

## Empresariado étnico en España.

El negocio de la maleta en Alicante y Tánger: Descifrando el circuito mediterráneo.

Natalia Ribas y Juan David Sempere

# El negocio de la maleta en Alicante y Tánger: Descifrando el circuito mediterráneo<sup>1</sup>

Natalia Ribas y Juan David Sempere

Hay tantísimas fronteras  
que dividen a la gente,  
pero por cada frontera  
existe también un puente

GINA VALDÉS  
(Isabel Parra, El libro Mayor de Violeta Parra)

“(... ) but the hobo in this account was a worker who wandered,  
whose number at times when work was plenty  
and development wide-ranging must have exceeded two hundred thousand.  
This was the urgently needed labor force of the frontier.  
Indeed, he was a creature of the frontier,  
and he moved into history with the frontier” (ANDERSON)

## La selección de un escenario

En los capítulos anteriores, las diferentes colaboraciones han abordado el tema sobre el empresariado étnico en España desde una amplia multiplicidad de casos empíricos. No obstante, la aportación que aquí se presenta es radicalmente distinta. No nos proponemos en este último abordaje limitarnos a un análisis restringido a la pura definición del empresariado étnico en España, tal cual se delimitó en la introducción del libro. Este capítulo está pensado como un

<sup>1</sup> Quisieramos aquí agradecer la lectura crítica del capítulo por parte de Joaquín Beltrán, a partir de la cual hemos intentado recoger sus sugerencias.

complemento a los trabajos anteriores, con la intención de conceder una mayor importancia al carácter transnacional del fenómeno del empresariado étnico así como de encontrar adecuados marcos de examen empírico relacionados con este emergente carácter.

Al buscar un intento de análisis del empresariado étnico en España en el contexto de las circulaciones migratorias, son los enfoques vinculados a los análisis de las prácticas transnacionales los que nos permiten ir más allá de lo ya investigado. Más allá de los modelos clásicos de integración social de los inmigrantes (asociados a modelos de origen-destino, que habían convertido el inmigrante fordista en objeto de estudio en ciencias sociales). En este sentido un buen e interesante punto de partida para captar el sentido de la circularidad son aquellos tipos de análisis que intentan conceptualizar las nuevas relaciones a partir de vínculos existentes entre sociedades de origen y de destino; pero que se establecen en sentido circular y complejo en vez de unidireccional y estático (así como estatal). Más allá de los modelos clásicos, algunos autores contemporáneos que trabajan el tema de las migraciones internacionales, están poniendo en tela de juicio los paradigmas dominantes sobre el sedentarismo de las personas, señalando que los seres humanos son móviles por naturaleza y no sedentarios, y subrayan cómo la “cultura de la emigración” es una estrategia constante entre ciertas poblaciones. De ahí hoy el renovado interés del estudio de la movilidad contemporánea como uno de los cambios inherentes, así como consecuentes, de los procesos de globalización económica (Ribas, 2002).

En el caso del Mediterráneo Occidental (no abordamos ni mucho menos, toda la región mediterránea), uno de los pocos investigadores que se centra en la naturaleza de la circularidad es Tarrius (1992). Para ello, este autor visualiza una dinámica circular del territorio entre Marruecos, España y Francia; la cual parece considerar como una característica importante del estilo de vida de los inmigrantes de origen magrebí. Este tipo de autores se plantean temas de investigación asociados a las nuevas articulaciones de las lógicas capitalistas con una explicación argumental que supera el ámbito de la estructuración espacial del Estado-nación. Es en este sentido que Tarrius acuña el término de “territorios circulares” referidos a ciertos grupos de población en los que el movimiento es una característica; son las idas y venidas, las entradas y salidas entre mundos designados como distintos (Tarrius, 2000: 8). Tomando como base una investigación concreta en un céntrico barrio marsellés, el barrio de Belsunce (el denominado barrio árabe por el resto de los marselleses). Este autor define el nomadismo de la población según tres criterios: por la fidelidad al lugar de origen, por la ausencia de una especialización profesional heredada y por un distanciamiento de la perspectiva de la integración, e incluso por una instrumentalización pasajera de la ciudadanía (Tarrius, 2002: 32). Por su parte, Peraldi (2001), en una línea similar, apunta a cómo las migraciones circulares se presentan como contrapunto de las migraciones económicamente programadas y políticamente controladas, típicas de la era

fordista. Éstas se caracterizan por la utilización de las redes comerciales organizadas en distintos mundos, política y culturalmente antagónicos. Peraldi analiza los regímenes particulares de movilidad describiendo las trayectorias de los comerciantes, los cuales articulan circulación migratoria y deambular comercial. En dichos regímenes, los actores sociales utilizan los recursos de la flexibilidad y la movilidad para conseguir poder estar simultáneamente presentes en mundos catalogados y percibidos como distintos.

En este capítulo trataremos de considerar este marco general de la circularidad en el espacio mediterráneo cruzándolo con las diversas formas de “empresariado circular” que emergen en distintos lugares, ciudades, del Mediterráneo. No obstante, múltiples podrían haber sido las ciudades objeto de nuestra atención, sobre todo aquéllas que históricamente han sido consideradas como bastiones del comercio mediterráneo o bien urbes, que han sido construidas, imaginadas y frecuentemente exotizadas como espacios de encuentro entre culturas, entre mundos considerados como diferentes. ¿Qué tipo de ciudades candidatas podrían ser?, ¿Alicante, Barcelona, Marsella, Orán, Palermo, Tánger?

Intentaremos razonar de diversas formas esta pregunta articulando distintos niveles de respuesta. En primer lugar, teniendo presentes las migraciones mediterráneas, podemos destacar cómo en la actualidad, el estrecho de Gibraltar y la ruta de Orán a Alicante son escenarios de importantes movimientos de población hacia la Unión Europea; además durante los años noventa ambas vías han protagonizado trágicas migraciones. Por sus puertos ha pasado y pasa, una gran parte de la población inmigrante que vive y trabaja hoy en los países europeos.

Desde el contexto de las migraciones internacionales subrayamos el papel clave de los migrantes como actores estratégicos de las movilizaciones actuales en el Mediterráneo. En consecuencia, es a partir de ellos que comprendemos estos espacios-frontera en el análisis del paisaje de lo global. En segundo lugar, también cabría añadir dentro de la concepción de estos espacios-frontera, cómo éstos nos permiten establecer de una forma estratégica (desde la concepción de emplazamiento estratégico de investigación de Merton, un sociólogo estadounidense ya clásico en los estudios teóricos), y nos dejan dilucidar de una forma más clara los concretos procesos de materialización en el espacio de un escenario global de las migraciones en la región mediterránea. Con estos dos estudios de caso, de carácter etnográfico, Alicante y Tánger, nos enfrentamos así en este capítulo a una de las mayores contradicciones que presenta el análisis de la circularidad en las migraciones y que nos parecen importantes considerar al examinar el fenómeno del empresariado étnico en países mediterráneos.

A nivel externo, Europa recrudece su política de visados; a nivel nacional, Marruecos se transforma políticamente (reforma profunda de la administración, renovada acción de la sociedad civil); a nivel urbano, se crean nuevos barrios-ciudades producto de las complejas dinámicas de las migraciones internas y del éxodo rural. A nivel de los procesos de la economía global,

el capital neoliberal fomenta desde la producción, el crecimiento de las zonas francas y la deslocalización de la telefonía y del textil y, desde el consumo, la extensión de las rutas del contrabando en regiones fronterizas. De este modo, Tánger, esta esquina africana, nos sirve como emplazamiento estratégico para aproximarnos al estudio de las movilidades en un lugar fronterizo seleccionado, específico, en los territorios de la circularidad. Representa el espacio a través del cual podemos analizar qué sucede a nivel concreto en estos lugares que representan en sí mismos barreras físicas, espacios de control. Estos espacios, como también sucede con Alicante, nos ofrecen la oportunidad de aproximarnos a un espacio de ruptura. A través de este espacio podemos constatar cambios concretos del entorno urbano contemporáneo sumido en el consumo (junto el auge de la hegemonía de la imagen y de la cultura de masas) y en la vivencia de la movilidad, sobre todo, de las poblaciones más jóvenes. En general, el capital, los productos y las ideas se han vuelto más móviles, mientras que ciertas categorías laborales, constreñidas por las leyes de inmigración, continúan bajo el control y la penalización de la movilidad. Considerando el cierre de fronteras (militarización, aumento de efectivos policiales, etc.), estos tipos de fronteras pueden también entenderse como lugares de resistencia a la globalización en el contexto de estudio de las movilidades mediterráneas, a través de las prácticas que envuelve, la clandestinidad. Tánger como lugar fronterizo intercontinental representa un espacio clave en los circuitos de capital, encarna también uno de los primeros amortiguadores de la salida de los flujos de migración, uno de los primeros nexos de salida y una de las fronteras más permeables hacia Europa. Muestra también el funcionamiento de un trampolín de los proyectos migratorios hacia una supuesta fácil inserción en ocupaciones agrícolas irregulares (como ocurre muy concretamente con el caso del Poniente almeriense; véase Sempere, 2002), en definitiva, el primer trampolín hacia la “Europa fortaleza”. Además, en el contexto histórico de las migraciones internacionales, este espacio (como también sucede con Alicante) experimenta tanto a través de la vía terrestre como a través de la vía marítima las grandes operaciones de retorno estival de los emigrantes residentes en Europa: el paso del Estrecho por Andalucía.

Lógicamente, el caso de Tánger dentro de los circuitos del Mediterráneo es particularmente relevante por el hecho de padecer, en primera línea, el cierre de la denominada Europa fortaleza, lo que conlleva y fomenta los circuitos de tipo de clandestino. En consecuencia, se reinventan distintas formas de movilidad, aparecen ciudades que son lugares de paso de las migraciones Norte-Sur, lugares que configuran los puntos de la transitoriedad en los proyectos migratorios –por ejemplo, de los subsaharianos en Tánger o de los argelinos en Alicante–, son nexos de tránsito de mercancías y de personas. Así como son también espacios clave de la intensificación de la movilidad de las personas en los circuitos turísticos (como en el caso de Alicante, y como en algunos lugares de Marruecos). Y simultáneamente escenario de la deslocalización industrial del Norte (especialmente del textil y los servicios) y de la feminización de la mano de obra en el caso de Tánger.

Al otro lado del Mediterráneo, la ciudad portuaria de Alicante se transforma en múltiples sentidos, en interacción con las dinámicas circulatorias, especialmente en el caso del crecimiento del comercio étnico. Crecimiento debido en gran medida al hecho de que su puerto es a la vez una zona de tránsito y de frontera de la Europa Mediterránea, así como un centro turístico. Este hecho es en parte, novedoso, pero por otra parte, de índole histórica, ya que existe en Alicante desde los años sesenta, una considerable movilidad de personas peculiarizada por un rico mosaico de movیلidades: los *piéd-noirs* llegados en la década de 1960 desde la recién independizada Argelia, un fuerte éxodo rural, la llegada de los jubilados europeos instalados en esta costa así como en la costa andaluza y vinculados a una actividad turística desbocada, los comerciantes argelinos y los asalariados marroquíes.

¿Por qué la importancia estratégica de Alicante en estos circuitos? Se debe a una respuesta en principio simple. Principalmente por la operación de una ruta marítima, el barco procedente de Orán: la línea de ferry regular que conecta la península ibérica con Argelia. Esta ha sido la única existente hasta el año 2001 entre España y Argelia, por tanto un factor esencial para comprender las migraciones, sus circulaciones y su expresión potencial en la economía de bazares en Alicante. Para muchas personas este trayecto supone esa mirada constante ante un escaparate, desde Orán que mira al desenfrenado consumo del otro lado (en una mirada un tanto cargada de *esterofilia*, como se diría en italiano). Otros movimientos a destacar comprenden aquí la intensificación del tránsito de pasajeros de la línea Alicante-Orán (desde 1988), la vía de la operación paso del Estrecho de corte argelina.

Las formas de migración fronterizada típicas del momento actual de los circuitos mediterráneos tienen también su impacto sobre la ciudad de Alicante. Desde la entrada en vigor del sistema Schengen, Alicante se ha transformado en una auténtica frontera, una puerta giratoria desde donde se influencia al Magreb y por donde se transita hacia España. Estos movimientos han hecho mella en la estructuración del puerto, desde el refuerzo de fronteras y su expresión en los controles hasta los sistemas alternativos y paralelos a las vías formales, tanto de personas como de mercancías, especialmente a partir de las distintas modalidades de organización de los *containers*. Pese al peso fronterizo, la población de la ciudad tiende a dar la espalda a la estación portuaria, se la rechaza, se la asume dentro del trabajo de limpieza del centro histórico. No obstante, cabría preguntarse ¿Se sienten ellos fronterizos?, posiblemente no, ya que no tienen una memoria histórica que les recuerde el simbolismo de su circulación pasada, ni siquiera un monumento a los *piéd-noirs*, como sí existe, por ejemplo, en Marsella, bastión por excelencia de la llegada de los *piéd-noirs* en Francia.

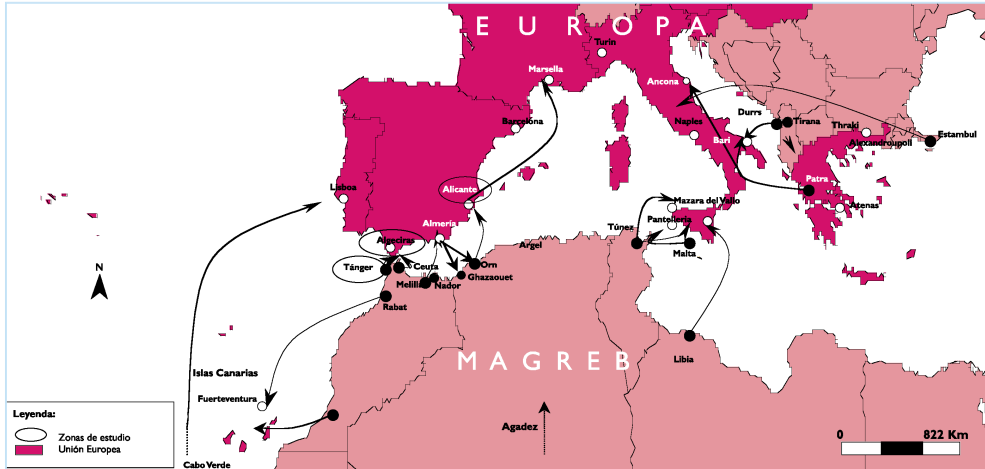
Sí en parte ambas urbes no se asemejan demasiado, por otra parte, si existen convergencias entre las dos etnografías de frontera. Un punto en común entre ambos espacios fronterizos es el papel de las migraciones internas. Éstas juegan un papel crucial en las transformaciones urba-

nas y en las migraciones extranjeras desde estos territorios fronterizos. En el contexto de estos cambios ha calado con fuerza el estereotipo del migrante interno, al que se le asocian todos los males de las ciudades frontera, como ocurre con el centro histórico de Tánger. Este inmigrante, aparte de cumplir con la repetida imagen de poco educado y poco civilizado, ejemplifica el estereotipo del montañero, del *yibli* en Marruecos. En la ciudad africana la gente del norte habla de una forma despectiva sobre los inmigrantes del sur, porque para ellos son precisamente los del sur los que traen problemas a la ciudad. Curiosamente los discursos sobre el éxodo rural en Tánger centrados en “la mentalidad y la cultura cívica” tienen mucho en común con el discurso europeo acerca de los inmigrantes extranjeros. Estas migraciones internas nos ofrecen la visión de una plataforma giratoria donde la gente entra a la vez que sale para el exterior.

Se ha trabajado un enfoque teórico inicial común para los dos casos a partir de un mapa de circulaciones en el Mediterráneo (véase Mapa 1) y, sobre todo, de la visualización de un mapa conceptual en un espacio determinado, en unas ciudades específicas que sirven como herramienta de articulación de las circulaciones mediterráneas en un lugar concreto, para poder comprender mejor el encaje entre migraciones y circulación, economías de frontera y tipos de economía de bazar.

Concretamente, estas etnografías “*multisited*” utilizadas, base de este capítulo fueron realizadas por los autores en dos períodos distintos: en Alicante (España) desde principios de 1999 hasta la actualidad, y en Tánger (Marruecos) desde abril hasta septiembre del 2002. Uno de los problemas de la etnografía es la forma de contrastar la información y así pasa también cuando nos aproximamos al empresariado étnico. El informador no puede tener siempre razón y en nuestro papel de investigadores debemos ir revisando todo aquello que explicamos. Son posibles fallos a los que se alude constantemente entre aquellos investigadores que trabajan el empresariado étnico con este tipo de asunciones: “hay muchos argelinos que comercian constantemente entre Marsella y Alicante”, “ahora son los chinos los que dominan el comercio al por mayor para los magrebíes del circuito mediterráneo”. A menudo creemos que con un simple paseo a través de un barrio de concentración de empresariado étnico podemos llegar a conclusiones finales, cuando muchos de nosotros lo que tendemos a hacer es a fantasear sobre la intensidad de los vínculos de carácter empresarial. También hay momentos en los que se crean discrepancias importantes. Además, muchos sucesos, tanto en la etnografía como en la vida real, tienen un carácter a menudo accidental y esto también acaba ocurriendo en la selección de informantes: entrar en un comercio u otro, hablar con el propietario o con el encargado, conversar con el marido o con la esposa, etc.

MAPA I  
CIRCULACIONES EN EL MEDITERRÁNEO



## El peso de la historia

¿Alicante, Barcelona, Marsella, Orán, Palermo, Tánger? Unas más que otras, las ciudades mediterráneas han sido objeto de una construcción de ensueño por literatos, poetas e historiadores. Hoy las ciencias sociales se impregnan en cierta medida de la nostalgia de una época dorada, abierta y dinámica de esas ciudades. Sin embargo, en los dos lugares seleccionados, tanto el peso como la naturaleza de la perspectiva histórica son radicalmente distintos. En Tánger, el colonialismo juega un papel fundamental, mientras que en Alicante el colonialismo tiene un efecto indirecto, salpicado por la descolonización francesa en Argelia.

Es a partir del periodo internacional de Tánger (1923-1956) cuando descubrimos el carácter cosmopolita de la ciudad. En esa época se engendra la singularidad de la ciudad, que la hace diferente a todas las demás de Marruecos. El Tánger internacional se organiza a partir de una administración particular y original: a través de una asamblea legislativa de 26 miembros, designados por los cónsules o por el *mendoub* para los musulmanes y los judíos, además de un comité de control de los diplomáticos que nombraban al administrador, el verdadero jefe de la zona. Este administrador estaba asistido por dos adjuntos, uno francés y otro británico. A nivel judicial existía un tribunal mixto, compuesto por magistrados franceses, británicos y españoles para los extranjeros de países signatarios del Tratado de Algeciras, a excepción de los ciudadanos norteamericanos. Además una policía urbana y una gendarmería de la zona sustituían a los antiguos

tabores franceses y españoles presentes desde 1906. Según la tesis de Abu-Lughod (1980) el periodo del protectorado provocó una ruptura fundamental en la estructura de las ciudades marroquíes que han generado fuertes divisiones según clase social. Una lucha entre clases separadas por la segregación espacial como un legado de la era colonial, en creciente competencia por la búsqueda de terrenos urbanos. Su caso de análisis es Rabat. Son espacios donde se puede captar la división de la medina marroquí y la completa separación de los nativos de la aglomeración europea. En líneas generales podemos confirmar que la presencia internacional queda plasmada en el urbanismo. La medina de Tánger es una de las primeras de Marruecos en acusar la influencia europea, que afectó también a los extrarradios. El verdadero motor de la construcción de Tánger fue la vitalidad de su economía y la inmersión del mercado inmobiliario dentro de las reglas de juego mercantil, parcela en la que aventajó al resto de las ciudades del norte de Marruecos (Bravo 2000: 127). Según Bravo, el panorama cosmopolita es el rasgo fundamental y definitorio del Tánger colonial, pero para él lo más importante consiste en demostrar cómo a pesar de una legislación específica y del peso derivado de la influencia diplomática francesa y británica, gran parte de su arquitectura y urbanismo tiene un origen y responsabilidades españoles (Bravo 2000: 121).

Debido a la disposición de los relieves y a la existencia de un valle fluvial (Río Vinalopo) que facilita las comunicaciones con el interior, el puerto de Alicante ha sido hasta muy recientemente el acceso más fácil y más próximo del interior de la Península Ibérica al Mediterráneo. Esta circunstancia explica la clara vocación marítima que durante siglos ha tenido esta ciudad y la antigua participación de esta región en la movilidad migratoria. Desde el principio de las migraciones masivas, a mediados del siglo XIX, esta zona ha conocido diversas formas de movilidad siendo primeramente origen, y más tarde, destino de un importante ir y venir de personas. Con anterioridad Alicante había sido, durante la Edad Moderna, un lugar de circulación y de comercio con las diferentes potencias mediterráneas<sup>2</sup>. Esta particularidad se mantiene desde el siglo XIX con las idas y venidas entre Europa y el Magreb (tras la colonización de Argelia) y desde mediados del siglo XX con la presencia de *pied-noirs*, turistas, turistas-residentes europeos, así como de personas procedentes de las migraciones interiores: manchegos, andaluces. El cosmopolitismo en Alicante no es ni mucho menos actual, sino que se remonta a varias décadas atrás.

Debemos indicar también que la ciudad de Alicante, y en particular su puerto, ocupan desde hace siglos un lugar privilegiado en la historia de las relaciones entre Europa y el norte de África, puesto que la distancia que separa Alicante y Argelia tan sólo es de unos 250 kilómetros, mientras que en el Estrecho de Gibraltar cuenta tan solo con 14 kilómetros entre España y

---

<sup>2</sup> Los archivos históricos retratan una vida portuaria de variadas colonias y de representaciones diplomáticas inglesas, francesas y de Estados italianos.

Marruecos. Esta proximidad así como la reticencia de los franceses a ir como colonos a Argelia, son factores importantes para entender la fuerte movilidad que se dio a través del puerto de Alicante entre el Oranesado y el Levante de la Península Ibérica tras la conquista de Argelia por los franceses. Durante todo el siglo XIX y hasta el final de la Guerra Civil hubo un ir y venir de personas entre ambas orillas donde los alicantinos tuvieron una fuerte participación y contribuyeron además al fortalecimiento de las relaciones humanas entre España y la sociedad de la Argelia francesa.

Con la independencia de Argelia la ciudad y la provincia de Alicante se transformaron en zona de paso y de destino de inmigrantes. Varios miles de *pieds-noirs*, básicamente los franceses de Argelia, se reinstalaron por diversos motivos en Alicante (cuestiones políticas, falta de adaptación a Francia, proximidad a Argelia, etc.). La iniciativa y la capacidad emprendedora de muchos de ellos los transformó en catalizadores de una auténtica revolución en lo social y en algunos aspectos de la economía de lo que hasta ese momento había sido una pequeña capital de provincia. La presencia de residentes *pieds-noirs* reforzó los lazos con el exterior cortados desde la Guerra Civil, y especialmente con Argelia, y sobre todo con Francia.

El complejo fenómeno *pieds-noirs* se sitúa al inicio de la transición de la década de 1960 durante la cual la mencionada vocación marítima de la provincia de Alicante se vió superada por el crecimiento demográfico (resultado del éxodo rural), el desarrollo industrial y la vocación turística que a partir de entonces pasó a ser un factor predominante en el dinamismo económico de la zona.

## **Del fordismo al postfordismo: sol y deslocalización**

Como en muchas zonas del litoral mediterráneo, durante los años sesenta, se generalizó el turismo de “sol y playa” que atrajo a millones de personas a la provincia de Alicante (y en mucha menor medida también a Tánger). En este sentido hay que resaltar, además de factores como el clima y los precios, el papel decisivo que han jugado las infraestructuras que han ayudado a desenclavar la zona, particularmente en las comunicaciones con el norte más difíciles debido al relieve. El aeropuerto internacional de Alicante, inaugurado en 1967, y la autopista del Mediterráneo, construida a partir de los años sesenta, que termina precisamente en Alicante (actualmente prolongada por una autovía) jugaron un papel decisivo en el despegue del sector turístico de todo el litoral. La llegada de turistas vino acompañada por la instalación de residentes europeos, mayoritariamente jubilados, que fueron comprando viviendas en numerosas poblaciones del norte y del sur de la provincia (principalmente en las comarcas litorales de la Marina y de la Vega Baja) y han formado numerosas colonias de residentes de Europa del Norte, mayoritariamente ingleses, que viven fuertemente segregados de la población local.

La integración europea (con la progresiva desaparición de los aranceles y de las fronteras) y la existencia de un mercado tan próximo y tan importante como el europeo ha mantenido durante décadas el auge del turismo y la expansión urbanística que lleva aparejada. Esta evolución ha hecho que en la actualidad la proporción de europeos sea muy elevada en numerosos municipios de la provincia, de las más importantes de España si nos atendemos a las estadísticas disponibles. En el censo de 2001, cinco de los diez municipios con mayor proporción de extranjeros en España eran de Alicante (el primero de ellos, Calpe con 49,1% de extranjeros sobre la población censada); según los datos del padrón municipal de habitantes de 1 de enero de 2005, en la provincia hay trece municipios con más de un 50% de extranjeros (con hasta 69,6% de los 8.197 habitantes de San Fulgencio). Alicante es de hecho la provincia de España con más residentes comunitarios y europeos en las estadísticas del Ministerio del Interior sobre permiso de residencia a 30 de septiembre de 2005, concretamente es la primera provincia en el número de británicos, holandeses, belgas y la segunda en el número de residentes escandinavos.

El dinamismo económico motiva, desde el final de la década de 1950, otro fenómeno paralelo al turismo y a la instalación de residentes europeos, pero con más repercusiones económicas y demográficas: la llegada de personas, mayoritariamente trabajadores, de otras zonas de la provincia y de España y, en particular, de regiones como La Mancha, Murcia, Andalucía o Madrid. Durante las décadas de 1960 y 1970 el éxodo rural y la inmigración de otras ciudades españolas fue tan fuerte que según el censo de 1981, más de la mitad de la población residente en el municipio de Alicante había nacido fuera del mismo. En muchos municipios como Elche, o del litoral, las proporciones de personas autóctonas son similares e incluso superiores, lo que muestran, lo importante que es, desde hace décadas, la inmigración para amplias zonas de la provincia. Estos fenómenos provocan durante las décadas de 1960 y 1970 el mayor crecimiento demográfico que ha conocido la provincia lo que fomentó la construcción, en la periferia de las ciudades, de polígonos residenciales a menudo escasos de dotaciones y de infraestructuras. Al igual que en muchas zonas del Magreb, Alicante ve como en pocas décadas se multiplica su superficie urbanizada y crece de forma desestructurada y en ocasiones incluso caótica. No es hasta hace pocos años que las nuevas infraestructuras han permitido la consolidación urbanística de la ciudad.

Durante los años ochenta cuando el modelo clásico de “éxodo rural” se va agotando, van surgiendo nuevas formas de inmigración. Entre estas cabe destacar en primer lugar la instalación de españoles que han sido emigrantes en el extranjero, “los retornados”, y que en lugar de volver a sus pueblos de origen, por lo general del norte de la península, se instalan en el litoral mediterráneo cerrando una forma de migración triangular bastante común en otras zonas del Mediterráneo como el Rif Central y Oriental en Marruecos. Al mismo tiempo la llegada de españoles va evolucionando del éxodo rural hacia una movilidad urbana. Hoy en día, tanto la provincia

como la ciudad de Alicante pertenecen al grupo de regiones, en su mayoría provincias y ciudades medianas, que siguen experimentando un evidente incremento de población gracias a factores cada vez más apreciados como el clima, las infraestructuras o el dinamismo de ciertos subsectores terciarios. Esta situación contribuye, sin duda, por una parte a la conformación de la ciudad, pero por otra a la persistencia del crecimiento urbano y a la especulación urbanística que se da con tanta claridad en amplias zonas del litoral mediterráneo.

Alicante ha conocido pues una fuerte movilidad poblacional tanto de la época fordista, como de la época actual. A este panorama migratorio hay que terminar sumándole, desde la década de 1990, la creciente presencia de trabajadores extracomunitarios. Las características de una economía muy diversificada, la falta de mano de obra en muchos sectores y la fuerte presencia de economía sumergida, típicas de la construcción, del turismo, de la agricultura o de la pequeña industria, se añaden a la evolución histórica, una proporción y sobre todo una diversidad importante de extranjeros. Si la presencia europea se debe originalmente a razones climáticas (los británicos siguen siendo el principal colectivo extranjero por permisos de residencia) y de precio de la vivienda, la inmigración laboral se debe básicamente al fuerte dinamismo económico que conoce esta región. En la provincia de Alicante encontramos una red importante y relativamente equilibrada de ciudades grandes y medias (7 poblaciones de más de 50.000 habitantes); zonas con una agroindustria muy dinámica de cítricos y hortalizas; un sector de la construcción desbocado; una extraordinaria actividad turística en todo el litoral mediterráneo; varias zonas de industria endógena y una fuerte proporción de economía sumergida en casi todos los sectores. Estos factores conjugados con su situación demográfica y su ubicación espacial (en pleno eje mediterráneo) ayudan a entender la importancia que la mano de obra y la inmigración extracomunitarias tienen en esta zona.

A finales de los años cincuenta se creó en Tánger una zona franca industrial, que convirtió la ciudad en la tercera industria textil del país después de Casablanca y de Fez. Ese polo industrial provocó a su vez el desarrollo de nuevas construcciones en la periferia tangerina que con frecuencia fue acompañado, especialmente durante los años setenta, de una cierta actitud de tolerancia hacia la construcción de barracas. La evolución de la población se caracteriza por un importante crecimiento demográfico sobre todo durante los años setenta, por una parte relacionado con el crecimiento natural pero también por el peso del flujo migratorio, especialmente importante en el caso de las municipalidades de Béni-Makada y Charf. En los años cuarenta la ciudad experimentó una inmigración sobre todo de origen rifeño, es la época del inicio de una política industrial en el Marruecos mediterráneo que había sido considerado como ese Marruecos inútil de la zona que abarca el ex-protectorado español y que acabó por desarrollar una economía sumergida fuertemente vinculada a los productos de contrabando con Ceuta y al tráfico del hachís, al comercializar la cultura del cannabis de las montañas de Yebala.

En los años noventa domina en la ciudad una compleja articulación de papeles migratorios, desde lugar de recepción del éxodo rural, pasando por la migración interurbana desde el norte de Marruecos y desde otros lugares del sur. En último lugar pasando también por una importante articulación de la emigración a Europa, especialmente a Bélgica, Holanda, España, Francia, Inglaterra y Alemania. La construcción de los barrios depende en la mayoría de los casos de la especulación del suelo, con frecuencia producto del trabajo de los emigrantes en el extranjero.

La medina de Tánger representa esa parte de movimiento comercial, el corazón del regateo, el lugar de los productos de toda la vida, el zoco que no se mueve semanalmente. El papel comercial y mercantil del puerto es importante en la identificación de su comprensión de ese carácter fronterizo. En la medina de Tánger vivían antiguamente tanto ricos como pobres, todos juntos, ya que la medina es literalmente “la ciudad”. Con el tiempo los más adinerados se marcharon hacia la montaña y se instalaron en las “vilas”.

## **Una economía de frontera**

Los resultados de las investigaciones sobre la economía informal en diversas ciudades del mundo, editadas por Castells y Portes (1989), ponen en relieve cómo los diferentes casos de informalidad tienen características comunes en diferentes puntos del globo: se realizan a pequeña escala, evitan las regulaciones estatales, son flexibles, utilizan la mano de obra familiar, pero tienen diferentes significados y funciones dependiendo de la relación que se establece con la economía formal. La economía informal utiliza la flexibilidad y la explotación, la productividad y el abuso, los empresarios agresivos y los trabajadores indefensos, el debilitamiento de los sindicatos, etc. Nos interesa aquí subrayar cómo los contextos fronterizos crean condiciones peculiares para el examen de la economía informal.

El Mediterráneo Occidental es una frontera de primer orden que separa dos regiones densamente pobladas y económicamente imbricadas desde hace siglos: una Europa, económicamente desarrollada y unificada, y un Magreb económicamente dividido, con fronteras porosas y sobre todo con una situación social frágil. Por supuesto, teniendo en cuenta que esta situación varía enormemente según las circunstancias de cada lugar: la condición de inseguridad en Argelia, la dictadura tunecina, etc. Esto se conjuga con la realidad de unas poblaciones muy próximas a Europa, que desde hace décadas conocen perfectamente los modos de vida europeos y donde los productos de consumo occidentales están extraordinariamente valorados –en perjuicio de las manufacturas locales– lo que justifica buena parte del contrabando, una “fórmula” extraordinariamente extendida en todas las fronteras interiores y exteriores del Magreb.

Los puertos mediterráneos son zonas importantes para la entrada de productos europeos en el Magreb. Es a través de ellos que llegan los inmigrantes cargados de *regalos* o que se cuele el contrabando proveniente de Europa. Es un movimiento que genera todo un intercambio de bienes, de dinero y, en ocasiones, un ir y venir muy considerable de personas como sucede entre Marruecos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla donde juegan un papel importante las “matureras” (mujeres que transportan diariamente maletas, mantas, pañales, etc).

El norte de Marruecos es un espacio de frontera, tanto con Europa como con Argelia, donde el contrabando tiene una transcendencia socioeconómica extraordinaria. En esta zona se encuentran los puestos fronterizos con Argelia; el puerto de Tánger, la principal entrada desde Europa; y Ceuta y Melilla, los enclaves españoles que se han transformado en lugares clave para la circulación de productos occidentales que alcanzan la mayor parte de Marruecos e incluso Argelia. Aziza (2004) nos proporciona una perspectiva de los cambios actuales en relación con las redes de contrabando y migración internacional en la zona del noreste de Marruecos. Este autor describe la situación de una zona doblemente fronteriza (con el enclave español de Melilla y con la zona fronteriza con el oranesado argelino). A partir de este estudio se puede apreciar el impacto del refuerzo europeo de fronteras (la construcción de un muro de ocho metros) y la dependencia económica de los beneficios de la comercialización de los productos de contrabando. Este autor distingue entre el pequeño contrabandista (procedente del sur del país e inmerso en las economías informales de supervivencia), y el grande. Éste último representa una figura clave en la infraestructura socioeconómica y política de la zona, como por ejemplo, en la construcción de mezquitas y en la especulación inmobiliaria, representa también un impacto sobre las modificaciones culturales de la zona, donde lo ilícito y lo ilícito toman paradójicas interpretaciones.

La economía fronteriza alude normalmente a sus aspectos ilegales e informales. Así como también se visualizan las ciudades fronterizas desde sus elementos más marginales, identificados a través de la marginalización del fenómeno del hábitat precario y la aparición de trabajos esporádicos. En estos espacios hay una cierta predisposición de la población a buscar formas que combinan una multiplicidad de recursos para readaptarse constantemente a la realidad social cambiante. A partir de esta economía de frontera se explica cómo funciona la red de las mercancías que llegan desde Ceuta. Esta ciudad es un puerto franco libre de ciertos impuestos y la producción marroquí no puede competir con los precios ni con la calidad de los productos que salen desde Ceuta. Este espacio de competencia de Ceuta se hace cada vez mayor, especialmente en los últimos diez años se ha extendido cada vez más hacia el sur. Según los encargados de urbanismo de la wilaya de Tánger, esto daña fuertemente la economía marroquí y la debilita en la compra de divisas. Los productos del contrabando utilizan circuitos de contrabando que llegan hasta Argelia, donde se cuele a través de la frontera cerrada, o los extrarradios de Casablanca.

En Tánger, como en muchas zonas del Magreb, prefieren los productos españoles antes que los productos del interior de Marruecos. La tradición del contrabando de los productos con Ceuta es muy importante para comprender ese contexto de consumo de productos españoles de primera necesidad, así como los mediáticos, como por ejemplo la televisión. Los hombres que viven en zonas fronterizas suelen dedicarse, entre otras cosas, al contrabando. Se puede comprobar fácilmente este circuito en la zona de Oued Marsa, yendo hacia el puesto fronterizo de Bel Yunch (con Ceuta), cómo los pueblos también se dedican al mismo tiempo al cultivo de hachís y al contrabando. Por dicha posición espacial privilegiada, el contrabando es la opción laboral por la que optan muchos varones de la provincia limítrofe a Ceuta. En el caso de España seguramente estén más desarrolladas las vías informales que con otros destinos europeos, debido a la proximidad de Ceuta y Melilla, que crea más flujos de personas que combinan sus vidas (o lo intentan) en un vaivén de movilidad. Es un circuito que muchos jóvenes desean conseguir: vivir entre España y Marruecos, o bien, vivir en Marsella con papeles españoles, por ejemplo, como hemos podido también constatar. Son sueños de poder vivir en la circularidad.

Al-Sayrafi, un contrabandista con años de experiencia en la frontera ceutí nos narra las triquiñuelas de la actividad y las principales características de los mercados del contrabando. Para pasar la aduana es necesario realizar los contactos precisos con los policías marroquíes que trabajan allí para lograr el objetivo de facilitar la tarea. Este sistema de contactos con los policías funciona a través del conocimiento previo, que los policías le conozcan, pagar una cantidad y traer de Fndek lo que los policías piden, “el regalo”. Los obsequios más comunes son los artículos del hogar y los pañales para bebés. A veces incluso han llegado a pedir una cadena de música o una televisión. Estos regalos dependen de la naturaleza, del coste de las mercancías, del número de la mercancía, o del hecho de ser varón o mujer. Por ejemplo, la ropa y los aparatos electrónicos son más caros. Es por eso que los que trabajan en la aduana piden normalmente una comisión en dinero en vez de en especies, que consideran como de un mercadeo menos serio.

Una característica importante de esta ocupación entre Marruecos y las ciudades autónomas es que el trabajo no se realiza en grupo, sino de modo individual. En cambio, las mujeres sí lo hacen en grupo. Ellas lo hacen de esta forma para protegerse de los policías. Entre ellas, organizan colectas de dinero para poder pasar la aduana. En cuanto al funcionamiento de los beneficios, las mujeres sacan más provecho porque, siempre según Al-Sayrafi, utilizan su encanto femenino en las compras de Fndek y así consiguen más margen de negociación para poder abaratar el precio. También ocurre lo mismo con el tema del transporte, tanto en el autobús como en el taxi la mujer consigue abaratar más los precios. Así, la mujer puede competir mejor en el mercado final, el mercado de Casablanca. En cuanto a los productos del contrabando, son las telas las que aportan un mayor beneficio, las telas se comercializan bien durante todo el año. Respecto a la venta de telas para las fábricas textiles de Tánger, comenta que sí que se compran

de esta forma, a través de los restos de series de los polígonos industriales y de los talleres clandestinos de confección, pero que sólo hay trato si hacen un gran pedido. Pasan las mercancías en mulas por la montaña. Si la cantidad de mercancías es muy elevada, se encarga un grupo de unos 20 hombres que pasen los bultos a pie.

Los principales mercados son el de Castillejos y el de Nador, correspondientes a sus paralelos de Ceuta y Melilla. El primer mercado del contrabando es donde se ubica la primera distribución de los productos una vez pasada la frontera. El segundo representa el conjunto de puntos neurálgicos, los cuales se caracterizan por tener una gran cantidad de acogida. Es el caso por excelencia de Ksar el Kbir en el norte de Marruecos. Su selección se debe a: su emplazamiento geográfico (un punto de cruce de varias rutas en Marruecos) y su papel de punto intermedio y de ciudad intermedia. Aquí llegan personas desde Casablanca en un mismo día o para que los clientes se desplacen fácilmente. Aquí ya aumenta un poco el precio respecto a los mercados de distribución; hay grandes cantidades de productos y una amplia gama, los productos típicos van desde los productos de limpieza hasta las tabletas de chocolate. Todos son principalmente de marcas españolas. La mayoría de los productos están etiquetados en el polígono industrial de Ceuta. Respecto al comportamiento del consumidor marroquí lo que le importa es el buen precio y el tipo de empaquetado extranjero, en este caso el español. El tercer mercado son las grandes ciudades clave de destino, como Casablanca.

No cabe duda que la sociedad magrebí donde el contrabando tiene mayor importancia es la de Argelia, un país donde hay una contradicción flagrante entre una macroeconomía al alza y con expectativas extraordinarias –gracias a la exportación de hidrocarburos– y unos sectores productivos en crisis y muy afectados por la retirada del Estado desde el principio de los años noventa. El impacto social de muchas políticas económicas de tendencia socialista adoptadas desde la década de 1970, los cambios recientes hacia una economía de mercado y la avidez que, tras décadas de aislamiento, hay por casi todo lo que proviene del extranjero explican la fortísima demanda de productos occidentales que hay en la sociedad argelina. El *trabendo*, término de origen italiano que se ha impuesto en el dialecto argelino para referirse al contrabando, está tan generalizado que a principios de los años noventa se llegaron a proponer medidas en el parlamento argelino para legalizar parte de esta actividad.

Desde la década de 1980 todas las fronteras argelinas son zona de paso de productos de consumo extranjeros que a menudo se cuelan con el acuerdo tácito de las autoridades. Argelia está, de hecho, rodeada de zonas donde estas *exportaciones invisibles* son más que evidentes para cualquier observador. Tenemos constancia de la existencia de *trabendo* en casi todas las regiones que tienen frontera marítima, terrestre e incluso aérea con Argelia: en Túnez, en cuya capital existen barrios con mucha dedicación a esta actividad; en Melilla y en la región Oriental de Marruecos, desde donde se comercia con Argelia a pesar de que la frontera está cerrada

desde 1994; en las zonas del sur fronterizas con Malí y Níger; en Alicante; en Marsella; y, en zonas más alejadas pero bien conectadas por vía aérea como los países del Golfo Pérsico, desde donde se importan productos de lujo; o Estambul que, ante las dificultades de obtención del visado para la Unión Europea, atrae un número creciente de *trabendistas*.

En el caso de Alicante este fenómeno es visible durante la mayor parte del año y sobre todo cuando en invierno disminuye el número de argelinos residentes en Europa que disfrutaban de sus vacaciones en sus regiones de origen. Cada vez que viene el barco, entre dos y tres veces por semana en invierno, la estación portuaria y algunas calles del centro de la ciudad se convierten en el escenario de un trasiego de personas y mercancías. En cuanto desembarcan los pasajeros se movilizan y ponen en marcha toda una rutina muy rodada y optimizada de compradores y transportistas. Muchos de ellos embarcarán por la tarde en el mismo barco de regreso a Argelia por lo que vienen con las horas contadas y todos sus movimientos preparados. El desembarco de personas y automóviles se produce con cierta impaciencia, pero en perfecto orden, pues los vehículos vienen estratificados en la bodega del barco. Salen primero los últimos que embarcaron en Argelia, es decir los transportistas que vienen a comprar y luego el resto de los viajeros que por lo general se dirigen a Europa. La frontera se cruza sin demasiados problemas, los Guardias Civiles, buenos conocedores de este tránsito y de sus actores se limitan a controlar los documentos e inspeccionar algunos vehículos, especialmente si llegan cargados.

Contrariamente a lo que sucede en Ceuta o en Melilla, la mayoría de los transportistas trabajan en grupo y se organizan en cuadrillas de hasta cinco o seis personas que vienen con un coche o una furgoneta; cada uno de ellos transportará tantos bultos como pueda. Resulta evidente que muchas de estas cuadrillas vienen con un programa de actividades cerrado y bien supervisado por jefes que controlan todos los aspectos: los precios, las compras, los sueldos, el cambio de moneda, los gastos del viaje. Tras pasar el control acceden al muelle donde a algunos les esperan contactos locales. La mayoría empieza a realizar viajes de ida y vuelta entre los bazares de la ciudad y el puerto provistos de bolsas o de carritos en los que cargan una inmensa diversidad de productos: alfombras, alimentos, ropa de cama y de vestir, recuerdos turísticos, juguetes, productos de limpieza, electrodomésticos, piezas de recambio .

A partir de cierta hora el movimiento se concentra en la sala principal de la estación portuaria donde una parte de los argelinos se dedica al arte de empaquetar la mercancía para que cada persona pueda transportar un máximo de fardos: se desenvuelve, se reordena y se apiña en bolsas más neutras pensando sin duda en el paso de la frontera argelina a la mañana siguiente; mientras, los vehículos que han recorrido los bazares, las fábricas y las grandes superficies de la provincia van llegando, a veces tan abarrotados de todo tipo de productos que apenas dejan espacio para el conductor. A la hora de embarcar, la impaciencia que había por la mañana en cruzar la aduana se torna parsimonia para la desesperación de los guardias portuarios, los demás

coches no tienen entonces ningún problema en pasar los primeros. En estos momentos se distingue la diversidad de actores que participan en estas *exportaciones invisibles*: los “independientes”, que van por su cuenta y trabajan en círculos restringidos; los residentes en Europa que van invariablemente cargados de *regalos* para conocidos y familiares; y los “profesionales” que van en cuadrilla o cargados al límite.

Lógicamente el comercio entre Alicante y Argelia no se limita a estos aspectos ligados a la economía de bazar, existe en paralelo otros movimientos menos llamativos como las exportaciones a mayor escala de *containers* o las curiosas idas y venidas de coches y piezas de recambio. Al haber en Argelia limitaciones a la importación de automóviles extranjeros existe todo un negocio que, en esencia, consiste en traer automóviles viejos, renovarlos por completo (salvo el chasis y la matrícula) con piezas de recambio en desguaces concertados y revenderlos en Argelia donde el parque móvil es mucho más viejo que en España. Esto explica, por ejemplo, que en ese país se puedan ver muchos vehículos españoles entre los que llama la atención el gran número de automóviles Renault 4 que mantienen los antiguos colores de Telefónica.

De este modo vemos como el caso de Alicante que aquí hemos entresacado no es más que un pequeño eslabón dentro de las complejas circulaciones que pone en marcha el *trabendo* establecido en torno a Argelia. Lo importante de Alicante es cómo se conecta en estos circuitos, ya que como vamos a ver en el próximo epígrafe, esta “economía de frontera” está transformando de forma significativa algunas zonas del centro urbano.

## El bazar: eje de la circularidad

En los últimos años, el fortísimo crecimiento de la población extracomunitaria está teniendo no sólo repercusiones en el ámbito demográfico o socioeconómico sino también a nivel urbano. La presencia creciente de colectivos extracomunitarios genera una demanda de servicios y productos propios que en los barrios de algunas ciudades se traduce, como existe en numerosas capitales occidentales, por toda una *economía étnica*. En ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia o Almería aparecen tiendas, locutorios, cafés, bares, restaurantes que en su aspecto, sus productos y sus servicios llevan la marca de la reciente inmigración africana, magrebí o latinoamericana y son la parte manifiesta, formal o informal, de esta *economía étnica*.

Entre los negocios visibles de la *economía étnica*, el bazar es sin duda un elemento clave y muy representativo por su papel intermediario en un entorno dinámico e informal. El bazar no es meramente un espacio físico, un lugar en cambio, no es tampoco un mercado típico que está vagamente organizado en términos espaciales en un tipo de lógica concreta en desuso por ser obsoleta. Peraldi (2001), concibe el bazar como un “aire moral” en el cual los actores consiguen

mantener su identidad social. La economía de bazar es pues un tipo social de comercio en el que los objetos, los actos y los servicios adquieren el estatus de producto gracias a una acción interactiva, hasta el punto que el acto de comerciar adquiere dimensiones de naturaleza teatral. Según Appadurai (1985:43) Gertz ha intentado buscar una información fidedigna en el corazón de la institución del mercado, donde el bazar es un arma de doble filo, de la que es difícil obtener un conocimiento adecuado pero que permite también su propia búsqueda. Siguiendo a este autor, el estilo de información que obtenemos del bazar se caracteriza porque la cualidad y la valoración de los productos no están estandarizados.

En la mayoría de los casos estos bazares a los que aquí aludimos no son comercios dedicados a servicios o productos acabados sino que compran directamente a las fábricas y a los almacenes productos a bajo precio (a veces pasados de temporada o defectuosos) para revenderlos al por mayor, con o sin factura, a una clientela comerciante donde destaca, en el caso de Alicante, los exportadores y los vendedores ambulantes. Por lo general, los bazares son locales poco llamativos que no suelen atraer la atención más que en los lugares donde se concentran; algunos incluso no tienen ningún distintivo exterior o está totalmente desfasado (corresponde, por ejemplo, al dueño anterior); no lo necesitan puesto que la clientela es habitual y conocedora del negocio.

En Alicante, a diferencia de lo que se da en otras ciudades, el desarrollo de la *economía étnica* y de los bazares no se debe predominantemente al aumento de la demanda que genera la creciente presencia de inmigrantes extracomunitarios. En este caso hay que tener en cuenta otros factores significativos como el hecho de que es una provincia de evidente vocación turística donde la venta ambulante es muy importante durante el verano y, sobre todo, a la conexión con Argelia a través de la línea marítima regular que une Alicante y Orán. Es así como se configura aquí el bazar como elemento esencial de la multietnicidad contemporánea en la ciudad de Alicante.

Como hemos mencionado anteriormente, la necesidad de productos de consumo occidentales demandados en Argelia explica en gran medida el auge del *trabendo* y la aparición de lugares, en las fronteras de este país y del Magreb, donde funciona una dinámica economía dedicada a las exportaciones hacia Argelia. Alicante ha sido tradicionalmente uno de esos lugares de exportación y con la crisis argelina de los años noventa ha ganado importancia, sobre todo desde que en agosto de 1994 se cerró, tras un conflicto diplomático, la frontera entre Argelia y Marruecos<sup>3</sup>. Este hecho bloqueó al tránsito legal de personas y productos la ruta que había

---

<sup>3</sup> En agosto 1994 dos turistas españoles murieron en un atentado en Marrakech y las autoridades marroquíes acusaron a Argelia y exigieron el visado a los ciudadanos argelinos, el gobierno argelino reaccionó ante esta medida cerrando su frontera terrestre con Marruecos. Desde entonces y a pesar de los momentos de aproximación y de expectativas, entre los que destaca el fin de la exigencia de visado por parte de Marruecos en julio de 2004, la frontera ha seguido cerrada.

entre España y Argelia pasando por Melilla y la región Oriental de Marruecos, y, transformó Alicante –que es el puerto más meridional de Europa con línea regular hacia Argelia– en una etapa obligatoria dentro del recorrido más rápido y más barato entre Argelia y Europa<sup>4</sup>. Durante la segunda mitad de la década de 1990 Alicante ha sido el acceso a Europa más próximo de Argelia, lo que explica, en gran medida, el incremento del *trabendo* hacia Argelia y de los bazares en el centro de la ciudad. Esta particularidad ligada precisamente a la movilidad y al *trabendo* es una de las características más significativas de la zona de *economía étnica* de Alicante frente a las de otras ciudades donde predominan negocios como locutorios, tiendas y restaurantes dedicados mayoritariamente a una población residente y más estática.

Todas estas dinámicas están teniendo fuertes repercusiones urbanas en el centro de la ciudad y en concreto en un barrio conocido como “el centro histórico o tradicional” donde se concentra la mayor parte de los comercios étnicos de la ciudad. Se trata de un barrio de principios del siglo XIX, en la transición entre la ciudad medieval y la del siglo XX, que fue el centro demográfico y económico de la ciudad hasta la gran expansión de los años sesenta. Actualmente es un barrio muy envejecido que ha sufrido una fuerte degradación desde el principio de la década de 1980, cuando la mayor parte de la actividad económica se fue desplazando hacia otras zonas. Un momento clave de esta evolución espacial se dio cuando en 1989 se inauguró el Corte Inglés. Al igual que en muchas capitales españolas esto reforzó aún más la tendencia al desequilibrio urbano con la revalorización de nuevas zonas y la desvalorización de la parte antigua de la ciudad y muy especialmente del centro histórico. Algunos locales de este degradado barrio fueron traspasados para ser, en un primer momento, bares de una zona de *marcha* y, más tarde, sobre todo en la segunda mitad de la década de 1990, comercios y en particular bazares orientados a la población extracomunitaria. Esta evolución ha dado lugar en el centro histórico a la mayor concentración de comercios étnicos que hay en la ciudad y a la zona donde la presencia inmigrante y en particular magrebí es más visible.

Aunque la mayor parte de los habitantes no residen en el centro histórico, no cabe duda que es un barrio de paso, de todos conocido y muy presente en el imaginario colectivo de la ciudad. La degradación que sufre desde hace décadas constituye un tema extraordinariamente sensible, bastante politizado tanto para el conjunto de la población como para las autoridades y en torno al cual han surgido polémicas seguidas de cerca por los medios de comunicación. La economía de bazares y la visibilidad de los magrebíes están en pleno centro de la polémica debido al temor,

---

<sup>4</sup> El tránsito internacional de pasajeros por el puerto de Alicante conoce de hecho un incremento importante a partir de 1994 ya que pasa de 55.885 en 1993 a 75.261 en 1994 y a superar los 100.000 a partir de 1995, según los datos de la autoridad portuaria. La puesta en funcionamiento de un línea regular entre Almería y el puerto argelino de Gha-zaouet en 2002, ha recortado el incremento que se venía dando en el tránsito de pasajeros por el puerto de Alicante desde mediados de la década de 1990.

al malestar y la incomprensión que hay entre los vecinos y las autoridades locales<sup>5</sup>. Se trata de un fenómeno que encuentra numerosos paralelos en otras ciudades que han conocido el desarrollo de la economía de bazares y muy en particular con el caso de Marsella a principios de los años ochenta o con lo que se está dando actualmente en la población alicantina de Crevillente. En Alicante algunos vecinos y comerciantes se han agrupado en una coordinadora que denuncia de la forma más dura robos y supuestas mafias por parte de los magrebíes y, por encima de todo, lo que consideran una débil actuación del Ayuntamiento para enfrentarse a la degradación del barrio y, en concreto, a la pequeña delincuencia callejera y al incumplimiento de los horarios y de las normativas. Sin embargo, se han dado una gran variedad de iniciativas como aumentar la vigilancia policial, despeatonalizar toda la zona o reintroducir actividades como las oficinas del padrón o dependencias universitarias. Además hay que destacar propuestas como alargar la avenida donde se encuentra El Corte Inglés arrasando una hilera de edificios del centro histórico para dinamizar el barrio o el trasladar la estación portuaria a los lejanos muelles de poniente y crear, en aquellos terrenos totalmente exteriores a la ciudad y dependientes de la autoridad portuaria, una zona franca para el comercio con Argelia que, teóricamente, haría innecesarios muchos de los bazares del centro histórico. Todas estas medidas dispares reflejan el malestar y la incomprensión que tienen las autoridades del fenómeno de la inmigración y de la economía de bazares. Entre los símbolos más significativos y que mejor muestra el espíritu de las autoridades sobre la economía de bazares hay que indicar las declaraciones que en junio de 2004 hizo el alcalde de la ciudad mencionando que había que evitar que se abrieran más tiendas *cutres* en el centro tradicional.

## Conclusiones

El enfoque teórico inicial común para los dos casos se ha trabajado a partir de un mapa de circulaciones en el Mediterráneo y, sobre todo, de la visualización de un mapa conceptual en un espacio determinado, en unas ciudades específicas que nos sirviesen para articular las circulaciones mediterráneas en un lugar concreto, donde se plasmase el engranaje de migraciones y circulación, economías de frontera y tipos de economía de bazar.

<sup>5</sup> Algunos titulares de la prensa local ilustran perfectamente el ambiente existente entre algunos vecinos del centro histórico: "Las mafias de inmigrantes de origen magrebí controlan la mayoría de los comercios del centro de Alicante" (*Las Provincias*, 16 de junio de 2001); "Grupos organizados piden dinero a los comerciantes a cambio de protección" (*La Verdad*, 13 de junio de 2001); "Dos policías heridos leves tras ser agredidos por una argelino y rodeados por otros 30 en el centro" (*La Verdad*, 19 de octubre de 2001). En febrero de 2005 surgió una nueva polémica entorno a la nueva conexión Alicante - Orán que ha creado Trasmediterránea desde verano de ese año; varios concejales municipales hablaron de "la amenaza del nuevo barco" y "de las dificultades de convivencia".

En los dos lugares de frontera el comercio de la maleta emerge en un contexto donde hay una gran variedad tipológica de movildades: desde formas asalariadas hasta la inserción de los jubilados, de las formas vinculadas al turismo y al contrabando, del éxodo rural y del retorno, entre otras.

El gran dinamismo de la naturaleza de la movilidad en estos casos hace de estos lugares diferentes. Por ejemplo, Alicante es una ciudad bastante más cosmopolita que las ciudades de su entorno y que las ciudades de su tamaño. La presencia de colectivos extranjeros, como la de turistas genera una economía étnica que ha ocupado el centro histórico de la ciudad. En la actualidad el turismo residencial y las migraciones internas persisten aunque con diferentes características. Sin embargo, este fenómeno se ha visto relegado por la llegada de nuevos colectivos extracomunitarios que generan un economía particular. La perspectiva de las movildades se plasma también en el estudio de una ciudad fronteriza como Tánger, que es al mismo tiempo lugar de paso (puerta de África), sitio de mezcla cultural, de nostalgia del Tánger internacional, pero que hoy se ha convertido también en lugar de espera y aislamiento. Además está dentro de un circuito que muchos jóvenes desean conseguir: vivir entre España y Marruecos, o bien vivir en Marsella con papeles españoles.

A partir de la selección de estos dos contextos y en particular del análisis del negocio de la maleta (mezclado de contrabando y economía de bazares) hemos detectado este espíritu de movilidad, y muchas veces de movilidad circular, tanto de productos como de personas que definen dichos espacios. Por consiguiente el empresariado étnico es también marcadamente circular: mercancías, una circularidad altamente flexible, unos estilos de vida alternados, que se ponen especialmente de manifiesto en el contexto del “negocio de la maleta” entre estas dos ciudades. Así pues, a pesar de no adentrarnos en el fenómeno del empresariado étnico, como si han hecho las contribuciones anteriores, foco principal del libro, aquí nos aproximamos de forma indirecta a éste. Es decir, hacemos hincapié en aquel tipo de procesos contemporáneos que subrayan los cambios en la economía informal, los cambios en los avatares fronterizos y en las formas de circulación transnacional, tanto de personas como de productos, que se evidencian a través de nuestros análisis. Esta aportación supone una pieza más en la comprensión del fenómeno del empresariado étnico en la España mediterránea desde una óptica transnacional.

Si por una parte la circulación de productos entre el enclave de Ceuta, el Marruecos del Norte y el Marruecos del Sur tiene una correspondencia con los circuitos de las migraciones en España, y la circulación de productos en un lugar y otro; por otra, la economía de bazares se conecta también a estas circulaciones. Así, por ejemplo, vemos cómo se articula todo un número de procesos distintos en el caso de Alicante. En la economía de bazares en Alicante se conjugan varios tipos de factores: aspectos actuales y locales (incremento de las minorías extranjeras y de la demanda de lo étnico en nuestras sociedades), internacionales estructurales (crisis en Argelia de productos de consumo), internacionales coyunturales (cierre de la frontera) y aspectos profundamente “enraizados” en el pasado local (relación con Argelia y presencia del turismo).

## Bibliografía

- ABU-LUGHOD, J. (1980) *Rabat: Urban Apartheid in Morocco*. Princeton: Princeton University Press.
- ANDERSON, N. (1975) *The American Hobo. An Autobiography*. Leiden: E. J. Brill.
- AZIZA, M. (2004) "Le Nord-Est marocain a l'heure de la mondialisation". Mondialisation et devenir des sociétés au Maghreb et du Sud de la Méditerranée. Université méditerranéenne en sciences sociales. Université Molay Ismail, Meknes, Institut Maghreb Europe, Paris 8. Meknés, 28 Septiembre 2004.
- APPADURAI, A. (1986) "Introduction: Commodities and the Politics of Value", en A. Appadurai, *The Social Life of Things. Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 3-63
- BRAVO NIETO, A. (2000) *Arquitectura y urbanismo español en el Norte de Marruecos*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- CASTELLS, M. y PORTES, A. (1989) "World Underneath: the Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy", en A. Portes, M. Castells y L. A. Benton, *The Informal Economy. Studies in Advanced and Less-Developed Countries*. Baltimore: The John Hopkins University Press, pp. 11-37.
- COLOMBO, A. (1998) *Etnografía di un'economia clandestina. Immigrati Algerini a Milano*. Bologna: Il Mulino.
- BERRIANE, M. y HOPFINGER, H. (1999) *Nador. Petite ville parm i les grandes Tours*: Université François-Rabelais.
- KING, R. (2000) *Sunset Lives: British Retirement Migration to the Mediterranean*, Oxford: Berg.
- PERALDI, M. (2001) "Introduction", en M. Peraldi (dir) *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*. París: Maisonneuve et Larose, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, 7-31.
- RIBAS MATEOS, N. (2002) *El debate sobre la globalización*. Barcelona: Edicions Bellaterra.
- RIBAS MATEOS, N. (2004) *Una invitación a la sociología de las migraciones*. Barcelona: Edicions Bellaterra.
- SEMPERE SOUVANNAVONG, J. D. (2000) "El tránsito de argelinos por el puerto de Alicante". *Investigaciones Geográficas*, n.º 24, pp. 111-130.
- SEMPERE SOUVANNAVONG, J. D. (2002) *Los magrebies en la agricultura intensiva del litoral mediterráneo: el Campo de Cartagena (1991-2001)* Tesis doctoral en geografía, Universidad de Alicante.
- TARRIUS, A. (1992) *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, París: L'Harmattan.
- TARRIUS, A. (1995) *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, La Tour-d'Aigues: Ed. de l'Aube.
- TARRIUS A. (2000) *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, identités, territoires*, La Tour-d'Aigues: Ed. de l'Aube.