodista del Chamal Janoub).*

*“Me he perdido, la frontera me ha destrozado, un poco de miedo, golpes, hambre, trasnochar, no aprovecho a mis hijos ni ellos a mí, lo peor es la frontera y no se lo deseo a ningún musulmán”. (M'diq, 36 años, casada, tres hijos).*

*“Me da miedo. Miedo acabar por los suelos, a ser golpeada, incluso a morir (...). Hay mucha gente que ha muerto, solo caminando han matado a otras, ¡las han matado! (...). Acabaron pisoteadas en el suelo por la parte del cuello provocándoles la muerte”. (Tetuán, 57 años, casada, seis hijos).*

*“Pasé la noche ahí, me pusieron dos (fardos), me caí con los bultos y me rompí”. (Casablanca, 36 años, casada, dos hijas).*

*“Tengo piedras en el hígado, de los nervios y el peso (de los fardos). Sí, sí, me lo dijo un doctor en Rabat, y tengo la columna desviada. Me hizo una radiografía”. (Casablanca, 45 años, divorciada, dos hijos).*



*“El peso, la dureza del trabajo, la violencia física... es muy duro. Es mi peor pesadilla, tener que ir a la frontera. Es una auténtica pesadilla. Es muy duro”. (Uad Lau, 54 años, seis hijos).*

*“no hay respeto, tienes que tener cuidado, no relacionarte (...), la injusticia”. (Fez, 56 años, casada, dos hijos).*

*“Es un trabajo que te da vergüenza ante toda la sociedad. Es mi opinión no es un trabajo digno”. (Tetuán, 40 años, soltera, sin hijos).*

*“Lo peor es que odio este trabajo, el colapso, ese camino...pido que Dios me dé un trabajo y no vaya más ahí, ya odio todo (...). Lo odio, no te voy a engañar, me gustaría no entrar a Ceuta nunca más, la odio, la odio, mucha gente, levantarse temprano, no hay vida ahí”. (Tetuán, 48 años, casada, dos hijos).*

*“Lo peor son los golpes y te insultan: “puta, si fueras una persona correcta no hubieras venido aquí””. (M’diq, 46 años, divorciada, dos hijas).*

*“El hecho de tener que pasar la noche en la frontera hace que se produzcan situaciones indecentes relacionadas con el tema del sexo”. (Khadilla Ziani, presidenta de la Asociación del Desafío para el Desarrollo y la Cultura).*

*“Mi mujer nunca ha trabajado como hamala, nunca, nunca, ella en casas, en la limpieza sí. Yo nunca permitiría que mi mujer trabajara como hamala, nunca”. (Tetuán, tres hijos, marido de empleada doméstica en Ceuta).*

*“Deseo que ninguna mujer llegue a eso, yo ya no tengo valor, dignidad, muchas cosas...he perdido mi vida ahí en Ceuta, ya no tengo ningún valor (...). La frontera me ha quitado valor, las mujeres en la cola mezcladas con hombres...un ambiente que no es...”. (M’diq, 36 años, casada, tres hijos).*

*“Hoy en día mucha gente duerme ahí tirada en la playa en los cartones, que no le da tiempo de salir, ahí con el frío y todo, ellas ahí, y le dices: “vete a tu casa”, y te dicen: “¡qué vamos a hacer! Tengo que pagar cuatro meses de alquiler, facturas de la luz”, me cuenta esto la gente, gracias a Dios yo no he llegado a esta situación”. (Tetuán, 48 años, casada, dos hijos).*

*“Necesitaba dinero, por eso decidí trabajar en la frontera. Los niños no tenían qué comer y no pude hacer otra cosa”. (Tetuán, 46 años, casada, cinco hijos).*

*“Tengo que alimentarlos, tengo que educarlos, tengo que pagar agua, tengo que pagar la luz, tengo que hacer esto y aquello, tengo que vestirlos (...). Un sueldo para*

*mantener a los niños. Que si azúcar, que si aceite, que la luz y el agua... Siempre estoy asustada con que me van a cortar la luz... Y hay que comprar para los niños. Necesito de todo. Muchas veces no encuentro ni con que desayunar, solo aceite. A veces no tengo ni para darles el desayuno. A veces me dan fiado de la tienda". (Uad Lau, 54 años, viuda, seis hijos).*

*"Los separamos en dos filas, una para hombres y otra para mujeres", afirma otro Guardia Civil llamado Román que se encarga de hacer tours para periodistas por esta puerta de la valla de Melilla. "No saben hacer colas, son un poco primitivos", nos confiesa otro agente."<sup>1</sup> (Alexandre, 2018)*

Los testimonios a los que ha tenido acceso la profesora durante su investigación son muchos y muy variados en cuanto al relator, éstos son solo algunos de ellos, sumados a los de otras fuentes (reportajes).

Aquí no se han tenido en cuenta muchas confesiones de policías, de empresarios sobre trapicheos, de políticos y funcionarios de ambos países sobre el tema, y que invito a que se consulten puesto que son francamente de gran valor testimonial.

Fuentes Lara, C. *Las mujeres porteadoras en la frontera hispano-marroquí: El caso de Ceuta*. Granada: Universidad de Granada, 2017.

[<http://hdl.handle.net/10481/48864>].

---

<sup>1</sup> Albert Alexandre. *Barrio chino: cuando la frontera es un buen negocio*. (2018). Para ctxt.es. <https://bit.ly/35Jsu9B>