Informe

DAJLA

DEL CAMPAMENTO MILITAR A LA "PERLA DEL DESIERTO"

TURISMO DE OCUPACIÓN







Este estudio se ha realizado gracias a la contribución del eurodiputado Jaume Asens y del grupo Greens/EFA del Parlamento Europeo y no puede ser vendido

Autora/es:

Miguel **Urbán**
Maureen **Zelaya**
Ivan **Murray***
Jacinto **Lara**
Tom **Kucharz**
Yaguta **Mojtar**
Anselmo **Fariña**

Coordinación:

Miguel **Urbán** y Maureen **Zelaya**

** La contribución de Ivan Murray se inscribe en proyecto de I+D+i PID2022-137648OB-C21 financiado por MICIU/AEI/ 10.13039/501100011033 y "FEDER, UE"*

AMAUTACOOP
análisis y comunicación

contacto@amautacoop.com
www.amautacoop.com

ÍNDICE

01. **ACRÓNIMOS** 06

02. **INTRODUCCIÓN** 08

03. **METODOLOGÍA** 10

04. **MARCO TEÓRICO DEL ESTUDIO**

4.1 Marco jurídico general del territorio del Sáhara Occidental 13
4.1.1 De colonia española a territorio ocupado: La responsabilidad del Estado español en la descolonización del Sáhara Occidental 13
a-El Tribunal de Justicia de la Unión Europea 14
4.1.2 La potencia ocupante: Marruecos 14
4.1.3 La titularidad sobre el territorio, los recursos naturales y el espacio aéreo del Sáhara Occidental en el Derecho Internacional 15

4.2 El expolio económico como condición material de la ocupación 16
4.2.1 La economía política de una ocupación prolongada 16
4.2.2 Los mecanismos económicos de la ocupación 18
a-Los recursos naturales como mecanismo de consolidación del control territorial 18
b-Las infraestructuras como estructura permanente de la ocupación 19
4.2.3 Los incentivos económicos y la integración del territorio 20
4.2.4 La estructura económica de la explotación 21
4.2.5 Las empresas extranjeras y las cadenas de valor mundiales 22

4.3 Turismo de ocupación 23
4.3.1 Turismo, poder y producción territorial: modo de dominación turístico-político-militar 24
4.3.2 Turismo y regímenes de dominación 26
4.3.3 Militurismo: cuando turismo y poder militar forman un mismo sistema 27
a-Los Estados Unidos y la Militarización del Pacifico 29
b-La Guerra de Vietnam y el complejo militar-turístico-sexual en el sudeste asiático 30
4.3.4 Turismo, propaganda y legitimación de regímenes autoritarios y sistemas de dominación 32
4.3.5 Turismo, territorialización y desposesión 37
a-Tanzania: conservación, turismo y desposesión territorial 38
b-Colombia: turismo, securitización y desposesión territorial 39
c-Goa: turismo, integración poscolonial y desposesión territorial 40
4.3.6 Turismo y colonialismo territorial: asentamiento, ocupación y soberanías en disputa 42
4.3.7 Del colonialismo de asentamiento (settler colonialism) al turismo de asentamiento (settler tourism) 43
4.3.8 Del turismo de asentamiento al turismo de ocupación 48
4.3.9 El Turismo de Ocupación como concepto 49

05. **ESTUDIO DE CASO: DAJLA**

5.1 Marruecos: El turismo como política de estado 56

5.2 De sector secundario a política de Estado 58

5.3 El turismo como vía de inserción en la globalización 61

5.4 2024: Marruecos como primer destino turístico de África 62

5.5 La nueva hoja de ruta: crecer más, conectar más 62

5.6 Grandes eventos: del fútbol a la política turística 63

5.7 La liberalización aérea: la condición de posibilidad 65

5.8 Ryanair: de aerolínea extranjera a pieza del modelo turístico 66

5.9 De la conectividad a la producción de destinos: Ryanair y la expansión turística marroquí 68

5.10 Dajla: laboratorio del turismo-ocupación 70
5.10.1 Producir Dajla: desarrollo, territorio y ocupación 70
5.10.2 De territorio ocupado a destino turístico 71
5.10.3 Del viento al paraíso: producir una imagen turística 72
5.10.4 Reservar "Marruecos" en el Sáhara Occidental 73
5.10.5 Producir Dajla como destino turístico internacional 76

5.11 Ryanair: producir proximidad, producir territorio 78

5.12 Dajla y los hechos consumados turísticos 80

06. **CONCLUISONES**

6.1 Estatuto jurídico y economía de la ocupación 82

6.2 El turismo de ocupación como concepto 84

6.3 Hechos consumados turísticos y circuito acumulativo 86

6.4 Marruecos: política de Estado, conectividad y producción de destinos 87

6.5 Dajla: laboratorio del turismo de ocupación 88

6.6 Ryanair: producir proximidad, producir territorio 90

6.7 Los hechos consumados turísticos 91

07. **BIBLIOGRAFÍA 95**

08. **NOTAS 104**

1/ACRÓNIMOS

AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea

BDS: Boicot, Desinversión y Sanciones

CDG: Caja de Depósito y de Gestión (Marruecos)

CE: Comunidad Europea

CEE: Cartographie des Établissements Économiques (HCP)

CESE: Consejo Económico, Social y Medioambiental (Marruecos)

CICR: Comité Internacional de la Cruz Roja

CIJ: Corte Internacional de Justicia

COVID-19: Enfermedad por coronavirus 2019

DAC: Designated Activity Company

EEUU: Estados Unidos

FIFA: Fédération Internationale de Football Association

HCP: Haut-Commissariat au Plan (Marruecos)

IATA: International Air Transport Association

MAD: Código IATA del aeropuerto de Madrid-Barajas; también dírham marroquí

OCP: Office Chérifien des Phosphates (Marruecos)

ONDA: Office National des Aéroports (Marruecos)

ONMT: Office National Marocain du Tourisme

ONP: Office National des Pêches (Marruecos)

ONU / NNUU: Organización de las Naciones Unidas

ONU Turismo: Organismo de Naciones Unidas para el turismo (antes Organización Mundial del Turismo)

PIB: Producto interior bruto

PIDCP: Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

PIDESC: Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

POLISARIO: Frente Popular para la Liberación de Saguía el Hamra y Río de Oro

SMIT: Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (Marruecos)

SOMADET: Sociedad Marroquí de Desarrollo Turístico

TJUE: Tribunal de Justicia de la Unión Europea

UE: Unión Europea

VIL: Código IATA del aeropuerto de Dajla

ZAP: Zones d'Aménagement Prioritaire (Marruecos)

2/INTRODUCCIÓN



En enero de 2025, un viajero residente en Madrid pudo, por primera vez, tomar un vuelo directo a Dajla, reservar una habitación en uno de sus complejos turísticos y practicar kitesurf en una de las playas más promocionadas del Atlántico africano. Nada en esa experiencia, desde la compra del billete hasta la llegada al alojamiento, le obliga a saber que Dajla se encuentra en el Sáhara Occidental: un territorio no autónomo pendiente de descolonización según Naciones Unidas (NNUU), ocupado por Marruecos desde 1975 y cuyo estatuto jurídico, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), es distinto y separado del de Marruecos. La capacidad de la industria turística para convertir esa situación colonial en una experiencia y un destino aparentemente desprovisto de conflicto, ocultando las condiciones políticas y jurídicas que la hacen posible, constituye el punto de partida de este informe.

El informe analiza el papel del turismo en la consolidación de la ocupación marroquí del Sáhara Occidental, tomando como estudio de caso la ciudad de Dajla y la apertura de nuevas rutas aéreas desde Europa tras el memorando firmado en noviembre de 2024 entre la Oficina Nacional Marroquí de Turismo (ONMT) y Ryanair. La pregunta central es cómo, y en qué medida, la actividad turística contribuye a producir, integrar y normalizar un territorio ocupado como parte del espacio económico, administrativo y simbólico del Estado ocupante. Nuestra hipótesis es que el turismo no es, en este contexto, una actividad económica accesoria ni neutral, sino un modo de dominación: se trata de una forma de ocupación que opera por medios civiles, comerciales y cotidianos, y que no necesita modificar el estatuto jurídico del territorio para vaciarlo de relevancia práctica.

No obstante, conviene precisar desde el principio lo que no estamos sosteniendo en este análisis. El Informe no afirma que el turismo sea la causa de la ocupación, ni que un hotel, una plataforma de reservas o una ruta aérea puedan alterar por sí mismas la condición jurídica de un territorio. Nuestro objeto de análisis no son las motivaciones de cada persona que viaja, sino las estructuras que hacen posible que viajar a un territorio ocupado se perciba como una práctica ordinaria y un destino turístico deseable. Lo que sostenemos es que, sobre una ocupación ya existente, el turismo aporta ingresos, infraestructuras, población, imagen y hábitos de consumo que la hacen más estable, más normalizada y natural en apariencia y, en consecuencia, más difícil de cuestionar. Se trata, en definitiva, de hechos consumados turísticos que se suman a los hechos consumados políticos, militares y demográficos.

«Nuestro objeto de análisis no son las motivaciones de cada persona que viaja, sino las estructuras que hacen posible que viajar a un territorio ocupado se perciba como una práctica ordinaria y un destino turístico deseable».

Para abordar esta cuestión partimos de la categoría de turismo de ocupación (occupation tourism), utilizada por la Relatora Especial de Naciones Unidas Francesca Albanese en su informe A/HRC/59/23, de julio de 2025, y la ponemos en diálogo con la literatura sobre militurismo y sobre turismo de asentamiento (settler tourism). A partir de ahí identificamos cinco mecanismos mediante los cuales el turismo puede participar en una situación de ocupación: sostenimiento económico, integración territorial, exclusión y desposesión, producción narrativa y normalización. Este es el marco analítico que emplearemos en el caso de Dajla.

La relevancia del caso es doble. Por un lado, el Sáhara Occidental ha recibido hasta ahora menos atención que otros contextos de ocupación en la literatura sobre turismo, por lo que Dajla permite poner a prueba y ampliar categorías elaboradas a partir de Palestina, Chipre o Cachemira. Por otro lado, la llegada de una aerolínea europea de bajo coste a un territorio ocupado plantea una cuestión de plena actualidad para empresas, administraciones y ciudadanía en cuanto a qué significa conectar, promocionar y reservar un destino cuyo estatuto jurídico permanece disputado. El documento se estructura en dos bloques principales. El primero desarrolla el marco teórico que sustenta el análisis y reúne tres aportaciones complementarias: un examen jurídico del estatuto internacional del Sáhara Occidental y de las obligaciones de terceros Estados y empresas; un análisis del expolio económico como condición material de la ocupación, centrado en los recursos, las infraestructuras, los incentivos y las cadenas de valor que la sostienen; y un desarrollo conceptual del turismo de ocupación, que aborda sus distintas manifestaciones, desde el militurismo y el turismo de asentamiento hasta los cinco mecanismos analíticos antes mencionados y que articulan este informe. El segundo bloque presenta el estudio de caso de Dajla, situándola en el marco de la política turística del Estado marroquí, reconstruyendo su transformación en destino turístico internacional y analizando la conexión aérea operada por Ryanair como un ejemplo de producción de proximidad y de producción del territorio.

Tras esta introducción, el apartado metodológico expone el enfoque de investigación, las fuentes empleadas y las principales limitaciones del estudio. Cierran el informe las conclusiones y la bibliografía.

3/METODOLOGÍA

El estudio adopta un enfoque cualitativo e interdisciplinar que combina el análisis jurídico internacional, la economía política, la sociología y la antropología del turismo y la ciencia política. Su diseño es el de un estudio de caso ya que Dajla no se analiza por sí misma, sino como el lugar donde puede observarse con especial nitidez un proceso más general de normalización turística de un territorio ocupado, sustentado por un análisis conceptual y teórico. Así, la investigación combina una lógica deductiva (parte de un marco conceptual construido a partir de la literatura) con una lógica inductiva, en la medida en que el caso permite precisar y matizar las categorías de partida.

En un primer momento, el análisis del marco teórico abarca tres planos. El plano jurídico establece el estatuto del Sáhara Occidental y las obligaciones que se derivan de él. El plano económico examina el expolio de recursos, las infraestructuras, los incentivos y la participación de empresas extranjeras como condición material de la ocupación. Y, en tercer lugar, el plano conceptual elabora la categoría de turismo de ocupación mediante una revisión crítica de la literatura y la comparación de casos en los que turismo y poder se entrelazan: Hawái, el sudeste asiático durante la guerra de Vietnam, la España franquista, Colombia, Goa, Cachemira y Chipre. En un segundo momento, ese marco se aplica a Dajla a través de la reconstrucción de la política turística del Estado marroquí, la transformación del territorio en destino y el papel de la conectividad aérea, con la ruta de Ryanair como ejemplo central.

El informe combina la revisión documental y bibliográfica; el análisis jurídico-normativo de las fuentes del apartado anterior; el análisis descriptivo de datos secundarios (llegadas, capacidad de alojamiento, conectividad aérea y peso económico del turismo); y el análisis del discurso de los materiales promocionales, atendiendo a cómo se nombra el destino, qué imagen del territorio se proyecta y qué queda fuera del encuadre. Estas técnicas se triangulan con las cifras oficiales y se contrastan con la literatura crítica, y el relato promocional se confronta con el marco jurídico. El método comparado se emplea de forma ilustrativa, no para establecer equivalencias entre contextos distintos, sino para identificar lógicas que se repiten y diferencias que obligan a matizar.

Las fuentes en que se sustenta el análisis son diversas, iniciando por las referencias jurídicas tal como resoluciones y dictámenes de Naciones Unidas, la opinión consultiva de la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de 1975, las sentencias del TJUE y los informes de relatores especiales. Asimismo, literatura académica sobre turismo, ocupación y colonialismo de asentamiento destacando Pelliconi, Ram, Stein, Teaiwa, Hazbun, Cañada y Murray, entre otros. Otra fuente relevante son las estadísticas e informes institucionales marroquíes, como los de la ONMT, la ONDA, el Haut-Commissariat au Plan o el Consejo Económico, Social y Medioambiental. También se considera documentación promocional y comercial tal como comunicados, campañas, plataformas de reserva y páginas de los complejos turísticos. De forma complementaria se incorpora referencias a la prensa especializada y documentos de las instituciones europeas, como las respuestas de la Comi-

«El estudio adopta un enfoque cualitativo e interdisciplinar que combina el análisis jurídico internacional, la economía política, la sociología y la antropología del turismo y la ciencia política».

sión a preguntas parlamentarias.

El estudio se basa en fuentes documentales y secundarias y no incorpora trabajo de campo propio y ad hoc al estudio. A esta limitante se añade que los datos desagregados para Dajla son escasos, ya que a menudo se presentan agregados por región o por país. Además, el fenómeno estudiado está en curso ya que las rutas aéreas se abrieron en 2025 y sus efectos solo pueden evaluarse de forma provisional. El análisis no pretende demostrar una relación causal estadística entre turismo y ocupación, sino la coherencia y la plausibilidad de una interpretación sustentada en evidencia empírica y jurídica.

4/MARCO TEÓRICO DEL ESTUDIO



4.1 Marco jurídico general del territorio del Sáhara Occidental.

El Sáhara Occidental figura en la lista de Territorios No Autónomos de las Naciones Unidas desde 1963, a raíz de la información que sobre el "Sáhara Español" transmitió a las Naciones Unidas el propio Estado español, en virtud del artículo 73 de la Carta de dicho organismo supranacional. También fue incluido como tal en la Resolución 20/72 de la Asamblea General de las Naciones Unidas del año 1965.

Actualmente el Sáhara Occidental es uno de los 17 territorios no autónomos pendientes de descolonización que quedan en el mundo. Se trata por tanto de uno de los territorios cu yo pueblo aún no han alcanzado aún la plenitud de gobierno propio en los términos previstos por NNUU. En relación con estos territorios, el artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas establece en sus apartados a y b, lo siguiente:

Los Miembros de las Naciones Unidas que tengan o asuman la responsabilidad de administrar territorios cuyos pueblos no hayan alcanzado todavía la plenitud del gobierno propio, reconocen el principio de que los intereses de los habitantes de esos territorios están por encima de todo, aceptan como un encargo sagrado la obligación de promover en todo lo posible, dentro del sistema de paz y de seguridad internacionales establecido por esta Carta, el bienestar de los habitantes de esos territorios, y asimismo se obligan:

A asegurar, con el debido respeto a la cultura de los pueblos respectivos, su adelanto político, económico, social y educativo, el justo tratamiento de dichos pueblos y su protección contra todo abuso;

A desarrollar el gobierno propio, a tener debidamente en cuenta las aspiraciones políticas de los pueblos, y a ayudarlos en el desenvolvimiento progresivo de sus libres instituciones políticas, de acuerdo con las circunstancias especiales de cada territorio, de sus pueblos y de sus distintos grados de adelanto;

De conformidad con la Resolución 2625 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, el Sáhara Occidental, como territorio no autónomo pendiente de descolonización, posee un estatuto jurídico distinto y separado tanto del Estado español, potencia administradora de iure, como de Marruecos, potencia ocupante. Este estatuto permanecerá vigente hasta que el pueblo saharaui ejerza su derecho a la libre determinación.

4.1.1 De colonia española a territorio ocupado: La responsabilidad del Estado español en la descolonización del Sáhara Occidental.



El Sáhara Occidental fue colonia española desde el año 1884 hasta los acuerdos de Madrid del 14 de noviembre de 1975. Podemos destacar los siguientes hitos históricos:

En 1974 el Estado español aprobó el Estatuto del Sáhara, que contemplaba un régimen de mayor autonomía para el territorio y preveía el ejercicio del derecho de libre determinación del pueblo saharaui. En octubre de 1975 la CIJ emitió su Dictamen Consultivo sobre el Sáhara Occidental, en el que concluyó que no existían vínculos de soberanía territorial entre el territorio y los Estados de Marruecos o Mauritania que pudieran afectar a la aplicación del principio de libre determinación del pueblo saharaui.

- **En noviembre de 1975 se produjo la denominada Marcha Verde, mediante la cual el Estado marroquí procedió a invadir militarmente el territorio del Sáhara Occidental, con la aquiescencia y complicidad del Estado español como**

potencia administradora.

- El 14 de noviembre de 1975, España, Marruecos y Mauritania suscribieron los denominados Acuerdos Tripartitos de Madrid, mediante los cuales España transfirió la administración del territorio a Marruecos y Mauritania. Desde la perspectiva del Derecho Internacional, dichos acuerdos no supusieron una transferencia de la soberanía ni modificaron el estatuto jurídico internacional del Sáhara Occidental, al no contar con el consentimiento del pueblo saharaui ni poder alterar las obligaciones derivadas del artículo 73 de la Carta de las Naciones Unidas.
- El Gobierno del dictador Francisco Franco aprobó la Ley 40/1975, de 19 de noviembre, sobre Descolonización del Sáhara, mediante la que se autorizaba al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para llevar a cabo el proceso de descolonización, salvaguardando los intereses españoles.

En febrero de 1976, España culminó su retirada del territorio, dejando el control efectivo del Sáhara Occidental en manos de Marruecos y Mauritania, sin haber concluido el proceso de descolonización conforme al Derecho Internacional. Como consecuencia, se inició un conflicto armado entre el Frente POLISARIO, reconocido por las Naciones Unidas como representante del pueblo saharaui en el proceso de descolonización, y los Estados ocupantes. En 1979, Mauritania firmó un acuerdo de paz con el Frente POLISARIO y renunció a sus reivindicaciones territoriales, mientras que Marruecos consolidó la ocupación y la vulneración de los derechos más básicos del pueblo saharaui, situación que se prolonga hasta la actualidad.

Desde la perspectiva del derecho internacional, la Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante la Resolución 3458 (XXX), de diciembre de 1975, mantuvo la consideración de España como potencia administradora del Sáhara Occidental y no reconoció los Acuerdos de Madrid como un instrumento capaz de transferir la soberanía sobre el territorio ni de extinguir las obligaciones internacionales que incumbían al Estado español.

En el ámbito interno, resulta especialmente relevante el Auto del Pleno de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional de 4 de julio de 2014, en el que se afirma expresamente que España continúa siendo de iure, aunque no de facto, la potencia administradora del Sáhara Occidental y que, mientras no concluya el proceso de descolonización, siguen siendo aplicables las obligaciones previstas en los artículos 73 y 74 de la Carta de las Naciones Unidas.

a-El Tribunal de Justicia de la Unión Europea

En los últimos diez años el TJUE ha dictado una serie de sentencias sumamente importantes en las que, de forma resumida, plantean y reconocen lo siguiente[1]:

- El principio de libre determinación de los pueblos constituye un principio consuetudinario y uno de los principios fundamentales del Derecho Internacional. Es aplicable a todos los territorios no autónomos y a los pueblos que aún no han ejercido su derecho a la libre determinación. Además, se trata de un derecho invocable erga omnes, cuya observancia incumbe a todos los Estados.
- El Frente POLISARIO es el único y legítimo representante del pueblo saharaui, ostentando por ello legitimación activa ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.
- El Sáhara Occidental no es parte de Marruecos. Son territorios distintos y separados.
- No existen vínculos de soberanía de Marruecos sobre el espacio terrestre del Sáhara Occidental.
- El pueblo saharaui no ha manifestado su consentimiento a los diferentes acuerdos celebrados entre Marruecos y la Unión Europea que incluían o afectaban directamente al territorio del Sáhara Occidental y, por tanto, no resultaban aplicables, llegándose a la anulación de algunos de ellos.
- Marruecos no ostenta soberanía ni jurisdicción territorial sobre las aguas adyacentes ni sobre el espacio aéreo del Sáhara Occidental.

4.1.2 La potencia ocupante: Marruecos.

Como ejemplo, pueden citarse dos resoluciones adoptadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas que califican explícitamente a Marruecos como potencia ocupante del Sáhara Occidental:

- Resolución 34/37 (1979): la Asamblea General deploró profundamente el agravamiento de la situación en el Sáhara Occidental tras la ocupación marroquí y exhortó a Marruecos a poner fin a la ocupación del territorio y a participar en los esfuerzos encaminados a alcanzar una solución pacífica.
- Resolución 35/19 (1980): la Asamblea General reafirmó el derecho inalienable del pueblo saharaui a la libre determinación y a la independencia, y volvió a deplorar enérgicamente la persistencia de la ocupación del Sáhara Occidental por Marruecos.

En el ámbito interno, el Auto de la Audiencia Nacional de 9 de abril de 2015 calificó igualmente a Marruecos como potencia ocupante del Sáhara Occidental, al considerar que había invadido el territorio mediante el uso de la fuerza contra la población saharaui, provocando su desplazamiento forzado y exilio hacia Argelia, especialmente a los campamentos de refugiados de Tinduf.

Conviene recordar que, en ese mismo Auto, la Audiencia Nacional procesó a once personas integrantes del Gobierno, de las fuerzas armadas y de la policía marroquíes por crimen de genocidio contra el pueblo saharaui.

El hecho que Marruecos tenga la consideración y sea calificado como potencia ocupante del Sáhara Occidental origina, entre otras cuestiones, una serie de consecuencias jurídicas, en particular la aplicación del Derecho Internacional Humanitario (Convenios de La Haya de 1899 y 1907; IV Convenio de Ginebra de 1949 y Protocolo I de 1977; y Derecho Internacional consuetudinario), normativa que impone a Marruecos un conjunto de obligaciones jurídicas, siendo la primera de ellas la obligación de retirarse del territorio ocupado.

4.1.3 La titularidad sobre el territorio, los recursos naturales y el espacio aéreo del Sáhara Occidental en el Derecho Internacional.

Recursos naturales

Desde la perspectiva del Derecho Internacional, el principio de la "soberanía permanente sobre los recursos naturales", entendido como el derecho de los pueblos y las naciones a usar los recursos naturales en sus territorios y disponer de ellos en interés del desarrollo y su bienestar nacional, fue establecido por la Asamblea General en su Resolución 1803 (XVII), de 14 de diciembre de 1962, y en la 2158 (XXI), de 1966, y posteriormente se reafirmó en el artículo 1 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) y del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP), de 1966. Este principio básico de "soberanía permanente sobre los recursos naturales" es el corolario del principio de la soberanía territorial o el derecho a la libre determinación de los pueblos.

Desde la perspectiva del Derecho Internacional, la soberanía permanente sobre los recursos naturales del Sáhara Occidental corresponde exclusivamente al pueblo saharaui. Así lo ha reconocido la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que exige su consentimiento para cualquier explotación o acuerdo que afecte a dichos recursos y niega a Marruecos todo título jurídico para disponer de ellos.

El contenido de las resoluciones del TJUE contrasta enormemente con la práctica comercial y económica que, de facto, se desarrolla entre los diferentes Estados que conforman la Unión Europea y Marruecos. En la práctica, numerosos intercambios comerciales continúan tratando al Sáhara Occidental como si formara parte del territorio marroquí, desconociendo su estatuto jurídico distinto y separado y los derechos del pueblo saharaui sobre sus recursos naturales. Esta práctica vulnera el Derecho Internacional y contradice la jurisprudencia consolidada del TJUE.

El espacio aéreo del Sáhara Occidental.

Mediante Auto de 30 de noviembre de 2018, dictado en el asunto T-275/18, el TJUE confirmó que el territorio del Sáhara Occidental queda excluido del ámbito de aplicación del Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos. Esta resolución reitera que Marruecos no ostenta soberanía sobre el Sáhara Occidental y que, en consecuencia, dicho Acuerdo no puede aplicarse a ese territorio.

En coherencia con esta jurisprudencia, durante la reunión del Foro Consultivo sobre la Política Exterior de Aviación de la Unión Europea, celebrada el 3 de diciembre de 2024, la Comisión Europea comunicó a las compañías aéreas de la Unión que las conexiones aéreas entre los Estados miembros y el Sáhara Occidental no estaban comprendidas en el ámbito de aplicación del Acuerdo Euromediterráneo de Aviación con Marruecos.
Esta interpretación supone que, en la actualidad, no existe un marco jurídico entre la Unión Europea y Marruecos que habilite la prestación de servicios aéreos comerciales entre los Estados miembros de la Unión y el Sáhara Occidental. Pese a ello, diversas compañías aéreas europeas continúan operando rutas con destino al Sáhara Occidental. Entre ellas cabe citar la conexión Madrid-Dajla, operada por Ryanair, y la ruta París-Dajla, operada por Transavia.
Hay que tener en cuenta que la apertura de mercados de transporte aéreo se articula mediante acuerdos bilaterales o multilaterales entre Estados. En este caso, no existe ningún acuerdo internacional entre la Unión Europea y el Sáhara Occidental que proporcione cobertura jurídica al establecimiento y explotación de servicios aéreos comerciales con el territorio. Como se ha expuesto, Marruecos no ostenta soberanía sobre el espacio aéreo del Sáhara Occidental. En consecuencia, dado que el Sáhara Occidental constituye un territorio con un estatuto jurídico distinto y separado del de Marruecos y que el Frente POLISARIO es el representante reconocido del pueblo saharaui en el proceso de descolonización, la apertura de conexiones aéreas entre la Unión Europea y el territorio requiere el consentimiento del pueblo saharaui.
En el caso de España, esta cuestión reviste una especial trascendencia jurídica, dado que continúa siendo la potencia administradora de iure del Sáhara Occidental. Entre otras circunstancias, cabe destacar las siguientes:

1. ENAIRE, entidad pública empresarial española, presta los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo del Sáhara Occidental y percibe las correspondientes tasas por dicha actividad.
2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) autorizó, mediante resolución de 12 de febrero de 2026, al operador Ryanair DAC para explotar un programa base de servicios aéreos regulares de pasajeros correspondiente a la temporada IATA S26 (29 de marzo-24 de octubre de 2026), que incluye la ruta Madrid (MAD)-Dajla (VIL), con dos frecuencias semanales.
3. Marruecos ejerce un control de facto sobre el espacio aéreo del Sáhara Occidental mediante la Oficina Nacional de Aeropuertos (ONDA), que gestiona unilateralmente la seguridad física de los aeropuertos situados en el territorio y autoriza los despegues y aterrizajes.

Mantener esta situación supone consolidar una práctica que carece de cobertura en el Derecho Internacional y resulta incompatible con el Derecho de la Unión Europea y con el ordenamiento jurídico interno. Entre las normas aplicables cabe citar el Reglamento (CE) n.º 847/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativo a la negociación y aplicación de acuerdos sobre servicios aéreos entre los Estados miembros y terceros países, así como el Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo derivados de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen para su ejercicio.

4.2 El expolio económico como condición material de la ocupación

4.2.1 La economía política de una ocupación

prolongada

La economía política de una ocupación prolongada presenta características sustancialmente distintas de las que concurren en los procesos ordinarios de desarrollo económico.

Por ello, las inversiones en sectores estratégicos como la minería, la pesca, la agricultura, las energías renovables y las infraestructuras no pueden ser examinadas exclusivamente mediante los indicadores convencionales empleados para valorar el desarrollo económico, como el empleo, la inversión o el crecimiento del producto interior bruto. En un contexto de ocupación, estas actividades cumplen funciones adicionales: refuerzan las estructuras administrativas establecidas por la potencia ocupante, integran progresivamente el territorio ocupado en su espacio económico y generan intereses económicos vinculados a la continuidad de las estructuras de control existentes.
En el caso del Sáhara Occidental, esta dimensión económica adquiere una relevancia específica. Teniendo en cuenta el estatuto internacional del territorio y el derecho del pueblo saharaui a la libre determinación, la explotación de sus recursos naturales y el desarrollo de actividades económicas bajo control marroquí no constituyen fenómenos económicamente neutrales. La explotación de los recursos del territorio genera valor económico dentro de unas estructuras de control que no son expresión del ejercicio del derecho de autodeterminación del pueblo saharaui y, al mismo tiempo, proporciona una base material para la consolidación y permanencia de dichas estructuras.
La actividad económica desempeña así una función territorial. La implantación de explotaciones, empresas, instalaciones productivas, redes logísticas e infraestructuras requiere estructuras administrativas permanentes y produce vínculos económicos, físicos y comerciales que integran progresivamente el territorio en el espacio económico de Marruecos. La construcción de carreteras, puertos, instalaciones energéticas, redes de transporte y otras infraestructuras asociadas a estas actividades no constituye únicamente una inversión económica: configura materialmente el territorio y refuerza las condiciones de permanencia del control ejercido por la potencia ocupante.

Esta integración económica se ve reforzada mediante instrumentos de política económica y social.



Los subsidios, las inversiones públicas, la creación de empleo, el establecimiento de empresas, la prestación de servicios y la expansión de las relaciones comerciales generan intereses económicos directamente vinculados a la continuidad de las estructuras existentes. De este modo, la ocupación produce y reproduce una estructura de incentivos económicos que favorece la integración del territorio ocupa-

do en la economía de la potencia ocupante.

El proceso presenta, por tanto, una naturaleza acumulativa. La explotación de los recursos genera actividad económica; esta actividad requiere infraestructuras, instituciones y estructuras administrativas permanentes; dichas estructuras profundizan la integración económica y territorial; y esta integración, a su vez, genera nuevos intereses económicos vinculados al mantenimiento de la situación existente. La economía se convierte así en un mecanismo de reproducción material de la ocupación.

Esta realidad resulta particularmente relevante desde la perspectiva del derecho a la libre determinación. La transformación de las estructuras económicas y materiales del territorio ocupado no es jurídicamente indiferente cuando se produce al margen de la voluntad del pueblo titular de ese derecho. La consolidación de actividades económicas, infraestructuras y vínculos comerciales bajo la autoridad de la potencia ocupante altera las condiciones materiales en las que debe producirse el ejercicio de la autodeterminación y contribuye a consolidar una situación territorial cuya reversión se hace progresivamente más compleja.

La jurisprudencia del TJUE resulta especialmente significativa a este respecto. En sus sentencias de 4 de octubre de 2024, el Tribunal reafirmó que el Sáhara Occidental constituye un territorio distinto y separado de Marruecos a efectos del Derecho de la Unión y estableció que el consentimiento del pueblo del Sáhara Occidental constituye una condición para la validez de determinados acuerdos comerciales aplicables al territorio. El Tribunal vinculó expresamente esta exigencia con el principio de autodeterminación y con el principio de efecto relativo de los tratados.

Esta dimensión jurídica permite comprender que la cuestión económica no puede reducirse a determinar quién obtiene los beneficios derivados de una determinada actividad extractiva o comercial. El problema es más profundo: se trata de determinar cómo la explotación económica de los recursos, la inversión y la integración de los mercados contribuyen a configurar las condiciones materiales bajo



las cuales se mantiene el control del territorio y, por tanto, cómo inciden en las condiciones necesarias para el ejercicio efectivo de la autodeterminación.

Desde esta perspectiva, el expolio económico constituye una dimensión estructural de la ocupación. La explotación de los recursos naturales, la implantación de actividades productivas, la construcción de infraestructuras y la integración del territorio en las redes económicas marroquíes no son elementos independientes de la ocupación, sino mecanismos que contribuyen a su reproducción material y a la consolidación de las estructuras de control territorial.

4.2.2 Los mecanismos económicos de la ocupación.

a-Los recursos naturales como mecanismo de consolidación del control territorial

La explotación de los recursos naturales constituye uno de los principales componentes de la econo-

mía de la ocupación del Sáhara Occidental. Desde el periodo colonial español, el territorio ha sido considerado desde una perspectiva fundamentalmente extractiva, debido a la importancia económica de sus recursos minerales, pesqueros y, más recientemente, agrícolas y energéticos. Tras la retirada española, esta estructura económica no desapareció, sino que fue progresivamente integrada en el sistema productivo y comercial marroquí.

El caso más significativo es el de los fosfatos de Bou Craa. La mina y las infraestructuras asociadas a su explotación pasaron a quedar bajo control marroquí y fueron incorporadas a la estructura empresarial de la Office Chérifien des Phosphates (OCP). La actividad extractiva no se limita a la obtención del mineral, sino que se articula con una infraestructura específica de transporte y con instalaciones portuarias e industriales destinadas a su transformación y exportación. De este modo, el recurso natural queda incorporado a una cadena económica que conecta directamente el territorio con los mercados internacionales.
La misma lógica se observa en el sector pesquero. Las aguas del Sáhara Occidental constituyen una de las principales zonas de actividad pesquera del Atlántico y han dado lugar a una extensa infraestructura de puertos, instalaciones de desembarque, plantas de transformación, cámaras frigoríficas y redes de transporte. La actividad pesquera genera, por tanto, una estructura productiva permanente que no solo permite extraer el recurso, sino también procesarlo y comercializarlo desde el territorio.

A ello se añade la expansión de la agricultura intensiva en los alrededores de Dajla, especialmente mediante cultivos de exportación en invernaderos. La utilización de tecnologías de desalación, sistemas de irrigación y nuevas infraestructuras energéticas permite ampliar una actividad agrícola orientada fundamentalmente a los mercados exteriores. Esta transformación convierte recursos naturales como el suelo, el agua y la energía en factores integrados en una economía productiva de carácter permanente.

En los últimos años, esta estructura se ha ampliado hacia nuevos recursos estratégicos. Las prospecciones realizadas en el territorio han identificado posibles yacimientos de niobio, tantalio, vanadio, hierro y tierras raras, a la vez que ha aumentado el interés por los recursos minerales del fondo marino. Paralelamente, se han desarrollado proyectos relacionados con las energías renovables, el hidrógeno y el amoníaco verde. La explotación económica del territorio, por tanto, no se limita a los recursos tradicionalmente explotados, sino que se proyecta hacia sectores estratégicos vinculados a la transición energética y a la demanda internacional de materias primas.



b-Las infraestructuras como estructura permanente de la ocupación

La explotación económica requiere una infraestructura material capaz de conectar los recursos con los

centros de producción, los mercados y las redes comerciales internacionales. Por ello, la construcción de carreteras, puertos, aeropuertos, redes eléctricas, instalaciones industriales y sistemas de telecomunicaciones constituye un componente esencial de la economía de la ocupación.

Estas infraestructuras generan una presencia física y económica permanente. La construcción de una mina, un puerto, una planta industrial o una red eléctrica no responde únicamente a una necesidad coyuntural de explotación, sino que crea conexiones duraderas entre el territorio, las estructuras administrativas y económicas marroquíes y los mercados internacionales.

Las carreteras y las infraestructuras de transporte facilitan el desplazamiento de mercancías y personas; los puertos permiten la salida de los recursos; las redes eléctricas suministran energía a las actividades industriales y a los asentamientos; y las telecomunicaciones integran el territorio en las redes económicas nacionales e internacionales. Se produce así una infraestructura económica que hace materialmente más profunda la incorporación del territorio a la economía marroquí.

En este contexto destaca el desarrollo de la carretera Tiznit-El Aaiún-Dajla, así como la expansión de las redes eléctricas de muy alta tensión vinculadas a instalaciones eólicas y solares. También resulta significativa la construcción de nuevas conexiones de telecomunicaciones, como el cable de fibra óptica entre Dajla y Casablanca, tendido por la empresa francesa Alcatel Submarine Networks. Especial relevancia adquiere el proyecto del puerto de Dajla Atlántico, concebido para ampliar la capacidad comercial y marítima de la región y reforzar sus conexiones con África Occidental y otros mercados internacionales. La participación de empresas extranjeras en estas infraestructuras demuestra, además, que su construcción se integra en circuitos empresariales internacionales. Entre ellas se encuentran la empresa francesa Sade-CGTH, adquirida por el grupo NGE, que ha participado en las obras del puerto; las españolas OHLA y CANLEMAR; y el consorcio de empresas de dragado neerlandesas Baggerbedrijf De Boer - Dutch Dredging.

Como se ha venido exponiendo, el proceso es acumulativo: en el plano de las infraestructuras, los recursos justifican y financian nuevas obras que facilitan, a su vez, la explotación de otros recursos, de modo que la dimensión económica y la dimensión territorial de la ocupación se refuerzan mutuamente y la estructura resultante es cada vez más integrada y difícil de desvincular del sistema productivo marroquí.

4.2.3 Los incentivos económicos y la integración del territorio

La consolidación de esta estructura económica se ha acompañado de políticas de inversión pública, subvenciones, creación de empleo y desarrollo de servicios e infraestructuras destinados a integrar económicamente el territorio.

La inversión pública desempeña un papel central en sectores como la vivienda, el transporte, la energía, la agricultura y la pesca. Estas inversiones no solo generan actividad económica directa, sino que crean las condiciones materiales para el establecimiento de empresas, trabajadores y población procedente de otras partes de Marruecos.

La política económica contribuye así a modificar progresivamente la estructura productiva y demográfica del territorio. La creación de empleo en la pesca, la agricultura, la transformación industrial, el transporte y los servicios genera incentivos económicos vinculados a la permanencia de la población de colonos asentada en el territorio.

Este proceso se refuerza mediante la integración de las actividades económicas locales en el mercado marroquí. Empresas, trabajadores y consumidores quedan conectados mediante redes de producción, distribución, financiación y servicios públicos que reproducen las relaciones económicas existentes en el resto de Marruecos.

La agricultura de exportación constituye un ejemplo particularmente significativo. La producción desa-

rrollada en los alrededores de Dajla se beneficia de importantes inversiones en infraestructura y de mecanismos destinados a facilitar su acceso a los mercados europeos. Los productos agrícolas —entre ellos tomates, melones y frutos rojos— se incorporan así a cadenas comerciales internacionales que dependen de infraestructuras construidas y gestionadas dentro de la estructura económica marroquí.
La misma lógica se observa en el sector pesquero, donde la construcción de puertos, instalaciones de transformación y sistemas de refrigeración permite desarrollar una actividad económica estable y orientada a la exportación.

Desde esta perspectiva, el expolio económico debe entenderse en una dimensión amplia: comprende la extracción de recursos naturales, la transformación de las estructuras económicas del territorio, la construcción de infraestructuras destinadas a facilitar su integración, la generación de incentivos económicos para el asentamiento y la creación de vínculos empresariales y comerciales que hacen cada vez más profunda la incorporación del territorio a la economía marroquí.

4.2.4 La estructura económica de la explotación

La economía resultante presenta una estructura relativamente concentrada en determinados sectores estratégicos. Los fosfatos, la pesca y la agricultura constituyen las principales actividades exportadoras, mientras que la energía y las nuevas materias primas estratégicas aparecen como sectores de expansión.

En el caso de los fosfatos, la producción de Bou Craa se encuentra integrada en la industria marroquí del fosfato y orientada hacia los mercados internacionales. La actividad genera ingresos derivados de la extracción y exportación de la materia prima, pero también valor añadido a través de las inversiones destinadas a su transformación industrial y a la ampliación de las infraestructuras portuarias y logísticas. Aunque el número de empresas que importan fosfatos del Sáhara Occidental en el mercado internacional se ha ido reduciendo, la cantidad extraída se mantiene estable, en torno al millón y medio de toneladas anuales, con un valor de unos 400 millones de dólares.

La pesca presenta una dimensión económica todavía mayor. Las estimaciones disponibles sitúan el valor anual de los desembarques de la pesca costera y artesanal del territorio en torno a los 600 millones de euros y, si se considera el conjunto de la cadena exportadora, en cifras próximas a los 1.800 millones de euros[2]. Una parte importante del valor total no se genera exclusivamente en el momento de la captura, sino a lo largo de toda la cadena: desembarque, transformación, congelación, transporte, comercialización y distribución.

La agricultura intensiva de Dajla presenta igualmente una fuerte orientación exportadora. La producción agrícola depende de importantes inversiones en infraestructura, agua y energía y se integra en cadenas de suministro dirigidas principalmente hacia los mercados europeos. En este sector participan empresas marroquíes como Rosaflor o Domaines Agricoles, vinculada al entorno del monarca, y extranjeras, incluidas empresas francesas como Azura e Idyl/Soprofel, dedicadas a la producción y comercialización agrícola.

La explotación de la arena constituye otra actividad económica de menor dimensión, pero significativa como ejemplo de extracción directa de recursos naturales. Se estima que se extraen anualmente unas 200.000 toneladas, con un valor de varios cientos de miles de euros, destinadas principalmente a los mercados de las islas Canarias y Cabo Verde.

A estas actividades se añaden las nuevas perspectivas vinculadas a los minerales estratégicos ya mencionados. En febrero de 2026 se produjo la firma de un memorando de entendimiento entre Marruecos y Estados Unidos relativo al suministro prioritario a este último país de determinados minerales estratégicos, incluidos los fosfatos.

Finalmente, el sector energético está adquiriendo una importancia creciente. Las concesiones realizadas a empresas israelíes como NewMed Energy

y Ratio Petroleum para la exploración de hidrocarburos en las zonas de Boujdour Atlantique y Dakhla Atlantique no han producido hasta ahora resultados comerciales, pero muestran la extensión de la actividad económica hacia los recursos energéticos, dada la fuerte dependencia exterior del abastecimiento de combustibles para sostener la ocupación, garantizado actualmente por refinerías españolas, entre las que destacan especialmente la de REPSOL en Escombreras-Cartagena y la de MOEVE en Carteya Guadarranque-Algeciras. Paralelamente, los proyectos de energías renovables adjudicados en 2026 a consorcios internacionales en los que participan empresas europeas, como ACCIONA, ENGIE o NORDEX; norteamericanas, como ORTUS POWER; y empresas vinculadas a capital marroquí, como NAREVA, y saudí, como ACWA POWER, multiplicarán por diez la capacidad instalada prevista, reforzando la conexión entre la explotación energética, la producción de hidrógeno y amoníaco verde y las nuevas infraestructuras de exportación.

4.2.5 Las empresas extranjeras y las cadenas de valor mundiales

Una cadena de valor mundial comprende el conjunto de actividades que permiten que una mercancía pase desde su extracción o producción hasta su transformación, transporte, distribución y venta final. En el Sáhara Occidental, esta estructura es especialmente visible en los sectores de la pesca, la agricultura, los fosfatos y los proyectos energéticos.

La participación extranjera adquiere formas diversas. No es necesario que una empresa sea propietaria directa de una mina, una flota pesquera o una explotación agrícola para formar parte de la estructura económica vinculada al territorio. Puede intervenir como compradora, transformadora, financiadora, contratista, prestadora de servicios logísticos o inversora. Esta multiplicidad de formas de participación permite que el valor generado a partir de los recursos del territorio se distribuya a lo largo de una cadena económica que trasciende sus fronteras.

España ocupa una posición especialmente significativa en este entramado debido a su proximidad geográfica y a la relación histórica de su industria pesquera con las aguas del territorio. Tras la no renovación del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Marruecos, empresas españolas han mantenido su vinculación con la actividad mediante la adquisición y distribución de pescado capturado en Dajla. Entre ellas destacan PROFAND y Unión Martín, que han continuado participando mediante empresas conjuntas o adquisiciones.

La participación europea se extiende igualmente a la agricultura. Las empresas francesas o vinculadas comercialmente con Francia conectan la producción agrícola del territorio con redes de distribución y consumo situadas fuera de él. Francia desempeña asimismo un papel creciente en las infraestructuras, con empresas como Sade-CGTH, ya citada en el apartado 2.2. A ello se añade la participación indirecta de instituciones financieras francesas. La entidad pública de financiación del desarrollo Proparco, por ejemplo, ha intervenido a través de fondos de inversión con exposición a empresas marroquíes vinculadas a actividades económicas desarrolladas en la región.

La presencia de empresas extranjeras se extiende, además, a los proyectos energéticos y de infraestructuras, donde participan compañías y consorcios internacionales. Esta dimensión resulta particularmente relevante en actividades que requieren grandes volúmenes de capital, tecnología especializada y capacidad de gestión. La inversión extranjera permite, en estos casos, incorporar recursos financieros y tecnológicos externos a la estructura económica existente.

La financiación constituye, por ello, otro eslabón de la cadena de valor. Los proyectos pueden combinar gasto público marroquí, financiación bancaria, capital privado, inversión extranjera e instituciones de financiación del desarrollo. El puerto de Dajla Atlántico constituye un ejemplo de esta combinación entre inversión pública e intervención de contratistas internacionales. De forma semejante, los proyectos agrícolas se articulan mediante fórmulas de colaboración público-privada en las que se combinan infraestructuras y recursos bajo control estatal con

capital privado y conocimiento técnico.

El transporte y la logística completan esta estructura. Los productos pesqueros y agrícolas, por su carácter perecedero, necesitan instalaciones de refrigeración y sistemas de transporte capaces de conectarlos con los mercados exteriores. Los fosfatos requieren una infraestructura específica para su traslado desde Bou Craa hasta la costa, mientras que los proyectos industriales dependen de la entrada de maquinaria, combustibles y otros bienes procedentes del exterior.

Dajla y El Aaiún funcionan, en este sentido, como nodos logísticos fundamentales. Sus puertos permiten el desembarque, transformación, refrigeración y expedición de productos, mientras que la cinta transportadora de Bou Craa conecta directamente la zona minera con la costa. El proyecto del puerto de Dajla Atlántico, antes señalado, pretende ampliar todavía más esta función.

La importancia de estas cadenas de valor reside en que muestran que el valor económico generado a partir de los recursos del territorio no se concentra necesariamente en el lugar de extracción o producción. El pescado puede ser capturado y procesado en Dajla para posteriormente incorporarse a redes de distribución europeas; el fosfato puede ser transportado a fabricantes extranjeros de fertilizantes; y los productos agrícolas pueden terminar integrados en las cadenas de suministro de grandes distribuidores y supermercados europeos.

Las importaciones son igualmente necesarias para el funcionamiento de esta estructura. La economía del territorio depende de la entrada de maquinaria, combustibles, alimentos, productos manufacturados e insumos industriales. Se configura así una relación bidireccional con la economía internacional: los recursos naturales alimentan las exportaciones, mientras que la producción y las infraestructuras dependen de bienes, tecnología y capital procedentes del exterior.

La economía de la ocupación adquiere, por tanto, una dimensión transnacional. El territorio se inserta en redes en las que intervienen empresas mineras, pesqueras y agrícolas, compañías de transformación y transporte, exportadores, importadores, inversores e instituciones financieras de distintos países. La participación extranjera no constituye un elemento periférico de esta estructura, sino uno de los mecanismos mediante los cuales los recursos del territorio quedan conectados con los mercados mundiales.

No se trata únicamente de identificar quién extrae un recurso, sino de reconstruir el conjunto de relaciones económicas que permiten transformar ese recurso en una mercancía comercializable y distribuir el valor generado entre los distintos actores que intervienen en el proceso. La economía se configura, así como una estructura de relaciones que trasciende el territorio, pero que al mismo tiempo contribuye a consolidar su integración económica. Cuanto más densas son las conexiones entre recursos, infraestructuras, empresas, capitales, trabajadores y mercados internacionales, mayor es la dimensión material de la estructura económica que sostiene la ocupación.



4.3 Turismo de ocupación

Un turista compra un billete de avión, reserva un hotel, consulta un mapa en el teléfono y aterriza unas horas después en su destino. Recoge el equipaje, toma un taxi o alquila un coche y al día siguiente practica kitesurf, visita una playa o realiza una excursión por el desierto. Probablemente haga fotografías, las publique en sus redes sociales y, al regresar, recomiende el viaje a sus amigos. Nada de lo que ha hecho parece especialmente político, nada muy diferente a lo que hacen los más de mil quinientos millones de turistas

que recorren el mundo. Precisamente ahí comienza el problema que queremos abordar en este punto.

Porque ese turista no se ha desplazado simplemente a un destino vacacional. Ha recorrido una determinada geografía, ha utilizado unas infraestructuras y de facto ha reconocido una autoridad administrativa. El aeropuerto en el que aterriza está gestionado por unas autoridades concretas; la compañía aérea necesita coordinarse con ellas para operar; la plataforma donde ha reservado debe decidir en qué país se encuentra el hotel; el mapa de su teléfono tiene que representar —o no— una frontera; la agencia de viajes debe clasificar el destino; y el establecimiento donde duerme se levanta sobre un suelo sometido a un determinado orden político y jurídico. Incluso la fotografía que publica terminará probablemente geolocalizada dentro de una clasificación territorial.

Pero si ese viaje termina en Dajla, todas esas operaciones aparentemente rutinarias adquieren una dimensión diferente. El visitante ha llegado a una ciudad del Sáhara Occidental, un territorio cuyo estatuto jurídico, como analizábamos anteriormente, constituye un enclave ocupado pendiente de descolonizar, que no coincide con la geografía política que pueden ofrecer algunos de los dispositivos mediante los que normalmente se organizan y experimentan nuestras vacaciones. Es tan sencillo como bucear en la publicidad de la compañía aérea Ryanair que promociona "descubrir Dakhla" en el marco de una "aventura marroquí" o intentar reservar un hotel en la plataforma Booking que integra en su arquitectura territorial a Dakhla como parte de sus "hoteles en Marruecos".

En este sentido, la experta en Derecho internacional, Andrea Maria Pelliconi, comienza su análisis sobre el settler tourism en el Sáhara Occidental[3] con una contraposición particularmente reveladora. En 1989, el diplomático británico Simon Pease describió Dajla después de visitarla como, esencialmente, un «campo militar». Más de tres décadas después, señala Pelliconi, la Oficina Nacional Marroquí de Turismo promociona la ciudad como «la perla del sur de Marruecos» y «un pequeño rincón del paraíso». Entre el campamento militar y el paraíso turístico existe evidentemente una transformación material. El primero pertenece al lenguaje de la ocupación y del control territorial. El segundo pertenece al lenguaje del ocio, el consumo y el viaje. Sin embargo, uno no necesariamente sustituye al otro. Pueden superponerse sobre el mismo territorio. Esta superposición constituye el punto de partida de nuestra propuesta sobre el concepto de Turismo-Ocupación. Pero vayamos por partes.

4.3.1 Turismo, poder y producción territorial: modo de dominación turístico-político-militar

Las Naciones Unidas entienden el turismo como un fenómeno social, cultural y económico vinculado al desplazamiento de personas hacia lugares situados fuera de su entorno habitual. Así, en sus recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008, la organización señala que el turismo comprende las actividades realizadas por los visitantes, entendiendo como tales a quienes viajan a un destino principal distinto de su entorno habitual, por un periodo inferior a un año, y cuyo propósito principal —ocio, negocios u otros motivos personales— no consiste en ser empleados por una entidad residente en el lugar visitado[4]. Esta definición coloca, por tanto, en el centro de la actividad turística el desplazamiento temporal del visitante, su estancia y las actividades asociadas al viaje, y constituye la referencia internacional utilizada para delimitar estadísticamente qué actividades y movilidades pueden considerarse turismo.

Desde esta perspectiva, los turistas se desplazan y la industria turística se limita a proporcionarles alojamiento, transporte y servicios. Pero los estudios críticos han cuestionado profundamente esta interpretación. Problematizando el turismo no simplemente como el desplazamiento temporal de personas fuera de su entorno habitual, sino como una forma de acumulación capitalista que produce y transforma espacios, moviliza recursos y trabajo, mercantiliza territorios y los incorpora a circuitos globales de valorización. En esta situación, el turismo no simplemente "utiliza" los lugares sino también interviene en su transformación, representación y producción.

De esta forma, los análisis críticos del turismo han desplazado la mirada desde el turista y su experiencia hacia las lógicas del capital turístico, atendiendo a los procesos mediante los cuales la producción turística transforma territorios, moviliza capital y trabajo, mercantiliza recursos y espacios y genera dinámicas de explotación, desposesión, desplazamiento y conflictos socioecológicos (Cañada & Murray, 2019; Cañada et al., 2023)[5]. Esta tradición crítica se remonta, al menos, a la década de 1970, cuando distintos trabajos comenzaron a cuestionar las interpretaciones desarrollistas del turismo que lo presentaban como una bendición capaz de impulsar la modernización de los supuestos territorios y sociedades atrasados. Frente a estas interpretaciones, las aportaciones críticas señalaron cómo, en el contexto de los procesos de descolonización formal respecto de las metrópolis del Norte Global, la expansión turística podía articular nuevas formas de colonización corporativo-financiera transnacional, reproduciendo relaciones de dependencia, subordinación y control mediante la creciente penetración de capitales metropolitanos y transnacionales (Turner & Ash, 1991 [1975]; De Kadt, 1991 [1979]; Britton, 1982)[6].

De esta manera, la pérdida del control colonial directo no implicaba necesariamente el fin de las relaciones de dominación, sino su rearticulación mediante mecanismos económicos, corporativos y financieros en los que la producción turística desempeñaba un papel relevante. La formulación clásica de Britton (1982) resulta especialmente explícita en este sentido, al mostrar cómo la inserción turística de las economías periféricas podía integrarlas en un sistema global dominado en gran medida por multinacionales.

Sin embargo, la expansión turística no debería interpretarse únicamente como una vía de acumulación o un modo de producción del espacio. Históricamente, el turismo también se ha articulado con dispositivos de poder político, económico y militar, convirtiéndose en un instrumento de producción de territorialidades, construcción de legitimidades y consolidación de determinadas relaciones de subordinación geopolítica. En este sentido, la expansión del capital turístico puede combinar la extracción y apropiación de valor con formas de control territorial político-militar, integración geoeconómica y producción de espacios estratégicos. Así, turismo y geopolítica han estado estrechamente entrelazados en múltiples contextos históricos, por lo que el turismo puede comprenderse también como una tecnología de poder y control territorial (Goldstone, 2003; Hazbun, 2008). Hazbun (2008)[7], por ejemplo, muestra cómo el despliegue turístico en Oriente Medio se ha articulado simultáneamente con procesos de integración económica, construcción estatal y expansión de mecanismos de control político.

Esta lectura permite ampliar la interpretación del turismo como modo de producción y acumulación para analizarlo también como un modo de dominación turístico-político-territorial. Esta propuesta conecta con la lectura ampliada del capitalismo desarrollada por Nancy Fraser, para quien el capitalismo no puede reducirse a un modo de producción en sentido estricto, sino que constituye un orden social sustentado sobre relaciones de explotación, expropiación, reproducción social, apropiación de la naturaleza y poder político. Desde esta perspectiva, el capitalismo atraviesa y reorganiza distintas dimensiones de la vida social y territorial, desbordando las fronteras de lo estrictamente económico. Así, Fraser (2022) plantea la conceptualización del capitalismo como un modo de dominación. Sobre esta base, proponemos interpretar la expansión del capital turístico no sólo como un mecanismo de valorización, sino también como un modo de dominación capaz de producir dependencias, territorialidades, jerarquías de movilidad y dispositivos de control geopolítico.

La intensificación, profundización y aceleración de estas lógicas a escala planetaria, mediante la expansión de las fronteras de mercantilización turística y la creciente subordinación de territorios y dimensiones de la vida a la valorización turística, ha sido conceptualizada como turistificación (Cañada & Murray, 2019; Cañada et al., 2023). El concepto permite condensar una lectura crítica de la economía política y geopolítica del capital turístico, entendiendo la expansión turística como un proceso de transformación socioespacial que desborda la propia actividad turística. Al mismo tiempo, estas transformaciones no se despliegan sin conflicto: la aceleración y profun-

dización de la turistificación ha generado múltiples formas de contestación que expresan un creciente malestar en la turistificación (Cañada et al., 2023).

En este sentido, la turistificación de un territorio ocupado como Dajla no solo consiste en la llegada creciente de visitantes, sino en la incorporación progresiva de un territorio ocupado a los circuitos internacionales de acumulación turística. Una incorporación que no sería posible sin el concurso de actores/infraestructuras de globalización del capital turístico como las aerolíneas Transavia y Ryanair o plataformas de alojamientos como Booking o Airbnb. Un mecanismo que consolida materialmente determinada soberanía, atraer población, conectar el territorio con las redes del Estado ocupante y modificar la percepción internacional sobre su estatuto. En definitiva, se trata de trascender la idea del turismo como una forma de producción capitalista, para entenderlo como un modo de dominación.

4.3.2 Turismo y regímenes de dominación

La utilización del turismo como instrumento de legitimación, territorialización y normalización de órdenes políticos y territoriales surgidos de la ocupación militar, el colonialismo de asentamiento, los desplazamientos forzados, las dictaduras o los regímenes de segregación racial no constituye un fenómeno nuevo. De hecho, la relación entre turismo, poder territorial y violencia político-militar ha sido estudiada desde diferentes perspectivas críticas que cuestionan la consideración del turismo como una actividad esencialmente económica, cultural o recreativa. En estos trabajos, el turismo aparece también como una práctica capaz de intervenir en la producción del territorio, la construcción de imaginarios nacionales y la normalización de determinadas relaciones de poder.

Una de las referencias más directamente útiles para nuestro análisis es el trabajo de Moriel Ram (2015) sobre los Altos del Golán y el norte de Chipre. Ram estudia cómo Israel y Turquía trataron de normalizar los territorios ocupados mediante un proceso que denomina "domesticación" (domestication): el estado de excepción que había acompañado a la conquista y la ocupación no desaparece, sino que es rearticulado mediante distintas prácticas destinadas a transformar esos espacios en lugares aparentemente ordinarios[8]. El turismo desempeña un papel central en ese proceso. Ram muestra cómo tanto los Altos del Golán como el norte de Chipre fueron progresivamente construidos como destinos turísticos para la población de las respectivas potencias ocupantes, convirtiendo espacios asociados a la guerra y la militarización en lugares de ocio y consumo[9].

Leído desde el marco que proponemos en este informe, su análisis permite reconstruir una secuencia especialmente relevante: conquista militar, reorganización espacial, colonización, desarrollo de infraestructuras, turistificación y normalización territorial. No se trata de una secuencia formulada literalmente por Ram, sino de una síntesis que extraemos de su trabajo para comprender cómo la transformación material y turística del espacio puede contribuir a producir formas de integración de facto sin eliminar necesariamente el carácter disputado del territorio.

Esta perspectiva resulta especialmente relevante porque la normalización no implica necesariamente hacer desaparecer las huellas de la ocupación. Como plantea Ram, la domesticación del estado de excepción no supone su eliminación, sino su rearticulación: el territorio puede continuar marcado por la militarización y el conflicto y, al mismo tiempo, ser producido y experimentado como un espacio aparentemente ordinario[10]. En términos turísticos, esta lógica permite que elementos asociados a la guerra, la frontera o la presencia militar puedan incorporarse al propio paisaje visitable. La militarización deja así de aparecer necesariamente como una anomalía exterior a la experiencia turística y puede pasar a formar parte del escenario a través del cual el territorio es observado, recorrido y consumido.

La investigación de Rebecca L. Stein profundiza en esta relación a partir del caso palestino-israelí. En Itineraries in Conflict (2008), Stein analiza el turismo no como una esfera separada de la política, sino como un conjunto de prácticas culturales y espaciales atravesadas por disputas sobre territorio, identidad y pertenencia[11]. Esta perspectiva adquiere una

formulación especialmente explícita en "Souvenirs of Conquest" (2008), donde estudia las representaciones turísticas que acompañaron a la guerra de 1967 y a la invasión israelí de Líbano de 1982. Stein muestra cómo la conquista militar podía ser reinterpretada para el público israelí mediante relatos de turismo, consumo y ocio, produciendo lo que denomina "narrativas de anticonquista": formas de representación capaces de desplazar la violencia de la ocupación al reformular el territorio conquistado como espacio de placer y consumo[12].

Pero su aportación permite ir todavía más atrás. En su estudio sobre las caminatas sionistas en la Palestina anterior a 1948, Stein analiza las excursiones y los relatos de viaje como tecnologías cotidianas de construcción nacional. Estas prácticas no se limitaban a recorrer un espacio previamente dado: contribuían, en palabras de la autora, a reinscribir la Palestina árabe como una geografía judía[13]. Excursiones, itinerarios, relatos y prácticas de movilidad participaban así en la producción de una determinada imaginación territorial. Desde la perspectiva que desarrollamos aquí, esta aportación resulta fundamental: el turismo no solo representa territorios; puede participar activamente en la producción de geografías nacionales.

En Souvenirs of Conquest (2008), Stein analiza cómo la guerra de 1967 y la posterior ocupación israelí, así como la invasión del Líbano de 1982, fueron representadas ante el público israelí mediante relatos de turismo, consumo y ocio en los territorios conquistados. Estas narrativas permitían transformar la conquista militar en experiencia turística: paisajes asociados a la guerra podían convertirse en lugares visitables, consumibles y susceptibles de producir recuerdos. Stein denomina a estas representaciones "narrativas de anticonquista", en la medida en que contribuían a oscurecer la violencia de la ocupación al reformularla como oportunidad de ocio[14].

En #StolenHomes (2016), Stein vuelve sobre esta relación entre turismo y ocupación desde una perspectiva histórica más amplia[15]. Su trabajo permite observar cómo las prácticas turísticas pueden constituir una de las dimensiones culturales y cotidianas a través de las cuales una ocupación militar es experimentada y reproducida socialmente. Desde la perspectiva que desarrollamos aquí, esto permite introducir una distinción importante: el turista no ocupa la misma posición que el soldado o el colono, pero su movilidad, su consumo y su presencia pueden insertarse en relaciones territoriales producidas por la ocupación. Esta última formulación constituye una lectura analítica nuestra a partir del trabajo de Stein, no una categoría empleada literalmente por la autora.

Esta literatura permite desplazar el análisis desde la propaganda turística hacia una cuestión más amplia: cómo las prácticas de movilidad y consumo pueden participar en la producción política del territorio. El turista no se limita necesariamente a observar un espacio previamente constituido; se desplaza a través de infraestructuras, itinerarios y categorías territoriales determinadas, consume servicios y lugares concretos y participa en circuitos de representación que pueden contribuir a reforzar determinadas formas de pertenencia y organización espacial. En este sentido, una conexión aérea, una excursión, una ruta, un alojamiento o una atracción turística pueden contribuir a insertar un territorio ocupado en la geografía cotidiana del Estado que ejerce el control sobre él.

4.3.3 Militurismo: cuando turismo y poder militar forman un mismo sistema

En determinados contextos, militarización y turistificación se desarrollan de manera simultánea y mutuamente funcional. Para analizar esta relación, Teresia Teaiwa introdujo el concepto de militurismo (militourism), posteriormente desarrollado por diferentes autoras y retomado de forma sistemática por Vernadette Vicuña Gonzalez[16]. El término permite analizar turismo y militarismo no como esferas independientes que ocasionalmente coinciden, sino como prácticas capaces de compartir infraestructuras, movilidades, imaginarios, economías y formas de producción territorial. Gonzalez muestra precisamente cómo, en Hawái y Filipinas, turismo y militarismo han funcionado conjuntamente para sostener intereses geoestratégicos y económicos de Estados

Unidos en el Pacífico.

Desde esta perspectiva, la articulación entre militarización y turismo puede desempeñar al menos tres funciones complementarias. En primer lugar, la presencia militar produce espacios de descanso, ocio y consumo destinados inicialmente al propio personal militar y colonial, reproduciendo entornos seguros y reconocibles lejos del lugar de origen. Gonzalez documenta cómo la expansión militar estadounidense en Hawái y Filipinas favoreció tempranamente la aparición de zonas de "Rest and Recreation" (R&R) y establecimientos orientados a soldados y personal colonial, convirtiendo a estos últimos en una suerte de precursores del turismo de masas[17].

En segundo lugar, estas infraestructuras pueden generar alrededor de las bases y enclaves militarizados circuitos económicos ligados al alojamiento, el ocio, el transporte y el consumo, haciendo que la presencia militar se imbrique con economías locales cuya reproducción puede depender parcialmente de ella. No se trata necesariamente de que esos efectos económicos produzcan aceptación política automática, sino de que pueden crear intereses materiales vinculados a la continuidad de esa presencia.

Finalmente, turismo y militarización pueden reforzarse también en el terreno de la representación. La producción turística del "paraíso" puede desplazar de la mirada ordinaria las infraestructuras y relaciones de poder que hacen posible ese espacio turístico. En el caso hawaiano, Gonzalez muestra precisamente cómo la imagen de las islas como paraíso tropical puede ocultar y, al mismo tiempo, hacer posible una fuerte presencia militar estadounidense, mientras antiguas y actuales instalaciones militares se incorporan a los propios itinerarios turísticos[18]. En este sentido, el turismo no sustituye necesariamente a la militarización: puede contribuir a hacerla cotidiana, consumible y paisajísticamente ordinaria.

Una segunda línea de investigación permite comprender la dimensión material de esta relación. El concepto de militurismo de Teaiwa analiza la articulación entre militarismo, turismo y colonialismo en el Pacífico[19]. Su propuesta cuestiona la idea de que turismo y presencia militar constituyan esferas separadas: ambos pueden compartir infraestructuras, sistemas de movilidad, formas de apropiación territorial y determinadas representaciones coloniales. Desde esta perspectiva, las infraestructuras y dispositivos asociados a la presencia militar pueden contribuir a crear las condiciones materiales de determinadas economías turísticas, mientras que el turismo puede, a su vez, contribuir a naturalizar la militarización del territorio al incorporarla a un paisaje presentado como seguro, accesible y recreativo.

Vernadette Vicuña Gonzalez desarrolló esta perspectiva en Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawái and the Philippines (2013), donde analiza la estrecha imbricación entre turismo, militarización e imperialismo estadounidense en el Pacífico[20]. Su trabajo permite observar cómo carreteras, puertos, aeropuertos, espacios de ocio y dispositivos de seguridad pueden formar parte de una misma producción territorial. La infraestructura vinculada a intereses militares puede sostener determinadas formas de movilidad turística y, simultáneamente, la producción turística del "paraíso" puede contribuir a desplazar de la mirada las relaciones militares y coloniales que atraviesan esos mismos espacios. Gonzalez ha retomado posteriormente el concepto de militourismo, subrayando su utilidad para analizar las intersecciones entre turismo y militarización más allá del turismo estrictamente militar o de los antiguos campos de batalla[21].

Esta perspectiva resulta especialmente sugerente para nuestro análisis del Sáhara Occidental. No porque Teaiwa o Gonzalez hayan formulado su concepto pensando específicamente en Dajla, sino porque su marco permite plantear nuevas preguntas sobre la relación entre movilidad turística y control territorial. ¿Qué infraestructuras, dispositivos fronterizos y sistemas de vigilancia hacen posible que un visitante europeo experimente Dajla como un destino abierto, seguro y recreativo? ¿Hasta qué punto esa facilidad de movimiento se sostiene sobre una organización territorial que distribuye de manera profundamente desigual las posibilidades de desplazarse, circular y utilizar el espacio?

La cuestión remite a una paradoja central: la libertad de movilidad de unos sujetos puede descansar sobre dispositivos que controlan o restringen la movilidad de otros. Esta tensión ocupa también un lugar importante en el trabajo de Debbie Lisle, especialmente en Holidays in the Danger Zone (2016)[22]. Lisle cuestiona la oposición convencional entre guerra y turismo y analiza sus múltiples entrelazamientos: fronteras, tecnologías de seguridad, jerarquías de movilidad y formas de producción de la mirada turística. Desde esta perspectiva, el turismo no aparece necesariamente como el contrario pacífico de la guerra o la militarización, sino como una práctica que puede desarrollarse dentro de los mismos espacios, infraestructuras y relaciones de seguridad.

a-Los Estados Unidos y la Militarización del Pacifico

El caso de Estados Unidos en el Pacífico permite profundizar en la relación entre turismo, militarización, colonialismo y control territorial. Vernadette Vicuña Gonzalez analiza esta articulación mostrando que turismo y presencia militar no constituyen necesariamente dos sectores separados que simplemente coexisten, sino que pueden formar parte de un complejo turístico-militar en el que infraestructuras, seguridad, movilidad y producción del espacio se refuerzan mutuamente[23]. La presencia militar contribuye a generar condiciones materiales para determinadas actividades turísticas, mientras que el turismo puede incorporar esa presencia a una experiencia cotidiana de ocio, consumo y aparente normalidad.

El concepto de militourismo, permite sintetizar esta relación entre turismo y militarización[24]. Ambos pueden compartir infraestructuras de transporte, tecnologías de movilidad y vigilancia, procesos de apropiación territorial, economías de servicios y representaciones racializadas y feminizadas de las poblaciones locales. Desde esta perspectiva, la turistificación no elimina necesariamente la militarización del espacio: puede convivir con ella, hacerla menos visible o contribuir a incorporarla a la normalidad cotidiana del territorio. Los mismos lugares pueden presentarse simultáneamente como paraísos turísticos y posiciones estratégicas militares.

En Hawái, esta articulación entre turismo, militarización y colonialismo se desarrolló sobre una historia marcada por el derrocamiento de la monarquía, la anexión estadounidense y la posterior militarización del archipiélago. En el análisis de Vernadette Vicuña Gonzalez, la transformación de Honolulu y Waikīkī en espacios turísticos aparece estrechamente vinculada al desarrollo de infraestructuras militares, portuarias y aéreas[25]. Un ejemplo especialmente significativo es Pearl Harbor, que reúne simultáneamente funciones militares, memoriales, patrióticas y turísticas. Desde esta perspectiva, la memoria de la guerra, la cultura turística y la presencia militar no aparecen como dimensiones separadas, sino como elementos que participan conjuntamente en la producción del territorio.

Gonzalez utiliza la noción de "aloha patriotism" para analizar la convergencia entre la representación turística de la hospitalidad y la cultura hawaianas y determinadas formas de patriotismo estadounidense[26]. Esta articulación permite observar una tensión particularmente relevante para nuestro análisis: elementos de la cultura indígena pueden ser incorporados a la producción turística del lugar mientras las disputas sobre soberanía, colonialismo y control territorial permanecen en un plano diferente. Dicho de otro modo, la cultura puede convertirse en atractivo turístico sin que ello implique necesariamente el reconocimiento de las reivindicaciones políticas asociadas a esa misma población.

En Filipinas, la relación entre turismo y militarización adopta una configuración distinta. Tras el periodo colonial estadounidense (1898-1946), la presencia militar norteamericana continuó desempeñando un papel importante en la organización territorial y económica de determinadas áreas. Gonzalez analiza especialmente el peso de instalaciones como Clark y Subic, así como la posterior reutilización de espacios militares, infraestructuras coloniales y lugares asociados a la guerra dentro de nuevas economías de servicios, zonas recreativas y circuitos turísticos[27]. De nuevo, la transformación turística del territorio no supone necesariamente la desaparición

de su historia militar: puede superponerse a ella y contribuir a reorganizar sus usos, significados y formas de consumo.

La reconversión de antiguas instalaciones militares puede contribuir también a presentar infraestructuras vinculadas a proyectos imperiales como legados de modernización y desarrollo, desplazando o despolitizando las relaciones coloniales que hicieron posible su construcción. La aportación feminista y anticolonial de Teresia K. Teaiwa resulta especialmente relevante en este punto. Su trabajo sobre el Pacífico analiza la articulación entre militarismo, turismo, colonialismo y género, mostrando cómo territorios y cuerpos indígenas —y, particularmente, los cuerpos femeninos— pueden ser representados como espacios disponibles para la apropiación, el consumo y la posesión[28].

El ejemplo de Bikini resulta paradigmático dentro de esta crítica. El atolón, convertido en escenario de pruebas nucleares estadounidenses y asociado al desplazamiento de su población indígena, terminó dando nombre a una prenda vinculada globalmente con la playa, el ocio y la sexualización del cuerpo femenino. En el análisis de Teaiwa, esta asociación permite observar cómo una geografía marcada por la violencia militar y nuclear puede ser reinscrita simbólicamente dentro de imaginarios turísticos y sexualizados del Pacífico[29]. La operación no elimina necesariamente la historia de la violencia, pero puede contribuir a separarla de los significados cotidianos mediante los cuales el lugar y su nombre circulan globalmente.

Mientras, Guam[30] permite plantear una extensión comparativa de esta problemática, aunque aquí conviene ser más cautelosos con la evidencia disponible. La isla, que continúa bajo dominio colonial estadounidense en el Pacífico, Como parte del espacio estadounidense en el Pacífico, permite pensar la coexistencia entre militarización, población indígena y economía turística. Desde el marco general desarrollado por Teaiwa, Gonzalez y los trabajos reunidos en Militarized Currents, puede plantearse la hipótesis de que turismo y presencia militar no operan necesariamente como esferas separadas, sino que pueden compartir infraestructuras, recursos, mercados de trabajo y formas de producción territorial[31].

Este modelo no depende de una única situación jurídica. Los trabajos sobre el Pacífico muestran que la articulación entre turismo y militarización puede operar en territorios sometidos a configuraciones políticas y coloniales diferentes. Precisamente por eso, el concepto de militurismo resulta útil: permite desplazar la atención desde el estatuto jurídico concreto de cada territorio hacia los dispositivos materiales y simbólicos que pueden atravesar esas diferencias. Bases militares, aeropuertos, carreteras, hoteles, memoriales y redes de movilidad pueden formar parte de procesos de producción territorial en los que turismo, militarización e intereses imperiales se articulan de formas diversas.

b-La Guerra de Vietnam y el complejo militar-turístico-sexual en el sudeste asiático

El caso de Tailandia durante la guerra de Vietnam (1955-1975) permite incorporar una dimensión especialmente relevante al análisis del turismo-ocupación: la relación entre militarización, turismo, género, explotación sexual y reorganización territorial. Aunque Tailandia no estuvo formalmente ocupada por Estados Unidos, una parte de su territorio quedó integrada en el dispositivo militar estadounidense desplegado durante la guerra. Bases aéreas, carreteras estratégicas, aeropuertos, instalaciones logísticas y centros de inteligencia insertaron determinadas áreas del país en las redes materiales desde las que Estados Unidos desarrolló sus operaciones militares en Vietnam, Laos y Camboya. En el momento de mayor despliegue, decenas de miles de militares estadounidenses llegaron a estar destinados en el país.

La presencia militar contribuyó también a producir una geografía específica del descanso, el ocio y el consumo. Los programas de "Rest and Recreation" (R&R) trasladaban a militares estadounidenses desde los escenarios de guerra hacia espacios de descanso como Bangkok y Pattaya, estimulando una

demanda concentrada de hoteles, bares, clubes, salones de masaje y servicios sexuales alrededor de las bases y los enclaves recreativos. De este modo, la infraestructura militar no se limitaba a sostener las operaciones bélicas: contribuía simultáneamente a generar circuitos de movilidad, consumo y servicios que posteriormente podían incorporarse a la expansión del turismo internacional.

La evidencia económica disponible permite observar la persistencia de esta geografía. Abel Brodeur, Warn N. Lekfuangfu y Yanos Zylberberg analizaron los efectos territoriales de la presencia militar estadounidense durante la guerra de Vietnam comparando los distritos próximos a bases tailandesas utilizadas por las fuerzas estadounidenses con aquellos situados alrededor de bases que no fueron empleadas por ellas. Su investigación concluye que, décadas después de la retirada militar, los distritos próximos a antiguas bases estadounidenses presentan aproximadamente cinco veces más trabajadores y trabajadoras sexuales comerciales que las zonas de comparación[32]. Los autores identifican dos mecanismos complementarios: el fuerte incremento temporal de la demanda generado por la presencia militar estadounidense y los procesos de empobrecimiento y desposesión de las poblaciones rurales, que impulsaron la migración de mujeres hacia los enclaves donde se expandía la industria de la prostitución.

El interés del estudio para nuestro análisis reside precisamente en la persistencia territorial de un shock militar inicialmente temporal. La retirada de las tropas no implicó necesariamente la desaparición de las economías y mercados laborales generados alrededor de su presencia. Determinadas actividades sobrevivieron al contexto bélico que había contribuido a crearlas, integrándose posteriormente en nuevas economías de movilidad y consumo.

Pattaya, ciudad costera situada en la vertiente oriental del Golfo de Tailandia, a unos 150 km al sureste de Bangkok, es popularmente conocida como la "ciudad del pecado" y constituye un ejemplo especialmente significativo de esta continuidad entre militarización y especialización turística. Su transformación desde un asentamiento costero hacia un espacio vinculado primero al descanso militar y después al turismo internacional permite observar cómo determinadas infraestructuras, prácticas de consumo y economías surgidas en un contexto bélico pueden sobrevivir a la retirada de las tropas y adquirir nuevas funciones dentro de la industria turística. Desde la perspectiva que desarrollamos aquí, lo relevante es precisamente esa capacidad de persistencia y reconversión: la infraestructura social y económica producida por la militarización puede continuar funcionando después de que la presencia militar que la originó se reduzca o desaparezca.

Una articulación atravesada profundamente por el género, la racialización y el colonialismo. La aportación feminista de Teaiwa resulta especialmente útil para mostrar cómo la producción militar y turística del Pacífico no afecta únicamente al territorio, sino también a la representación y disponibilidad de los cuerpos indígenas, particularmente de las mujeres[33]. Desde esta perspectiva, la relación entre turismo y militarización debe analizarse también atendiendo a las jerarquías de género y raza mediante las que determinados territorios, paisajes y poblaciones son producidos como espacios disponibles para el acceso, el consumo y la apropiación.

El papel de Robert McNamara resulta especialmente significativo para observar esta continuidad entre militarización y desarrollo turístico. Como secretario de Defensa de Estados Unidos entre 1961 y 1968, estuvo al frente de la escalada de la intervención estadounidense en Vietnam y de la expansión del dispositivo militar norteamericano en el Sudeste Asiático. Pocos meses después de abandonar el Pentágono asumió la presidencia del Banco Mundial, institución que dirigió entre 1968 y 1981. La coincidencia adquiere una dimensión especialmente sugerente en el caso tailandés: Brodeur, Lekfuangfu y Zylberberg recuerdan que McNamara participó en una delegación del Banco Mundial que visitó Tailandia en 1971, pocos años después de haber ocupado la Secretaría de Defensa durante el periodo en que se consolidaron los programas de "Rest and Recreation" (R&R) para los militares estadounidenses destinados en Vietnam[34].

Esta continuidad no permite afirmar que McNamara o el Banco Mundial diseñaran deliberadamente la posterior industria turística —y mucho menos la industria sexual— tailandesa. Pero si nos ayuda a identificar una continuidad material e institucional entre tres procesos: la militarización y construcción de infraestructuras; la creación de circuitos de movilidad, ocio y consumo alrededor de las bases y de los programas de R&R; y la posterior incorporación de parte de esas infraestructuras, servicios y economías a la expansión del turismo internacional. El propio Banco Mundial documentaba a comienzos de la década de 1970 la importancia de los militares estadounidenses en permiso de R&R dentro de los flujos turísticos de Tailandia y señalaba cómo la disminución de esta clientela obligaba a determinados hoteles especializados en ella a orientarse hacia el mercado turístico general[35].

El caso tailandés debe situarse, además, dentro de una transformación más amplia de la economía política internacional del turismo. Patricia Goldstone ha mostrado cómo, especialmente después de la Segunda Guerra Mundial, el turismo fue incorporándose progresivamente a las políticas internacionales de desarrollo hasta quedar integrado en instituciones originalmente ajenas al sector, entre ellas el propio Banco Mundial[36]. Turismo, infraestructuras, captación de divisas y apertura a los mercados internacionales comenzaron a formar parte de un mismo lenguaje de modernización y desarrollo.

Desde esta perspectiva, la experiencia tailandesa resulta especialmente significativa: determinadas infraestructuras y geografías económicas producidas inicialmente por la guerra pudieron ser reutilizadas y resignificadas posteriormente dentro de una economía turística internacional. No existe una transición automática de la base militar al complejo turístico, pero sí una continuidad posible entre las infraestructuras, movilidades y mercados generados por la militarización y aquellos que posteriormente sostienen la turistificación. En este sentido, la pregunta relevante no es únicamente quién controla formalmente un territorio, sino qué infraestructuras, empresas, flujos de movilidad, mercados laborales y representaciones permiten convertir ese control en una experiencia cotidiana de normalidad, consumo y ocio.

4.3.4 Turismo, propaganda y legitimación de regímenes autoritarios y sistemas de dominación.

Tal como venimos señalando, la producción turística no desempeña únicamente una función económica dentro de los procesos de acumulación y transformación territorial. Puede intervenir también en la producción simbólica de imaginarios políticos, seleccionando qué aspectos de un territorio se hacen visibles, cuáles se presentan como deseables y cuáles quedan desplazados de la experiencia turística. En contextos autoritarios, coloniales o atravesados por sistemas institucionalizados de dominación, esta capacidad adquiere una importancia particular: el turismo puede contribuir a proyectar imágenes de estabilidad, modernización, seguridad, apertura o normalidad que conviven con formas de represión, segregación, desposesión o exclusión estructural. Además, esa imagen de estabilidad y seguridad que se proyecta a través de la mirada turística contribuye a legitimar esos regímenes e insertarlos en los circuitos internacionales del capital.

La literatura sobre la España franquista constituye uno de los ejemplos más claros. Los trabajos de Beatriz Correyero y Rosa Cal, Justin Crumbaugh, Sasha D. Pack, Sandie Holguín y Carmelo Larrinaga, entre otros, han mostrado cómo el turismo fue incorporado progresivamente a las estrategias de representación internacional del régimen y a la construcción de una determinada imagen del país[37]. Desde las tempranas rutas de guerra organizadas durante la Guerra Civil hasta la posterior promoción de España como destino mediterráneo moderno, hospitalario y pacífico, el turismo participó en una operación simultáneamente económica y simbólica: atraer visitantes y divisas, pero también producir una imagen exterior capaz de desplazar o amortiguar la percepción internacional de la violencia política y del carácter dictatorial del régimen.

Algo semejante puede observarse, con características diferentes, en la Sudáfrica del apartheid.

Los estudios sobre la historia turística sudafricana muestran que hoteles, parques naturales, circuitos de safari, casinos y destinos recreativos se desarrollaron dentro de una estructura profundamente racializada de acceso al territorio, movilidad y consumo[38]. La experiencia turística podía presentar determinados paisajes como espacios de naturaleza, ocio o modernidad mientras las relaciones sociales y territoriales que los hacían posibles permanecían atravesadas por segregación racial y desigualdades institucionalizadas. El turismo no eliminaba esas estructuras: podía contribuir a reorganizarlas simbólicamente dentro de una experiencia aparentemente despolitizada del territorio.

Desde esta perspectiva, el turismo puede cumplir una doble función. Por un lado, genera infraestructuras, empleos, inversiones y divisas; por otro, participa en la construcción de un régimen de visibilidad que convierte determinados territorios en objetos de deseo y consumo mientras desplaza de la mirada turística las relaciones de poder que los producen. La playa, el hotel, el safari, el monumento o la ruta turística no constituyen necesariamente una falsificación de la realidad, pero sí una selección organizada de aquello que el visitante es invitado a ver. Esa capacidad de producir normalidad constituye una de las dimensiones políticas fundamentales del turismo en contextos autoritarios, coloniales y de ocupación.

Las Rutas de la Guerra: arma de legitimización del régimen fascista

Como señalábamos anteriormente, uno de los precedentes históricos más claros de la utilización del turismo como instrumento de propaganda y legitimación política se encuentra en las Rutas de Guerra organizadas por el bando franquista desde 1938, cuando la Guerra Civil todavía no había terminado. Una figura central en este proyecto fue Luis Bolín, periodista vinculado a ABC y participante en la trama civil del golpe de Estado de 1936 —entre otras cosas, intervino en la contratación del Dragon Rapide que trasladó a Franco desde Canarias al norte de África—, quien en 1938 fue nombrado director del Servicio Nacional de Turismo con sede en Burgos[39]. Su trayectoria permite observar una significativa continuidad entre la movilización política y logística que acompañó a la sublevación militar y la posterior construcción propagandística y turística de los territorios controlados por el bando franquista.

El Servicio Nacional de Turismo promovió visitas organizadas a territorios recientemente ocupados por las tropas franquistas, convirtiendo el desplazamiento turístico en una forma de exhibición del control territorial y de representación del nuevo poder[40]. Los itinerarios incorporaban escenarios de batalla, ciudades destruidas, fortificaciones, cementerios y monumentos, pero también hoteles, restaurantes, carreteras y otros servicios destinados a hacer posible la experiencia turística. El visitante no contemplaba únicamente las huellas materiales de la guerra: recorría también un territorio cuya circulación, interpretación y consumo estaban siendo reorganizados por las nuevas autoridades.

Desde la perspectiva que desarrollamos en este informe, las Rutas de Guerra pueden interpretarse, así como una puesta en escena turística de la conquista territorial. La capacidad para trasladar visitantes, seleccionar los lugares que debían contemplarse, construir un relato sobre la destrucción y garantizar alojamiento, transporte y servicios convertía el turismo en una demostración práctica de control sobre el espacio. El viaje no solo narraba el avance militar: contribuía a presentar como ordenado, administrable y visitable un territorio cuya configuración política estaba siendo transformada mediante la guerra.

Las autoridades franquistas controlaban minuciosamente los itinerarios de las Rutas de Guerra: determinaban los lugares que podían visitarse, las carreteras y establecimientos utilizados, los puntos de observación, los guías y el relato que acompañaba la visita. Pero esa organización no regulaba únicamente aquello que el visitante veía; determinaba también qué espacios, experiencias y memorias quedaban fuera del recorrido. La ruta turística funcionaba como un dispositivo simultáneo de selección, censura y control espacial de la memoria: no se limitaba a imponer una determinada interpretación de la guerra, sino que organizaba físicamente qué podía contemplarse, desde dónde y bajo qué

explicación[41].

Esta dimensión propagandística adquiría una importancia particular en los territorios recientemente conquistados por las tropas franquistas. Las ruinas, los campos de batalla y las huellas materiales de la violencia podían ser incorporados a una narrativa que asociaba la experiencia republicana con el caos y la destrucción y presentaba al nuevo poder como garante de orden, reconstrucción y estabilidad[42]. De este modo, los efectos de la guerra dejaban de aparecer únicamente como consecuencia de un conflicto todavía abierto y podían ser reorganizados como pruebas de la legitimidad del vencedor.

La eficacia del dispositivo residía precisamente en su capacidad para presentar una narración previamente organizada como experiencia directa del visitante. El guía seleccionaba la interpretación, el itinerario ordenaba la mirada y el propio desplazamiento podía producir una sensación de evidencia: el turista había estado allí, había visto las ruinas y había recorrido los escenarios de la guerra. Desde esta perspectiva, el viaje no solo transmitía propaganda; contribuía a producir las condiciones para que esa propaganda pudiera experimentarse como observación personal del territorio.

Las rutas tenían, además, una clara dimensión internacional. Los visitantes extranjeros podían desempeñar simultáneamente varias funciones: eran consumidores que aportaban divisas, testigos de la victoria franquista y potenciales transmisores del relato oficial fuera de España. Desde la perspectiva que desarrollamos aquí, su presencia adquiría además otra dimensión: contribuía a hacer ordinario el uso de un territorio recientemente "conquistado" bajo las condiciones establecidas por el ejército fascista. Aunque un turista careciera de cualquier capacidad jurídica para reconocer una soberanía o legitimar un régimen, su desplazamiento implicaba recorrer el territorio, utilizar sus carreteras y alojamientos, seguir itinerarios autorizados e interactuar con las instituciones que regulaban la movilidad y garantizaban los servicios. La normalización no procedía, por tanto, de un acto explícito de reconocimiento político, sino de la experiencia práctica de utilizar el territorio dentro del nuevo orden impuesto.

Esta experiencia temprana anticipó algunos de los mecanismos que posteriormente adquirirían una escala mucho mayor durante la dictadura. El turismo internacional se convirtió progresivamente en una fuente de divisas, infraestructuras e inversión, pero también en un instrumento para proyectar hacia el exterior una imagen de orden, estabilidad, apertura, autenticidad y normalidad. La modernización turística no eliminó el carácter autoritario del régimen, pero sí podía contribuir a reorganizar su representación internacional. De este modo, la dimensión económica y la dimensión política del turismo permanecieron estrechamente vinculadas: atraer visitantes significaba también producir una determinada imagen del país y del régimen que lo gobernaba.

El caso de las Rutas de Guerra permite identificar, por tanto, una secuencia particularmente relevante para analizar la relación entre turismo, conquista territorial y normalización. Primero, el poder militar conquista y somete el espacio mediante la guerra y la represión; después, el nuevo régimen golpista seleccionó y ordenó los elementos visibles de ese territorio; el aparato turístico organiza el acceso; los itinerarios, guías y dispositivos de interpretación establecen qué debe observarse y cómo debe ser explicado; y, finalmente, los visitantes extranjeros recorren y consumen ese espacio bajo las condiciones establecidas por el nuevo poder. El turismo aparece así cuando la transformación política y territorial todavía está en curso y participa en la producción de una imagen del territorio como seguro, accesible, administrable y progresivamente normalizado.

Desde la perspectiva que proponemos en este informe, este proceso puede entenderse también como una ocupación de la mirada. La expresión no pretende equiparar el acto turístico con la ocupación militar, sino señalar un mecanismo distinto: la capacidad de organizar material y simbólicamente aquello que puede ser visto, recorrido e interpretado. Un espacio marcado por la violencia y la disputa política puede ser reorganizado como destino turístico mediante una selección de paisajes, ruinas, monumentos, itinerarios y relatos que desplaza la

atención desde las condiciones que produjeron ese territorio hacia el patrimonio, el paisaje, el ocio y el consumo. En las Rutas de Guerra, el visitante podía ser convertido así en testigo de la supuesta "pacificación": las huellas de la violencia eran incorporadas a un relato en el que la conquista aparecía como restauración del orden y sus consecuencias podían comenzar a transformarse en patrimonio del vencedor.

El caso resulta especialmente significativo porque demuestra que la turistificación no necesita esperar a que termine la guerra. Las Rutas de Guerra comenzaron a organizarse en 1938, cuando el conflicto todavía estaba abierto, y el turismo fue utilizado para representar como visitables y ordenados territorios cuya transformación política y militar se estaba produciendo en ese mismo momento. En este sentido, el turismo no aparece únicamente como una actividad posterior a la conquista, sino como una práctica que puede intervenir en los propios procesos de consolidación y representación del control territorial.

Este precedente resulta especialmente útil para pensar otros territorios sometidos a ocupación militar o colonial, entre ellos el Sáhara Occidental. La comparación no implica equiparar contextos históricos diferentes, sino identificar mecanismos potencialmente comunes: desarrollo de infraestructuras, organización de circuitos de movilidad, selección de paisajes y patrimonios, construcción de relatos turísticos y presencia creciente de visitantes extranjeros. Desde el marco del turismo-ocupación que proponemos, estas prácticas pueden contribuir a producir una determinada experiencia del territorio y a reforzar su apariencia de normalidad cotidiana bajo la administración de la potencia que ejerce el control efectivo.

Sudáfrica: turismo, apartheid y territorialización racial

Durante el apartheid en Sudáfrica, institucionalizado como política de Estado por el supremacista Partido Nacional desde 1948 y desmantelado progresivamente a comienzos de la década de 1990, el turismo se desarrolló dentro de un orden profundamente racializado de acceso al territorio, movilidad y consumo. Una autentica tecnología de territorialización racista: la producción de destinos, hoteles, parques naturales y circuitos turísticos no se situaba al margen de la segregación, sino que operaba dentro de una geografía estructurada por ella[43]. Al mismo tiempo, la industria turística contribuía a proyectar hacia el exterior imágenes de modernidad, estabilidad, naturaleza y ocio que podían desplazar de la experiencia del visitante las estructuras de segregación y control de la movilidad que sostenían el régimen.

Esta dimensión adquirió una expresión particularmente significativa en los bantustanes, territorios creados por el régimen supremacista sudafricano en el marco de la política de «desarrollo separado», mediante la cual se confinaba territorialmente a la población negra y se la despojaba de la ciudadanía sudafricana y de sus derechos políticos. Estos territorios, que se inspiraban en las reservas indígenas de EEUU y Canadá, fueron presentados por el régimen como entidades políticamente autónomas o independientes, aunque su supuesta independencia carecía de reconocimiento internacional. Uno de los ejemplos más conocidos de producción turística del espacio fue Sun City, un complejo turístico inaugurado en 1979 en el bantustán de Bophuthatswana. El complejo articulaba hoteles, casinos, espectáculos y actividades recreativas y se convirtió en uno de los principales escaparates turísticos de un territorio cuya pretendida independencia carecía, tal como hemos avanzado, de reconocimiento internacional[44]. Turismo, legislación diferenciada, inversión y desarrollo empresarial contribuían así a construir una apariencia de viabilidad económica y normalidad política alrededor de una entidad cuya existencia estaba inscrita en la arquitectura territorial del apartheid.

El interés de Sun City para nuestro análisis reside precisamente en esa articulación entre territorio, excepcionalidad jurídica y consumo turístico. El visitante podía cruzar una frontera interna, alojarse en un hotel, apostar en un casino o asistir a un espectáculo sin necesidad de enfrentarse a la función política que desempeñaba Bophuthatswana dentro del sistema de segregación. El turismo no eliminaba

las relaciones de dominación que habían producido aquel espacio; podía contribuir, en cambio, a reformularlas como experiencia de ocio, modernidad y normalidad cotidiana. De esta forma, el turismo no se limitaba a explotar una realidad territorial preexistente, sino que ayudaba a hacer funcionar materialmente una soberanía que carecía de reconocimiento internacional.

La industria hotelera tampoco operó al margen de este ordenamiento territorial. Los trabajos de Christian M. Rogerson y Jayne M. Rogerson muestran cómo la expansión de grupos hoteleros como Southern Sun se produjo dentro de una economía profundamente estructurada por el apartheid y por la configuración territorial creada por el régimen[45]. La hostelería no fue, por tanto, una actividad simplemente superpuesta al sistema de segregación: determinados operadores pudieron desarrollarse aprovechando las oportunidades económicas y territoriales generadas por ese orden político.

El fenómeno se extendió más allá de Sun City. Los bantustanes fueron incorporados a circuitos turísticos mediante hoteles, resorts, casinos, paisajes rurales y representaciones culturalizadas de la población africana[46].Desde la perspectiva que proponemos en el informe, el turismo contribuyo a representar aquellos territorios como espacios coherentes, diferenciados y económicamente viables, desplazando de la experiencia del visitante las relaciones de segregación y desposesión que habían hecho posible su existencia.

Al mismo tiempo, el propio espacio recreativo sudafricano estaba organizado racialmente. El acceso a hoteles, playas, restaurantes, parques y otras instalaciones se encontraba atravesado por las jerarquías del apartheid[47]. El turismo podía contribuir así a hacer experimentable el orden racial como una normalidad espacial cotidiana: determinados visitantes podían recorrer carreteras, alojamientos y espacios naturales sin enfrentarse directamente a las relaciones políticas y administrativas que estructuraban aquella geografía. La población negra, por su parte, podía formar parte de la economía turística fundamentalmente como fuerza de trabajo mientras su acceso a determinados espacios de ocio permanecía profundamente condicionado por la segregación.

Los parques nacionales constituyeron otra dimensión fundamental de esta construcción territorial. La historia social y política del Parque Nacional Kruger permite observar cómo la conservación de la naturaleza estuvo vinculada a formas específicas de administración estatal del territorio y de regulación de las poblaciones que lo habitaban[48]. La producción del parque como espacio de naturaleza protegida contribuyó también a construir la imagen de un paisaje africano aparentemente separado de las relaciones sociales y políticas mediante las que había sido organizado.

La visita turística podía transformar así el territorio en una experiencia de naturaleza presentada como patrimonio nacional y espacio de contemplación, mientras quedaban relegados los conflictos relacionados con el acceso a la tierra y el control de sus usos. Desde una perspectiva comparativa, aparece aquí una contradicción que encontraremos también en otros contextos coloniales: determinados elementos de la cultura africana podían ser incorporados a la experiencia turística mientras la capacidad política de las poblaciones africanas para decidir sobre el territorio permanecía subordinada.

La población local podía aparecer dentro del dispositivo turístico como trabajadores, guías o representantes de una cultura presentada como “tradicional”, mientras que las disputas sobre propiedad, movilidad y control territorial quedaban fuera del encuadre turístico. No se trataba simplemente de invisibilizar a la población africana, sino de seleccionar bajo qué formas podía hacerse visible dentro de la experiencia turística.

El caso sudafricano ofrece, por tanto, una clave especialmente relevante para nuestro análisis: el turismo puede contribuir a transformar una territorialidad políticamente controvertida en una realidad funcional mediante infraestructuras, inversiones, movilidad, consumo y presencia internacional. El interés comparativo de Sun City reside precisamen-

te en que permite observar cómo un territorio cuya legitimidad política era profundamente cuestionada podía, sin embargo, funcionar cotidianamente como espacio de inversión, ocio y consumo.

Esta lógica permite establecer una comparación analítica con otros ejemplos que se exponen en este informe, como Chipre septentrional, y con más profundidad, Dajla, sin equiparar sus historias ni sus estatutos jurídicos. En estos casos, el turismo puede contribuir a producir formas de normalidad práctica alrededor de una determinada organización territorial: hoteles, carreteras, aeropuertos, inversiones y flujos de visitantes hacen posible que el territorio sea recorrido, reservado y consumido sin que ello equivalga necesariamente a un reconocimiento jurídico de la soberanía que lo administra.

4.3.5 Turismo, territorialización y desposesión

Una tercera línea de análisis sobre como el turismo puede actuar como legitimación, territorialización y normalización de órdenes políticos y territoriales surgidos de la ocupación militar, es la relativa a la territorialización y desposesión. Porque la producción turística del espacio no implica únicamente la construcción de hoteles, carreteras o infraestructuras recreativas; puede requerir también la transformación de los derechos de acceso, uso y propiedad sobre la tierra. En distintos contextos, el desarrollo turístico ha estado asociado a procesos de apropiación territorial que afectan especialmente a comunidades campesinas, indígenas y poblaciones rurales, desplazando actividades preexistentes o subordinándolas a nuevos usos vinculados al turismo, la conservación y la inversión.

Esta dinámica puede analizarse en relación con la literatura sobre land grabbing, entendida no solo como transferencia formal de propiedad, sino como un conjunto más amplio de mecanismos mediante los cuales determinados actores adquieren control efectivo sobre la tierra, los recursos y sus usos futuros. Desde esta perspectiva, la desposesión no necesita adoptar siempre la forma de una expulsión inmediata: puede producirse mediante cambios regulatorios, nuevas restricciones de acceso, concesiones, inversiones, transformación de los usos permitidos o subordinación de actividades locales a proyectos turísticos y extractivos. El turismo puede convertirse así en una de las actividades mediante las cuales se reorganizan territorialmente los derechos de acceso, movilidad y aprovechamiento de los recursos[49].

La relación adquiere una complejidad particular cuando esos procesos se presentan bajo el lenguaje de la protección de la naturaleza. La literatura ha utilizado el concepto de green grabbing para analizar formas de apropiación de tierras y recursos legitimadas mediante objetivos ambientales, conservacionistas o de sostenibilidad[50]. La creación de parques naturales, reservas, corredores ecológicos o espacios destinados al ecoturismo puede generar beneficios ambientales reales y, al mismo tiempo, producir nuevas restricciones sobre poblaciones que históricamente utilizaban esos territorios. Conservación y desposesión no constituyen, por tanto, procesos necesariamente opuestos.

Los trabajos sobre Tanzania resultan especialmente ilustrativos. Roderick Neumann y Dan Brockington, Bram Büscher, Robert Fletcher, Rosaleen Duffy, entre otras, han mostrado cómo determinados modelos de conservación de la naturaleza pueden producir espacios presentados como “vida salvaje” mediante la exclusión o restricción de las poblaciones que vivían, pastoreaban, cazaban o utilizaban previamente esos territorios[51]. Benjamin Gardner conecta directamente esta cuestión con el turismo al analizar cómo la expansión del safari y de las inversiones turísticas en Tanzania puede insertarse en procesos más amplios de apropiación territorial y el despojo o desposesión territorial.

La eficacia política de estos procesos reside precisamente en que la desposesión puede quedar recubierta por un lenguaje que resulta especialmente difícil de cuestionar desde fuera del territorio. Proteger la naturaleza, conservar la biodiversidad o desarrollar un turismo sostenible aparecen, en principio, como objetivos positivos y deseables. Sin embargo, estos lenguajes pueden ocultar conflictos sobre

quién decide los usos del territorio, quién obtiene los beneficios, quién puede permanecer y quién pierde acceso a tierras y recursos. En estos casos, la producción turística del paisaje no solo transforma materialmente el espacio: puede contribuir también a despolitizar la desposesión al presentarla como conservación, desarrollo sostenible o protección ambiental.

a-Tanzania: conservación, turismo y desposesión territorial

Los casos del norte de Tanzania resultan especialmente relevantes porque muestran cómo la conservación ambiental puede articularse con procesos de apropiación territorial y cómo el turismo puede participar en la transformación de territorios habitados en paisajes destinados al consumo exterior. Esta relación ha sido estudiada desde diferentes perspectivas en lugares como Loliondo y Mkomazi, y de manera más amplia en el ecosistema del Serengeti[52]. En estos trabajos, la conservación no aparece necesariamente como una actividad exterior a las disputas por la tierra, sino como uno de los marcos mediante los cuales se redefinen los derechos de acceso, uso y permanencia sobre el territorio.

Benjamin Gardner ha analizado con particular detalle el caso de Loliondo, donde turismo, conservación y acceso a la tierra forman parte de una misma disputa por el significado del paisaje y por la autoridad para decidir sus usos[53]. Su trabajo muestra cómo empresas turísticas, instituciones estatales y comunidades masái participan desde posiciones profundamente desiguales en conflictos relacionados con concesiones turísticas, actividades cinegéticas y acceso a recursos. Desde esta perspectiva, la apropiación territorial no necesita adoptar necesariamente la forma de una transferencia formal de propiedad. Puede producirse también mediante el control efectivo del acceso a rutas pastorales, fuentes de agua y zonas de pastoreo, así como mediante la capacidad institucional para decidir quién puede permanecer, circular o desarrollar determinadas actividades dentro del territorio.

Esta dimensión permite conectar el turismo con los procesos definidos en la literatura como land grabbing y green grabbing, despojos territoriales y verdes. La desposesión no consiste únicamente en cambiar la titularidad jurídica de la tierra; puede implicar también una reorganización de las condiciones materiales mediante las cuales determinados grupos acceden a ella, la utilizan y reproducen sus formas de vida[54]. Turismo y conservación pueden generar así formas de territorialización que, aunque jurídicamente distintas de una anexión o una expropiación convencional, producen consecuencias materiales muy concretas sobre el control y el uso del espacio. En Tanzania, Benjaminsen y Bryceson han mostrado cómo la conservación de fauna y recursos puede generar precisamente este tipo de desposesión: las tierras pueden seguir siendo formalmente públicas o comunales mientras los beneficios derivados de ellas pasan a manos del Estado, empresas turísticas, organizaciones de conservación u otros actores con mayor poder.

Gardner identifica además una contradicción especialmente significativa para nuestro análisis: el paisaje masái y la propia presencia masái constituyen elementos centrales del imaginario turístico del Serengeti, mientras determinadas políticas de conservación y desarrollo turístico pueden restringir la capacidad de esas comunidades para controlar y utilizar el territorio del que depende precisamente esa representación[55]. Se produce así una separación entre representación cultural y control material: la población indígena puede permanecer visible como imagen, tradición o atractivo turístico mientras es despojada del control y del acceso a sus tierras ancestrales. La población masái es literalmente expulsada de las tierras cuya imagen turística se construye sobre su propia cultura y presencia.

Este proceso ha ido acompañado de una intensa violencia estatal contra las comunidades masái, que han sufrido sucesivos desplazamientos forzosos, destrucción de viviendas y restricciones de acceso a sus tierras de pastoreo para favorecer la expansión de las áreas de conservación y su explotación turística. Este caso ejemplifica la estrategia de acumulación por conservación, mediante la cual se lleva a cabo la revaloración del espacio a través de la protección de la naturaleza salvaje y su mer-

cantilización turística[56], expulsando a las comunidades indígenas. Frente esta ofensiva, llevada a cabo con el pretexto de la conservación de la naturaleza y mediante el despliegue de fuerzas militares y policiales, las comunidades masái han protagonizado una fuerte resistencia, que ha sido apoyada por organizaciones como Tanzania Human Rights Defenders Coalition y denunciada internacionalmente por Amnistía Internacional[57].

De esta manera, la conservación funciona también como una tecnología de ordenación territorial: determina quién puede estar en un espacio, qué actividades puede desarrollar y bajo qué condiciones. El mecanismo ideológico que acompaña este proceso es igualmente significativo. Primero se presenta el uso indígena del territorio como una amenaza para la naturaleza; después se justifica la exclusión de sus habitantes como condición necesaria para protegerla; finalmente, el espacio «restaurado» puede ser presentado como una naturaleza salvaje, prístina y disponible para la conservación y el turismo. Dan Brockington y Roderick Neumann mostraron históricamente cómo este modelo de conservación reproduce, en contextos poscoloniales, prácticas heredadas de la ordenación colonial del territorio: eliminación de derechos consuetudinarios, criminalización de usos locales y producción de paisajes aparentemente vacíos para visitantes externos.

El caso tanzano introduce así una dimensión especialmente útil para el análisis del Sáhara Occidental: la producción de un territorio turístico no depende exclusivamente de la ocupación militar directa. También puede producirse mediante la reclasificación administrativa y ambiental del territorio, la exclusión de sus habitantes, la concentración de derechos económicos y la creación de infraestructuras y paisajes orientados al consumo turístico. Aunque la comparación con Palestina, Chipre septentrional y el Sáhara Occidental debe hacerse, con cautela, Tanzania no constituye un caso de ocupación extranjera ni de anexión territorial jurídicamente comparable a esos conflictos. Su relevancia es analítica: permite identificar un mecanismo común mediante el cual la coerción territorial, la producción de un paisaje aparentemente disponible y la explotación turística se refuerzan mutuamente. En todos estos casos, aunque a través de estructuras jurídicas y políticas diferentes, el turismo puede contribuir a ocultar las relaciones de expulsión, apropiación o coerción que hacen posible el consumo del territorio.

Desde una perspectiva comparativa de los ejemplos del informe, Tanzania permite incorporar así tres conceptos particularmente útiles: green grabbing (despojo o desposesión verde), conservación militarizada y acumulación turística por desposesión. Su interés para el análisis del Sáhara Occidental reside precisamente en mostrar que la transformación de un territorio disputado en un destino turístico no requiere únicamente presentarlo como «normal» o integrado en otro Estado: también puede producirse mediante la construcción de un paisaje aparentemente natural, vacío y disponible, mientras se restringe el control territorial de las comunidades que históricamente lo han habitado.

b-Colombia: turismo, securitización y desposesión territorial

El caso colombiano permite ampliar el concepto de turismo de ocupación hacia contextos en los que turismo, militarización, conservación y desposesión convergen en la producción de nuevos territorios[58]. Los trabajos de Diana Ojeda muestran que, especialmente durante la política de Seguridad Democrática —desarrollada durante los dos mandatos presidenciales de Álvaro Uribe Vélez en Colombia, entre 2002 y 2010—, el turismo no fue simplemente una actividad económica desarrollada en medio del conflicto armado, sino que formó parte de la propia construcción de espacios considerados seguros, accesibles y abiertos a la inversión[59]. Una transformación territorial que se produjo, además, en regiones atravesadas por la presencia paramilitar, la apropiación de tierras y diferentes formas de desposesión[60].

En su análisis del Parque Nacional Natural Tayrona, Ojeda muestra cómo el ecoturismo y la conservación neoliberal pueden actuar como «pretextos verdes» para la apropiación territorial: concesiones turísticas, privatización de accesos y recursos, res-

tricciones a las actividades de subsistencia y marginación o expulsión de poblaciones campesinas[61]. La transformación del territorio en destino turístico exige, además, borrar o relegar las geografías de violencia y desposesión que hicieron posible esa transformación para presentarlo como un espacio natural protegido, seguro y disponible para el visitante[62].

Esta relación entre turismo y militarización aparece con especial claridad en War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's "Retaking". Diana Ojeda analiza cómo las políticas de seguridad, la guerra contra las drogas y la promoción turística participaron conjuntamente en la producción de una nueva geografía nacional[63]. Las campañas de promoción, las carreteras militarizadas y las llamadas «caravanas turísticas» —como "Vive Colombia, viaja por ella"— convirtieron el desplazamiento turístico en una demostración cotidiana de que el Estado había «recuperado» determinados territorios.

El turismo funcionaba simultáneamente como indicador del control estatal, mecanismo de movilidad a través de espacios militarizados y prueba visible de una Colombia supuestamente pacificada[64]. El resultado era una geografía profundamente desigual: seguridad y libertad de circulación para turistas e inversores frente a controles, desplazamiento e inseguridad para determinadas comunidades locales. Los espacios turísticos aparecían como paisajes pacificados y naturales, mientras quedaban ocultas las relaciones de violencia, vigilancia y desposesión que habían hecho posible su producción. El turismo contribuía así a convertir la militarización en una experiencia cotidiana y aparentemente banal: hacía visible el poder estatal al mismo tiempo que normalizaba las condiciones en las que este se ejercía.

El análisis se completa con la dimensión paramilitar y del acaparamiento de tierras. De esta forma, violencia, apropiación de propiedades, conservación, intervención estatal e inversión turística no constituyen necesariamente procesos separados, sino que pueden formar parte de un mismo ensamblaje territorial: la violencia desplaza a la población, el acaparamiento modifica la propiedad, la conservación redefine los usos legítimos del espacio y el turismo proporciona al territorio una nueva función económica y una imagen normalizada[65]. Los trabajos de Teo Ballvé y Jacobo Grajales permiten incorporar a este marco los mecanismos mediante los cuales la apropiación violenta de tierras puede posteriormente institucionalizarse, formalizarse o incluso «blanquearse» a través de nuevas estructuras económicas, políticas y de propiedad[66].

Esta perspectiva resulta especialmente útil para el análisis del Sáhara Occidental porque desplaza la atención desde la pregunta de si el turismo simplemente llega a un territorio militarizado hacia otra más amplia: cómo las infraestructuras, las movilidades, los dispositivos de seguridad, la inversión y las representaciones turísticas participan en la producción y normalización del control territorial[67]. En este sentido, Colombia introduce así una dimensión complementaria al caso de Palestina, el Sáhara Occidental y Chipre septentrional. Si en estos últimos el turismo puede contribuir a normalizar una ocupación o una soberanía territorialmente disputada, el caso colombiano muestra cómo también puede participar activamente en la producción de territorios «recuperados», seguros y disponibles para la inversión y el consumo[68]. En ambos procesos, la experiencia turística puede ocultar las relaciones de fuerza que hacen posible que determinados cuerpos circulen libremente mientras otros son desplazados, vigilados o excluidos.

Goa: turismo, integración poscolonial y desposesión territorial

Goa, es un pequeño estado situado en la costa occidental de la India y antigua colonia portuguesa hasta su incorporación a la Unión India en 1961, se convirtió desde finales de la década de 1960 en uno de los principales destinos del turismo hippie y mochilero internacional. Fue integrada en la denominada Hippie Trail, atrajo a miles de viajeros occidentales en busca de formas alternativas de turismo. Como señaló Eric Cohen (1987), estas modalidades, pese a presentarse como una alternativa al turismo de masas, contribuyeron a abrir nuevas fronteras para la expansión posterior del turismo convencional y de la inversión turística.

En ese sentido, el estado indio de Goa constituye un caso comparativo de contraste. Después de la operación militar india en diciembre de 1961, Goa pasó por una etapa de administración militar y, finalmente, en estado de la India en 1987. Portugal reconoció formalmente la soberanía india mediante el tratado firmado el 31 de diciembre de 1974, que entró en vigor en 1975. Por ello, el caso debe entenderse como un proceso de integración poscolonial y territorialización interna, y no como una ocupación internacional todavía vigente. Sin embargo, esta apropiación contracultural del espacio turístico encerraba importantes contradicciones. Cohen ya cuestionó el carácter supuestamente alternativo de estas prácticas, advirtiendo que su expansión y masificación podían reproducir los problemas asociados al turismo convencional. Los viajeros alternativos actuaron como pioneros en la valorización turística de nuevos espacios, facilitando posteriormente la llegada de modalidades de turismo más intensivas y de capitales turísticos de mayor envergadura.

Como señala Wilson (1997)[69], el desarrollo turístico de Goa estuvo marcado por las tensiones entre una economía turística de pequeña escala, articulada en torno a negocios familiares locales, y las políticas estatales orientadas a promover grandes establecimientos hoteleros. La expansión posterior del turismo de masas y de los grandes complejos turísticos contribuyó a transformar los espacios costeros y a desplazar las formas de turismo alternativo que habían contribuido inicialmente a su valorización, en un proceso comparable al experimentado en Ibiza (España). Al igual que en Ibiza, la imagen turística de Goa se construyó en torno al exotismo y a un ambiente de libertad y permisividad, pero sin romper completamente con los referentes culturales y los marcos institucionales propios del mundo occidental. Mientras Ibiza ofrecía una experiencia de alteridad dentro del propio espacio europeo, en Goa esta combinación adquiría un carácter singular debido a la herencia del colonialismo portugués. En ambos casos, el atractivo turístico residía, en parte, en la posibilidad de experimentar formas de vida aparentemente alejadas de las convenciones occidentales, pero en espacios donde persistían códigos culturales, normas e instituciones reconocibles para los viajeros europeos[70].

El interés para este informe reside en analizar cómo el turismo puede contribuir, después de una incorporación territorial, a consolidar material y simbólicamente esa integración. El desarrollo turístico de Goa ha estado acompañado por la transformación de las zonas costeras, la llegada de capital y población procedente de otras regiones de la India, la mercantilización del suelo y la reconfiguración de las identidades locales[71]. La literatura sobre planificación territorial muestra, además, cómo las políticas de ordenación del suelo han facilitado procesos de conversión y apropiación de terrenos para proyectos turísticos, inmobiliarios y comerciales, insertando el desarrollo turístico en dinámicas más amplias de desposesión y transformación territorial[72].

La turistificación también ha generado procesos de desposesión y transformación ecológica. Diversos estudios sobre Goa documentan la conversión de tierras agrarias y comunales, la presión sobre las zonas costeras, la modificación de los derechos de propiedad y la transformación de ecosistemas para responder a las necesidades de la industria turística[73]. En determinados casos, la planificación territorial ha funcionado como un mecanismo para agrupar y reconfigurar terrenos destinados a la inversión privada, generando conflictos entre administraciones, empresas turísticas, propietarios, comunidades locales y movimientos de resistencia[74].

El caso resulta asimismo relevante por su dimensión identitaria. Arun Saldanha ha mostrado cómo las críticas al turismo se articulan con diferentes concepciones de la identidad goana y con las disputas sobre el espacio y la integración poscolonial[75]. El legado portugués introduce, además, otra dimensión en la construcción de esa identidad[76]. El turismo no se limita, así, a transformar físicamente el territorio: también participa en la disputa sobre qué es Goa, quién puede definirla y quién puede reclamarla como propia.

Goa permite, por tanto, introducir una distinción importante en el marco comparativo del informe. Mien-

tras que, en Palestina, el Sáhara Occidental o Chipre septentrional el turismo puede contribuir a normalizar un orden territorial derivado de una ocupación o de una soberanía disputada, el caso de Goa permite analizar un proceso posterior a una incorporación militar ya consolidada: la utilización del turismo, las infraestructuras, la movilidad y la inversión para profundizar una integración territorial y económica, acompañada de procesos de desposesión[77].

La comparación debe establecerse, por tanto, no a partir de una equivalencia jurídica entre los casos, sino atendiendo a los mecanismos de territorialización: transformación de la tierra en activo turístico, llegada de capital y población externos, reorganización de los usos del suelo, apropiación o privatización de espacios comunes y producción de una nueva imagen del territorio como espacio disponible para el consumo[78]. En este sentido, Goa ayuda a ampliar respuestas a la pregunta central del informe: cómo el turismo puede prolongar y materializar transformaciones territoriales iniciadas por procesos de conquista, incorporación o dominación, incluso cuando la situación jurídica resultante sea distinta.

4.3.6 Turismo y colonialismo territorial: asentamiento, ocupación y soberanías en disputa

El trabajo sobre Palestina de Dorien Vanden Boer permite poner en relación el colonialismo de asentamiento con los conceptos de construcción de mundo (world-making), producción de orden (ordering) y producción de lugar (place-making) para analizar cómo el turismo no se limita a representar los territorios ocupados, sino que puede contribuir a reorganizarlos material y simbólicamente, dotándolos de nuevos significados, usos y formas de pertenencia[79].

Esta perspectiva permite introducir una distinción fundamental. La producción turística del espacio no es, por sí misma, un fenómeno específicamente colonial. Toda turistificación requiere una transformación material —infraestructuras, carreteras, aeropuertos, hoteles, servicios o sistemas de reserva— y, al mismo tiempo, una producción simbólica capaz de convertir un territorio en un lugar reconocible, deseable y consumible como destino. En otras palabras, necesita que millones de personas aprendan a imaginar ese espacio como un lugar al que merece la pena viajar.

La particularidad de los territorios ocupados reside en que esa producción material y simbólica del espacio puede insertarse, además, en un proyecto político de control territorial. El turismo no actúa entonces únicamente sobre un territorio previamente ocupado, sino que puede contribuir a reproducir y normalizar las geografías producidas por la propia ocupación. La literatura sobre Palestina ha mostrado cómo itinerarios turísticos, asentamientos, infraestructuras, espacios patrimoniales y representaciones del paisaje pueden participar en la producción de una determinada geografía política, haciendo visibles unas formas de pertenencia mientras desplazan, subordinan o borran otras[80].

La turistificación puede formar parte, de este modo, de un proceso más amplio de resignificación territorial. Determinados paisajes, lugares históricos y prácticas culturales son seleccionados y reorganizados dentro de una narrativa turística que naturaliza una determinada relación con el territorio, mientras la presencia histórica y política de las poblaciones sometidas puede quedar relegada, descontextualizada o directamente invisibilizada[81]. El turismo no necesita demostrar jurídicamente que una ocupación es legítima para contribuir a su normalización: puede hacerlo haciendo que el territorio ocupado sea experimentado cotidianamente como un destino integrado, accesible y aparentemente desprovisto de conflicto.

Más allá de los dispositivos de seguridad presentes en numerosos espacios turísticos, en un territorio ocupado la turistificación puede entrelazarse con las estructuras políticas y militares que sostienen el control territorial. Las infraestructuras que permiten desplazarse, los itinerarios disponibles, los lugares que pueden visitarse y las fronteras que aparecen —o desaparecen— en mapas y plataformas no son políticamente neutrales. En determinados contextos, la circulación turística puede coexistir así con res-

tricciones de movilidad, controles militares y regímenes territoriales profundamente desiguales para la población sometida a ocupación[82].

4.3.7 Del colonialismo de asentamiento (settler colonialism) al turismo de asentamiento (settler tourism)

La historia del turismo en Palestina, analizada por Vanden Boer, muestra con claridad la profundidad de este proceso. La transformación del territorio en un destino turístico moderno fue inseparable de la creación de itinerarios, paquetes organizados, horarios, infraestructuras de transporte, guías de viaje, mapas y fotografías, así como de la construcción de una narrativa sobre la "Tierra Santa" que ordenaba el espacio y orientaba la mirada del visitante. Posteriormente, el movimiento sionista y, más tarde, el Estado de Israel, se apropiaron de esa narrativa, resignificándola para presentar el territorio como una expresión de la continuidad histórica del proyecto nacional judío y relegando progresivamente la presencia e identidad palestinas. En este contexto, la "Tierra Santa" deja de ser únicamente una denominación religiosa para convertirse en una tecnología narrativa de producción del espacio y de legitimación territorial.

Al convertir Palestina en un escenario bíblico, esta narrativa desplaza el territorio desde el presente de la ocupación hacia un pasado sagrado presentado como atemporal. Palestina no necesita ser negada explícitamente: basta con hacerla desaparecer del marco interpretativo desde el que el visitante aprende a leer el paisaje. Así, Jerusalén, Belén, Nazaret o Jericó dejan de aparecer prioritariamente como ciudades palestinas atravesadas por relaciones contemporáneas de ocupación, movilidad y desposesión para convertirse en estaciones de un itinerario bíblico que naturaliza el territorio y despolitiza su condición colonial.

Esta operación ha sido analizada por Jackie Feldman, antropólogo de la Ben-Gurion University especializado en peregrinación, turismo religioso y construcción política del paisaje, quien estudia cómo los guías israelíes y los pastores protestantes actúan como coproductores de una "Bible Land" que transforma el territorio disputado de Israel-Palestina en una geografía bíblica aparentemente coherente. Feldman señala que las prácticas compartidas de visión, clasificación de la historia y orientalización permiten que las narrativas sionistas y protestantes se refuercen mutuamente, «mientras marginan a los árabes palestinos y a los musulmanes». De este modo, la fuerza política del turismo no reside únicamente en aquello que muestra, sino también en lo que elimina del campo de visión: «se otorga relevancia a determinados acontecimientos, actores y lugares, mientras que otros son excluidos del relato»[83].

En este sentido, el borrado turístico de Palestina opera mediante una política de la visibilidad: decidir qué se nombra, qué se contempla, qué se incorpora al itinerario y qué queda fuera de él. La eficacia de la "Tierra Santa" como dispositivo turístico reside precisamente en esa capacidad para producir una geografía aparentemente evidente y apolítica en donde la reivindicación israelí sobre el territorio puede presentarse como una continuidad histórica, mientras la presencia palestina contemporánea aparece como anomalía, interrupción o simple decorado. De esta forma, Vanden Boer sostiene que la producción de una geografía imaginada por el colonialismo de asentamiento estuvo relacionada con la conquista del mercado turístico y que una Palestina bajo control sionista se convirtió progresivamente en un espacio consumible.

De hecho, el movimiento Boicot, Desinversión y Sanciones (BDS) considera que el turismo constituye un pilar fundamental del esfuerzo de Israel por normalizar el sistema de apartheid y la ocupación del territorio palestino. En este sentido, lugares como Jerusalén, Belén o Hebrón, parte del denominado turismo de «Tierra Santa», atraen a un elevado número de visitantes a territorios ocupados por Israel desde 1967. La estrategia sionista pasa, en gran medida, por una apropiación simbólica del territorio: presentar la «Tierra Santa» como un destino turístico israelí, naturalizando la ocupación e invisibilizando a Palestina.

No obstante, este turismo también beneficia al comercio y a los servicios palestinos, que con frecuencia se ven perjudicados por la propia ocupación a

través de bloqueos, controles y restricciones a la movilidad. La ocupación se ha dedicado sistemáticamente a boicotear y dificultar las actividades económicas palestinas vinculadas con el turismo en "lugares santos". Incluso, multinacionales como Booking Holdings figuran en la lista de la ONU de empresas que tienen un impacto negativo en los derechos humanos de los palestinos en los territorios ocupados[84].

El BDS sustenta el llamamiento al Boicot de Airbnb y Booking debido a que estas empresas ofrecen alojamientos ubicados en los asentamientos israelíes en Cisjordania y que rodean Jerusalén —cuya función principal es consolidar la apropiación y fragmentación del territorio, aislando la ciudad del resto de Cisjordania— así como alojamientos situados en otros asentamientos cisjordanos. Es, sobre todo, en este último aspecto donde el turismo contribuye a sostener la ocupación iniciada en 1967, del mismo modo que, en términos más generales, el turismo hacia Israel contribuye a la economía del territorio apropiado desde 1948.

El turista, por lo general, no es informado sobre la verdadera naturaleza del lugar. Si bien Booking.com, fruto de la presión popular, dio un pequeño paso en 2022 al agregar una advertencia a las reservas en asentamientos con los términos "alto riesgo para la seguridad y los derechos humanos".

En este sentido, en un territorio ocupado la producción turística del espacio puede adquirir una segunda dimensión. Una carretera puede facilitar la circulación de visitantes y aumentar la integración territorial a la vez que impide la movilidad del pueblo ocupado. Un aeropuerto puede generar actividad económica y al mismo tiempo insertar el territorio dentro de determinadas redes internacionales. Un resort puede producir rentas y, simultáneamente, transformar suelo, paisaje y expectativas sobre el futuro de ese espacio.

Ya que, como sostiene Vanden Boer, apropiarse de un territorio no consiste simplemente en conquistarlo o ejercer un control físico sobre él. La apropiación implica también transformar el significado de los espacios sometidos a ese control y reorganizarlos de acuerdo con las necesidades del proyecto colonial. En el colonialismo de asentamiento esta dimensión resulta especialmente importante: no basta con controlar la tierra, sino que es necesario hacerla funcional al nuevo orden, modificando quién puede habitarla, recorrerla o utilizarla, qué actividades se desarrollan en ella, qué infraestructuras la conectan y qué relatos permiten interpretarla.

El turismo participa de este proceso porque contribuye a ordenar el territorio mediante rutas, hoteles, carreteras, lugares visitables, circuitos comerciales y formas específicas de movilidad, al tiempo que selecciona qué paisajes, historias y poblaciones son mostrados al visitante y cuáles quedan fuera de su campo de visión. De este modo, la apropiación material del espacio se combina con su resignificación simbólica. Un ejemplo especialmente claro aparece en la propia idea de «Tierra Santa»: al recorrer esos lugares, el turista ya no visita Palestina —como hicieron durante siglos peregrinos y viajeros—, sino Israel, contribuyendo así a presentar como natural una determinada soberanía sobre el territorio.

Una operación semejante se produce con la toponimia. La colonización sionista no solo ha implicado el desplazamiento de población palestina y el establecimiento de población colonizadora, sino también la sustitución de nombres árabes y palestinos por una nueva cartografía toponímica. Nombrar de nuevo el territorio contribuye a borrar de la experiencia cotidiana y de la mirada del visitante la presencia histórica, lingüística y cultural de la población colonizada, mientras dota de apariencia de continuidad y normalidad al nuevo orden territorial.

De esta forma, una infraestructura turística no debe analizarse solamente para qué sirve formalmente. Sino que hay que preguntarse: qué conexiones establece, qué movimientos posibilita, qué espacios vuelve accesibles, qué itinerarios privilegia, qué poblaciones sortea y qué representación territorial termina materializando. Vanden Boer incluye como ejemplo de este múltiple sentido, el proyecto de teleférico de Jerusalén Este. Formalmente, se presenta como una solución de transporte y una infraestruc-

tura destinada también a facilitar el acceso turístico. Pero Vanden Boer demuestra que su funcionamiento espacial produce algo más: conecta enclaves israelíes y lugares turísticos, canaliza a los visitantes por recorridos controlados por Israel y permite sobrevolar y prácticamente sustraer de la experiencia turística los barrios palestinos.

Para la autora, esa infraestructura contribuye así a producir la experiencia de una Jerusalén israelí y a normalizarla ante el turista que la recorre. Una producción espacial que contribuye a naturalizar un determinado orden político, haciendo que aquello que jurídicamente continúa siendo excepcional sea experimentado cotidianamente como normal. Esta es precisamente una de las aportaciones centrales del enfoque de Vanden Boer: el turismo no actúa simplemente sobre el territorio colonial, sino que al naturalizar un determinado orden político-territorial, convierten una situación jurídicamente excepcional en una realidad aparentemente cotidiana y proyectan esa imagen al resto del mundo, contribuyendo a invisibilizar el conflicto que subyace a ese paisaje.

Volvemos así a la imagen de Dajla que referíamos antes: el paso del «campo militar» al «pequeño rincón del paraíso» no expresa necesariamente la desaparición de la ocupación, sino la capacidad de producir sobre un mismo territorio una nueva espacialidad turística que sustenta su persistencia. En donde, el territorio militarmente controlado es producido de nuevo como paisaje turístico, mercancía y destino, hasta hacer compatible la persistencia de la excepcionalidad política con una "normalidad", que habilita un giro de 180 grados desde el infierno de la ocupación hacia un "paraíso" turistico.

En este sentido, resulta especialmente interesante el ejemplo de la Cachemira administrada por India, que constituye otro caso relevante para analizar la relación entre turismo, militarización y colonialismo de asentamiento, tal y como ha sido abordada por una parte de los estudios críticos sobre la región[85]. Esta perspectiva adquiere especial relevancia tras la decisión adoptada en agosto de 2019 de dejar sin efecto el estatus especial asociado al artículo 370 de la Constitución india, que había otorgado a Jammu y Cachemira un régimen específico de autonomía, y la posterior reorganización administrativa del antiguo estado.

En este nuevo contexto, el turismo no funciona únicamente como actividad económica, sino que puede actuar también como instrumento de integración territorial y producción de normalidad: presenta Cachemira como un destino plenamente integrado en India, mientras la militarización y las restricciones a determinadas formas de movilidad permanecen en un segundo plano.

La investigación de Subhajit Pal resulta especialmente relevante para este análisis. Su trabajo estudia el turismo en la Cachemira administrada por India desde el marco del colonialismo de asentamiento y muestra cómo las infraestructuras turísticas, los desplazamientos de visitantes y, particularmente, las peregrinaciones religiosas pueden contribuir a reordenar el espacio, restringir determinadas movilidades locales y favorecer procesos de apropiación territorial[86]. La Amarnath Yatra, una importante peregrinación hindú, constituye uno de sus principales ejemplos de articulación entre turismo, religión, securitización militar e infraestructura. Las rutas y espacios asociados a la peregrinación se convierten en ámbitos de inversión y reorganización territorial, al tiempo que contribuyen, según Pal, a reforzar determinadas formas de identificación nacional india con Cachemira.

El turismo adquiere así, en el análisis de Pal, una doble función. Por una parte, puede desplazar de la experiencia turística el contexto de militarización, de manera que el visitante se relaciona fundamentalmente con paisajes, ocio, patrimonio o peregrinación. Por otra, contribuye a producir una determinada representación política del territorio: una Cachemira accesible, segura, integrada y disponible para el consumo turístico. Pal señala precisamente que la articulación entre turismo y securitización militar participa en la legitimación del control estatal y en la relegación de historias e identidades locales[87].

El caso de Cachemira resulta especialmente útil para este informe porque permite observar cómo el tu-

rismo puede participar en procesos más amplios de control y reorganización territorial sin limitarse a generar ingresos o atraer visitantes. Puede contribuir a reordenar el espacio, impulsar nuevas infraestructuras, producir movilidades diferenciadas y reforzar determinadas formas de pertenencia, convirtiendo una situación atravesada por el conflicto y la militarización en una experiencia aparentemente ordinaria de viaje[88]. La cuestión central, por tanto, no es únicamente cuántos turistas recibe un territorio, sino qué relaciones de poder, apropiación espacial y normalización territorial producen y reproducen esos flujos turísticos.

En la construcción de esa "normalización territorial", es especialmente interesante el trabajo del profesor de la Universidad de Colorado, Ian Rowen, sobre la movilidad turística como "práctica neutral" puede intervenir en la representación y la transformación del territorio[89]. Para Rowen, el turismo funciona como una «tecnología política»: itinerarios, infraestructuras y flujos de visitantes pueden intervenir en la producción y reproducción de fronteras e identidades nacionales. Esto resulta especialmente importante para analizar territorios disputados. Porque un vuelo no modifica una frontera jurídica, pero crea una relación material y simbólica entre dos lugares. En donde, una ruta repetida cientos de veces termina construyendo una determinada geografía de movilidad. Así, uno puede no saber quién posee jurídicamente el territorio sobre el que aterriza, pero necesariamente experimenta quién controla el aeropuerto, quién sella su pasaporte, qué policía encuentra y bajo qué autoridad funciona el sistema que permite su viaje. De esta forma, el sionismo intenta que el aeropuerto de Tel-Aviv sea la puerta de entrada para visitar Palestina. Generando una distancia entre el estatuto jurídico y la experiencia del turista.

Aplicado a Dajla, este enfoque permite analizar cómo su incorporación a los circuitos turísticos internacionales no solo genera una actividad económica, sino que contribuye a hacer experimentable una determinada organización territorial. Porque una ruta no solo transporta turistas: produce proximidad, reduce la excepcionalidad geográfica y hace posible experimentar Dajla como un destino ordinario dentro del espacio turístico marroquí. Así, volar, alojarse y consumir el territorio como un destino ordinario puede convertir en experiencia cotidiana aquello que jurídicamente continúa siendo objeto de disputa. Es aquí donde el trabajo de Rowen se vuelve más interesante para el informe, al mostrar cómo un espacio ocupado o en disputa puede reproducir una determinada geografía política después de ser recorrido, experimentado y performado mediante movilidades turísticas.

4.3.8 Del turismo de asentamiento al turismo de ocupación

Amnistía Internacional en su informe: Destino: ocupación. Turismo digital y los asentamientos ilegales de Israel en los Territorios Palestinos Ocupados[90]. Documenta como Israel ha impulsado deliberadamente una industria turística vinculada a los asentamientos mediante incentivos económicos, subvenciones e inversión en infraestructuras. En donde las empresas digitales de turismo —Airbnb, Booking.com, Expedia y TripAdvisor— no actúan como intermediarios neutrales. Al listar alojamientos, actividades y atracciones en asentamientos israelíes, contribuyen a atraer visitantes, generar ingresos y reforzar la economía de esos enclaves.

De tal forma, que "al dirigir turistas hacia estas zonas, Airbnb, Booking.com, Expedia y TripAdvisor han contribuido a la economía de los asentamientos y, como resultado, a su mantenimiento, consolidación y posterior expansión"[91], legitimando y normalizando la ocupación. Un buen ejemplo – que reproduce el informe– es el anuncio de Airbnb en Kfar Adumim, en donde se ofrecía: "Experimenta la tranquilidad del desierto y disfrutar de la cálida hospitalidad israelí"[92]. Un ejemplo sencillo que muestra como la acumulación económica y la producción política del territorio se superponen.

El informe deja claro como el turismo convierte el territorio colonizado en una vía de acumulación, y que esa acumulación contribuye simultáneamente a reproducir la infraestructura territorial del asentamiento. Así, la designación de determinados lugares como sitios turísticos ha sido utilizada para justificar

la toma de tierras y viviendas palestinas, produciendo desalojos forzosos y restricciones al uso agrícola o residencial del territorio por parte de la población autóctona. Además, Amnistía señala expresamente que el desarrollo turístico de Cisjordania responde no solo a razones económicas, sino también a razones políticas e ideológicas. El informe explica que grupos de colonos, con apoyo estatal, utilizan sitios arqueológicos y turísticos para enfatizar la conexión histórica judía con el territorio y establecer una continuidad entre esos lugares y el actual Estado de Israel. Al mismo tiempo, que ocultan, se apropian o minimizan otros relatos históricos del territorio.

De hecho, Halah Ahmad, analista e investigadora palestina vinculada a Al-Shabaka, The Palestinian Policy Network, cuyo trabajo analiza las relaciones entre turismo, economía política y colonialismo de asentamiento. En su estudio sobre el turismo al servicio de la ocupación y la anexión[93], examina como el turismo —y especialmente el turismo religioso— habría constituido «un pilar clave» del proyecto colonial de asentamiento sionista, contribuyendo a legitimar y ampliar la apropiación de tierra palestina. En este sentido, Ahmad señala que la creación del Tourist Development Association of Palestine, que trabajó junto a la Jewish Colonization Association, fue fundamental para el desarrollo del proyecto de ocupación sionista. Sus actividades incluían producción de carteles, mapas, promoción turística e inversiones hoteleras, con el objetivo de favorecer la inmigración y consolidar el proyecto colonial.

Además, Ahmad explica que los mapas turísticos sionistas superponían supuestos lugares bíblicos sobre ciudades y geografías realmente existentes. Esa cartografía permitía mirar Palestina a través de la antigüedad bíblica y producir la imagen de una tierra vacía y de una continuidad histórica judía. De esta forma, aquella producción turística temprana sirvió para caracterizar el asentamiento judío como una continuidad «natural» con el pasado, mientras los palestinos desaparecían progresivamente de la representación del paisaje. Según Ahmad, aquellos mapas terminaron convirtiéndose además en referencias para la planificación de posteriores asentamientos, contribuyendo al borrado de los palestinos del paisaje. Así, el turismo fue parte de la «mitología fundacional» del estado sionista y de la ideología destinada a «borrar a los palestinos del paisaje», porque producir un destino turístico significa también decidir qué entra y qué queda fuera del destino.

De esta forma, a pesar de que el informe de Amnistía no habla expresamente del concepto de "turismo de asentamiento" (settler tourism) desarrolla empíricamente mucho de los elementos claves del concepto. Son académicas como Halah Ahmad vinculadas a la red de estudios palestinos Al-Shabaka o Dorien Vanden Boer las que desarrollan el encuentro entre los estudios críticos del turismo y la teoría del colonialismo para "hablar de turismo de asentamiento". Mostrando como diversas practicas turísticas pueden participar conjuntamente en la producción material, simbólica y política del territorio, una producción que se inserta dentro de las estructuras coloniales.

El desarrollo del concepto de «turismo de asentamiento» no podría entenderse sin los estudios sobre la ocupación y el colonialismo de asentamiento en Palestina, aunque su utilidad analítica no se circunscribe exclusivamente al territorio palestino. Otro ejemplo relevante para el marco comparativo del informe es Chipre septentrional, que permite observar cómo el turismo puede contribuir, después de una intervención militar y un proceso de reordenación territorial, a transformar un territorio internacionalmente disputado en un espacio aparentemente normalizado.

Tras la intervención militar turca de 1974 y el desplazamiento de buena parte de la población grecochipriota del norte, el desarrollo turístico quedó ligado a la reutilización de propiedades e infraestructuras, a una creciente dependencia económica de Turquía y a la incorporación progresiva del territorio a sus redes de movilidad y consumo[94]. En este contexto, el turismo no actúa únicamente como actividad económica, sino también como un mecanismo de normalización territorial. Moriel Ram analiza precisamente cómo determinadas prácticas cotidianas, entre ellas el turismo, pueden contribuir a «domesticar» territorios conquistados y a convertir espacios marcados

por el conflicto y la excepcionalidad política en lugares experimentados como normales, familiares y disponibles para el ocio[95]. La dimensión territorial de este proceso se desarrolla, además, sobre un régimen de propiedad atravesado por las consecuencias del desplazamiento de 1974, cuestión que ha sido objeto de una extensa jurisprudencia europea.

El caso resulta particularmente significativo porque la falta de reconocimiento internacional condicionó profundamente la construcción de este sistema turístico. Las limitaciones derivadas del aislamiento internacional favorecieron una fuerte dependencia de Turquía para la conectividad, los mercados turísticos y la inversión[96]. De esta manera, las redes de movilidad y consumo contribuyeron a una integración funcional del territorio en el espacio económico turco, aunque su estatus político continuara internacionalmente disputado. La literatura sobre turismo en Chipre septentrional documenta precisamente esta relación entre aislamiento internacional, dependencia de Turquía y desarrollo turístico[97]. El trasfondo jurídico sigue siendo excepcional: las resoluciones 541 y 550 del Consejo de Seguridad instaron a los Estados a no reconocer la entidad proclamada en el norte de la isla.

El ejemplo más contundente es Varosha (Maraş), antiguo enclave turístico de Famagusta. Tras la intervención militar turca de 1974, su población grecochipriota huyó y hoteles, viviendas, comercios y playas quedaron en la zona bajo control turco. La ciudad permaneció cerrada durante décadas hasta su apertura parcial a visitantes en 2020[98]. Su transformación en objeto de consumo turístico plantea una cuestión especialmente relevante para este informe: qué ocurre cuando un espacio producido por el desplazamiento de una población es convertido posteriormente en paisaje consumible.

El turismo puede desplazar el centro de atención desde la expulsión, los derechos de propiedad y las reclamaciones de retorno hacia la experiencia del visitante, haciendo que una ciudad vaciada aparezca como ruina, paisaje pintoresco o curiosidad turística[99]. El caso de Varosha permite, por tanto, analizar el turismo no simplemente como utilización de un territorio ocupado, sino como una práctica capaz de producir una apariencia de disponibilidad y normalidad sobre un espacio atravesado por el desplazamiento y la disputa territorial.

Asimismo, el caso de Varosha presenta una contradicción adicional: es precisamente su condición de ciudad fantasma, resultado de la ocupación militar y del desplazamiento forzoso de su población, la que se convierte en su principal atractivo turístico y en un elemento de diferenciación en el marco de los circuitos de acumulación turística de Turquía. De este modo, la desposesión y el abandono territorial se transforman en recursos para la valorización turística del espacio, mientras las reivindicaciones de retorno y restitución de sus antiguos habitantes permanecen sin resolver. Este mecanismo tiene, además, una dimensión material. La reutilización turística de hoteles, alojamientos y otros inmuebles vinculados a propietarios desplazados puede contribuir a consolidar nuevas relaciones de control y explotación económica. La cuestión originalmente política y jurídica —quién fue desplazado, quién conserva derechos sobre la propiedad y quién puede regresar— puede quedar así desplazada por otra aparentemente económica: quién gestiona el hotel, quién recibe los ingresos, quién utiliza la playa o quién comercializa el destino.

La comparación con el Sáhara Occidental, especialmente con Dajla, resulta especialmente pertinente para este informe. En ambos casos, una infraestructura turística o una conexión de transporte puede cumplir una función que excede ampliamente la mera movilidad: puede incorporar un territorio disputado a los circuitos ordinarios de consumo, inversión y ocio; generar intereses económicos vinculados a su permanencia bajo el control de la potencia que lo administra; y contribuir a que una situación política excepcional sea experimentada como una realidad cotidiana. En Chipre septentrional, este proceso se desarrolló en un contexto de falta de reconocimiento internacional y fuerte dependencia funcional de Turquía[100]. En el Sáhara Occidental, la comparación resulta especialmente significativa cuando conexiones aéreas, empresas turísticas y plataformas internacionales presentan ciudades

como Dajla como destinos ordinarios de Marruecos, pese a que el territorio mantiene un estatuto internacional diferenciado y su integración en Marruecos continúa jurídicamente impugnada.

La principal aportación del caso chipriota para este informe es, por tanto, conceptual: el turismo puede funcionar como una infraestructura de reconocimiento práctico. No equivale al reconocimiento jurídico de una soberanía, pero puede contribuir a que un territorio disputado sea experimentado, recorrido, fotografiado, comercializado y consumido como si su situación política estuviera resuelta. La intervención militar permanece en el origen del nuevo orden territorial, mientras que el turismo contribuye posteriormente a convertir ese orden en algo cotidiano, funcional y aparentemente natural. Moriel Ram analiza precisamente esta lógica al estudiar cómo, tanto en los Altos del Golán como en Chipre septentrional, determinadas prácticas cotidianas —entre ellas el turismo— participan en la producción de normalidad sobre territorios previamente constituidos como espacios de conquista y excepción.

4.3.9 El Turismo de Ocupación como concepto

El punto de partida del settler tourism es el colonialismo de asentamiento, entendido como una modalidad colonial específica en la que la apropiación de la tierra está vinculada a la voluntad de permanencia de la sociedad colonizadora y a la eliminación, desplazamiento o sustitución de la sociedad indígena. El historiador Patrick Wolfe formuló esta especificidad mediante su conocida «lógica de eliminación». El colonialismo de asentamiento no persigue únicamente gobernar a una población desde una metrópoli exterior, sino establecer una nueva sociedad sobre el territorio apropiado. De ahí su conocida afirmación de que los colonos «vienen para quedarse» y de que la invasión debe entenderse como una estructura y no como un acontecimiento[101]. Para Wolfe, la territorialidad constituye, en este sentido, el elemento específico e irreductible del colonialismo de asentamiento. El concepto de turismo de ocupación que proponemos pretende, partiendo de las aportaciones del turismo de asentamiento, analizar la capacidad de la actividad turística para contribuir a la integración funcional y a la normalización de un territorio cuya incorporación a la potencia que lo administra continúa jurídicamente impugnada. Ambas categorías pueden solaparse, pero no son idénticas. Puede existir turismo de ocupación sin que el turismo tenga como función principal promover un proceso de asentamiento poblacional; del mismo modo, determinadas formas de settler tourism pueden desarrollarse en contextos coloniales donde la cuestión central no sea una soberanía internacionalmente disputada.

Esto permite introducir la dimensión poblacional como una diferencia importante, aunque no absoluta, entre turismo de asentamiento y turismo de ocupación. En un contexto de colonialismo de asentamiento, el turismo puede contribuir a hacer viable y duradera la sociedad colona: genera actividad económica en los asentamientos, fija inversiones, construye infraestructuras, reorganiza el uso del suelo, atrae visitantes y contribuye a representar la presencia colonizadora como una presencia ordinaria y legítima. Pero conviene no reducir la «lógica de eliminación» de Wolfe a una sustitución demográfica literal de una población por otra. Esta puede adoptar también formas de desplazamiento, asimilación, destrucción de instituciones indígenas, apropiación cultural o negación de su soberanía. La cuestión central es que el proyecto colonial busca sustituir la relación indígena con el territorio por un nuevo orden político, social y espacial.

El caso palestino ofrece una expresión especialmente clara de esta relación entre turismo y colonialismo de asentamiento. Rami K. Isaac, investigador palestino y profesor de turismo vinculado a la Breda University of Applied Sciences, analiza cómo el turismo puede participar en la producción de lo que denomina "settler-colonial tourismscapes"[102]. Sostiene que determinadas prácticas turísticas contribuyen a reorganizar Palestina como patria judía, a silenciar las historias de violencia colonial y a comercializar geografías imaginadas que naturalizan la presencia de los colonos. Un elemento que analizábamos anteriormente con el turismo en "Tierra Santa".

Ahora bien, no podemos identificar el settler tourism exclusivamente con Palestina. El concepto de colonialismo de asentamiento y su aplicación a las prácticas turísticas se ha utilizado también en otros contextos que hemos analizado anteriormente de forma somera. En este punto, es necesario establecer con mayor claridad dónde termina la capacidad explicativa del settler tourism y qué aporta hablar específicamente de «turismo de ocupación».

Así, la diferencia entre ambas categorías no debería formularse, por tanto, simplemente como «en el turismo de asentamiento hay sustitución poblacional y en el turismo de ocupación no». La sustitución, desplazamiento o eliminación de la sociedad indígena y la consolidación de una sociedad colonizadora constituyen dimensiones estructurales del colonialismo de asentamiento. El turismo de asentamiento permite analizar de qué manera la actividad turística interviene en ese proceso: cómo ayuda a sostener asentamientos, apropiarse del territorio, transformar sus usos y representar como natural la permanencia de quienes lo colonizan.

En este sentido, el concepto de "turismo de ocupación" que proponemos no se define prioritariamente por la existencia de una sociedad de colonos ni por un proceso de sustitución poblacional, aunque ambos fenómenos puedan estar presentes. Una potencia, que como hemos visto en ejemplos anteriores, puede ser tanto otro Estado como el mismo Estado actuando sobre territorios indígenas y campesinos dende se activas las violencias de la ocupación.

De acuerdo con el Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), la ocupación implica el ejercicio de un control efectivo no consentido sobre un territorio sobre el que el Estado ocupante no posee título soberano; dicho control no transfiere soberanía y la ocupación se concibe jurídicamente como una situación temporal[103]. Las últimas décadas han dado lugar a nuevas modalidades de presencia extranjera que han obligado a reconsiderar algunos de los problemas clásicos del derecho de ocupación. Incluso, como hemos analizado a lo largo del informe, se dan casos en donde no tenemos un Estado extranjero sino que esas mismas lógicas las puede llevar el propio estado sobre territorios indígenas, tierras comunales campesinas, etc. A pesar de ello, el punto de partida para el análisis del caso de Dajla sigue siendo el que decreta el derecho internacional: existe ocupación cuando un territorio se encuentra bajo el control efectivo no consentido de un Estado que carece de título de soberanía sobre él, y dicho control no supone la adquisición de soberanía sobre el territorio.

La distinción entre control efectivo y soberanía es clave para el turismo de ocupación. Aunque el turismo no modifica el estatuto jurídico del territorio, puede normalizar la ocupación al integrar el territorio en los circuitos de la potencia ocupante y reducir, en la experiencia del visitante, la distancia entre una soberanía jurídicamente disputada y una soberanía funcionalmente experimentada. Esta dimensión adquiere especial relevancia si se tiene en cuenta que el derecho de ocupación se construye sobre el principio de que la potencia ocupante no adquiere soberanía y debe preservar, en la medida de lo posible, el statu quo.

El propio CICR señala que uno de los debates suscitados por las ocupaciones contemporáneas afecta precisamente a los límites impuestos a la transformación de las estructuras jurídicas, políticas, institucionales y económicas del territorio ocupado. Desde esta perspectiva, el turismo puede contribuir a consolidar materialmente una ocupación sin alterar el estatuto jurídico del territorio, favoreciendo que su administración de facto resulte cada vez más funcional, estable y cotidiana.

Dicho de otra forma, el turismo de asentamiento permite preguntarnos cómo participa el turismo en la colonización, apropiación y repoblación de un territorio; el turismo de ocupación permite preguntarnos cómo contribuye a hacer funcionar y experimentar como integrado aquello que jurídicamente continúa separado, disputado o pendiente de resolución. La primera categoría se encuentra estrechamente vinculada con la reproducción de una sociedad de colonos; la segunda puede aplicarse a una gama más amplia de situaciones territoriales en las que existe una distancia entre soberanía jurídica y control efec-

tivo.

Ambas categorías pueden, naturalmente, superponerse. Palestina constituye precisamente un ejemplo de esa superposición: el turismo puede contribuir simultáneamente a la consolidación material y económica de los asentamientos, a la transformación demográfica y territorial propia del colonialismo de asentamiento y a la normalización del territorio ocupado como parte de Israel. En el informe de 2025 de la "Economía de la ocupación a la economía del genocidio" de Francesca Albanese para Naciones Unidas utiliza expresamente la categoría «occupation tourism» —turismo de ocupación— . Para describir la actividad de las plataformas de turismo en línea en los asentamientos de ocupación israelíes, señalando como contribuyen económicamente a las colonias y ayudan a legitimar la ocupación del territorio palestino. En este sentido, el informe de Naciones Unidas afirma que: "las principales plataformas de viajes en línea, utilizadas por millones de personas para reservar alojamiento, se benefician de la ocupación vendiendo un turismo que sostiene las colonias, excluye a los palestinos, promueve las narrativas de los colonos y legitima la anexión". De tal forma, "las mayores plataformas de turismo en línea siguen normalizando la ilegalidad de las colonias israelíes."[104]

El análisis realizado por la Relatora Especial de Naciones Unidas Francesca Albanese permite identificar al menos cinco mecanismos mediante los cuales el turismo puede participar en una situación de ocupación: sostenimiento económico, integración territorial, exclusión y desposesión, producción narrativa y normalización. Esta clasificación no aparece como tal en el informe, sino que constituye una sistematización propia de los procesos descritos en él.

A pesar de que estos conceptos puedan estar presentes tanto en el turismo de asentamiento como en el turismo de ocupación. Sin embargo, la categoría de turismo de ocupación pretende ser más genérica y trasladable. Puede resultar útil para analizar territorios sometidos a una apropiación, administración o control de facto cuya incorporación a la potencia que los controla no está jurídicamente reconocida, incluso cuando el establecimiento de una sociedad de colonos y el reemplazo demográfico no constituyan el único —ni necesariamente el principal— mecanismo de dominación. La cuestión que permite aislar el concepto no es cuántos colonos existen ni si se ha producido un determinado grado de sustitución poblacional, sino qué papel desempeña el turismo en convertir una situación territorial controvertida en una realidad económica, espacial y cotidiana aparentemente ordinaria.

Esta precisión es especialmente importante al trasladar la categoría al Sáhara Occidental. No pretendemos equiparar mecánicamente su situación jurídica con la de los territorios palestinos ocupados ni convertir el «turismo de ocupación» en una categoría del derecho internacional. Se propone como una herramienta analítica que permita estudiar qué ocurre cuando la actividad turística participa en la integración práctica de un territorio cuyo estatuto político continúa sin resolverse. Operando mediante infraestructuras, conectividad, movilidad, inversiones, comercialización, cartografía, plataformas digitales, narrativas promocionales y prácticas ordinarias de consumo.

La diferencia puede condensarse así: el turismo de asentamiento ayuda a explicar cómo el turismo contribuye a hacer permanente una colonización; el turismo de ocupación, cómo contribuye a normalizar una ocupación. En el primer caso, la cuestión de quién ocupa físicamente y repuebla el territorio tiene un peso estructural. En el segundo, la cuestión decisiva es cómo un territorio jurídicamente diferenciado comienza a ser producido, conectado, comercializado y experimentado como si formara ya parte ordinaria de la potencia que lo controla.

Mientras las formas tradicionales de legitimación territorial buscan convencer de la legitimidad de una soberanía, el turismo de ocupación persigue su normalización: no pretende demostrar que la ocupación es legal, sino hacer que esa pregunta deje de formularse.

Así, tomando prestada de Marcuse la noción de un «principio de realidad establecido», podemos plan-

tearnos que, bajo las lógicas del "mercado turístico", la experiencia funcional del territorio adquiere progresivamente fuerza de evidencia. Una experiencia donde todo funciona como si la cuestión de la soberanía ya estuviera resuelta, en donde el turista puede: comprar un vuelo Madrid-Dajla, reservar un hotel en Booking, aterrizar en un aeropuerto administrado por Marruecos, utilizar infraestructuras marroquíes, pagar en dírhams, contratar excursiones, alojarse en resorts promocionados como marroquíes, y regresar a Madrid. Un universo operacional en el que la soberanía ejercida de facto parece confundirse con la propia realidad del territorio.

De esta forma, si bien el turismo no resuelve la contradicción entre una soberanía jurídicamente disputada y una administración territorial de facto; contribuye a desactivar esa contradicción en la experiencia cotidiana. Frente a la pregunta jurídica por quién ostenta legítimamente la soberanía, el mercado responde mediante hechos operacionales, de tal forma que transforma la soberanía funcionalmente ejercida en soberanía funcionalmente experimentada. Como argumentaba Marcuse: lo existente es real; la alternativa es abstracta[105].

El turista no necesita aceptar explícitamente una determinada tesis sobre la soberanía: la recorre, la consume y la experimenta como normalidad. El mercado transforma una cuestión política (la pertenencia del territorio) en una cuestión operacional (desplazamiento, alojamiento, rutas y visitas). Así, el turismo de ocupación actúa como una máquina de producción de realidad: no resuelve la disputa sobre la soberanía, sino que organiza la experiencia cotidiana como si ésta ya hubiera quedado definitivamente resuelta.

La producción de irrelevancia no tiene por qué afectar solamente al estatuto jurídico del territorio. Puede afectar también a la condición política de quienes lo habitan. El "turismo ocupación" no necesita necesariamente borrar completamente al pueblo ocupado, puede también incorporarlo selectivamente como cultura mientras desplaza su condición de sujeto político. Mientras en el caso de Israel hay una política determinada a borrar cualquier signo de cultura o historia Palestina, con algunos elementos de apropiación, especialmente culinarios. En el caso de la ocupación marroquí del Sahara Occidental vemos como hay una recontextualización y apropiación de la cultura autóctona desvinculándola de las demandas políticas y territoriales para presentarla como parte de la diversidad marroquí.

Además, no se puede minusvalorar la capacidad del turismo para participar en la producción material de hechos sobre el territorio. No porque un hotel, una ruta aérea o un complejo turístico alteren por sí mismos el estatuto jurídico o la soberanía de un espacio: no lo hacen. Su importancia reside en otra dimensión. Cada nueva infraestructura, conexión o relación turística puede consolidar materialmente el statu quo, al reforzar las condiciones económicas, espaciales y sociales que hacen posible su continuidad. En este sentido, proponemos hablar de «hechos consumados turísticos»: no como sustituto de los hechos jurídicos ni como categoría del derecho internacional, sino como una herramienta analítica para describir la acumulación de transformaciones que, sin resolver la disputa de soberanía, contribuyen a afianzar una determinada organización territorial.

Un hotel no es solo un edificio: genera propietarios, trabajadores, proveedores, clientes, contratos y expectativas de rentabilidad. Una ruta aérea no solo transporta pasajeros: crea frecuencias, acuerdos comerciales, flujos regulares de viajeros y nuevas expectativas empresariales. Un aeropuerto conecta físicamente el territorio con otras geografías y modifica su posición relativa dentro de las redes de movilidad. Un resort transforma suelo, litoral y paisaje, al tiempo que fija usos y proyectos de futuro sobre ese espacio. Una plataforma digital incorpora el destino a sistemas internacionales de comercialización, comparación y reserva. Un evento deportivo produce visitantes, imágenes, cobertura mediática y reconocimiento. Una inversión genera capital interesado en la estabilidad y continuidad del marco territorial en el que ha sido realizada. Y cada turista añade, además, una dimensión menos tangible pero igualmente acumulativa: fotografías, reseñas, recomendaciones, publicaciones en redes y relatos que reproducen y amplían la existencia del destino como realidad turística.

El efecto que nos interesa no reside necesariamente en ninguno de estos elementos considerado de forma aislada, sino en su sedimentación y articulación. Cada nueva capa del sistema de producción-consumo turístico puede reforzar las anteriores y aumentar los costes económicos, sociales y simbólicos de cualquier transformación futura del statu quo. Porque el proceso no termina en la normalización del territorio como destino turístico. La normalización puede atraer nuevas inversiones; que a su vez justifican más infraestructuras; que favorecen nuevas conexiones; que atraen nuevos visitantes; que generan demanda; consolidando el destino; haciendo más atractivas nuevas inversiones.

El turismo de ocupación no requiere convertir al turista en propagandista ni a cada empresa en un agente consciente de una estrategia estatal. Sino que una suma de prácticas ordinarias puede producir efectos territoriales y políticos independientemente de las motivaciones individuales de quienes participan en ellas. De una forma, mucho más eficaz que la propia propaganda, que puede entenderse como una comunicación con un trasfondo político. El turismo experimenta un territorio como si formara parte de la potencia ocupante, una normalización de la ocupación que no se percibe como política. Así, el turismo no solo funciona como una actividad económica dentro de una ocupación, al estilo de la explotación de los recursos de un territorio. Sino que además está contribuyendo a producir su normalización, consiguiendo que la cuestión de su legalidad deje de ser necesaria para que el territorio funcione, sea comercializado y se experimente cotidianamente.

En este sentido, el "turismo ocupación" favorece una lógica de irrelevancia jurídica, en donde el estatuto controvertido de un territorio deja progresivamente de condicionar las prácticas ordinarias de los actores que interactúan económicamente con él. Y cuando esa práctica se reproduce una y otra vez, puede surgir una situación paradójica: el derecho continúa diferenciando aquello que la economía cotidiana comienza a tratar como integrado. Generándose una contradicción entre estatuto jurídico y funcionamiento económico ordinario.

Dajla permite observar de forma especialmente nítida esa paradoja. La ciudad que hace apenas unas décadas podía ser descrita como un «campo militar» es hoy comercializada internacionalmente como playa, desierto, viento, aventura y «pequeño rincón del paraíso». Entre ambas imágenes no necesariamente existe una ruptura. Precisamente lo que analizaremos en el siguiente capitulo es hasta qué punto aeropuertos, rutas internacionales, resorts, inversiones, plataformas digitales y narrativas turísticas están construyendo sobre un territorio pendiente de descolonización una geografía económica y cotidiana cada vez más difícil de distinguir de la de Marruecos. La cuestión, por tanto, no es únicamente si existe turismo dentro de una ocupación, sino si el turismo está contribuyendo a producir la normalización de esa ocupación.





5/ESTUDIO DE CASO: DAJLA

5.1 Marruecos: El turismo como política de estado

En 2024, Marruecos recibió 17,4 millones de turistas internacionales. La cifra representaba un crecimiento del 20 % respecto al año anterior y colocaba al país[106], según ONU Turismo, como el destino más visitado de África[107]. No se trataba únicamente de superar un récord anterior. En apenas cinco años, y después del paréntesis provocado por la pandemia, Marruecos había pasado de recibir 12,9 millones de visitantes en 2019 a superar ampliamente los diecisiete millones. El resultado era especialmente significativo porque permitía alcanzar con dos años de adelanto uno de los principales objetivos fijados por la hoja de ruta turística 2023-2026[108].

El salto ha tenido también una traducción económica considerable. El Compte satellite du tourisme elaborado por el Haut-Commissariat au Plan cifra el PIB turístico de 2024 en 116.188 millones de dírhams, un 38,4 % más que en 2019. Su contribución directa al PIB nacional pasó en ese periodo del 6,8 % al 7,3 %.[109] La producción vinculada al turismo alcanzó los 181.907 millones de dírhams y el consumo turístico interior superó los 201.700 millones. Particularmente significativo resulta el crecimiento del consumo turístico receptor —correspondiente al consumo de los visitantes no residentes en Marruecos—, que aumentó un 46,8 % respecto a 2019 y alcanzó los 136.878 millones de dírhams[110].

Son cifras que permiten comprender por qué el turismo ha dejado de ocupar una posición secundaria en la economía marroquí. Pero explican menos cómo se ha llegado hasta ellas. Porque el ascenso de Marruecos como potencia turística continental no puede entenderse simplemente como resultado espontáneo de disponer de buen clima, patrimonio histórico, playas, desierto o proximidad con Europa. Detrás de ese crecimiento existe una política de Estado desarrollada durante décadas, aunque con intensidades y orientaciones diferentes, que experimentó un punto de inflexión con la llegada al trono de Mohamed VI en 1999[111].

Los geógrafos e investigadores Fernando Almeida García y Samia Chahine lo sintetizan de manera particularmente clara: durante buena parte de la historia posterior a la independencia, el turismo osciló entre periodos de fuerte intervención pública y otros de abandono o privatización, pero desde comienzos del siglo XXI pasó a convertirse en un elemento central de la política de desarrollo y modernización del país[112]. El turismo marroquí contemporáneo es, en buena medida, el producto de esa decisión política.



5.2 De sector secundario a política de Estado

Marruecos comenzó relativamente pronto a institucionalizar el turismo como instrumento de desarrollo económico. En 1965 creó un Ministerio de Turismo y aprobó el Plan Trienal de Desarrollo Social y Económico de 1965-1967, que encomendó al sector algunas de las funciones clásicamente atribuidas al turismo en los países en desarrollo: obtención de divisas, generación de empleo, captación del ahorro interno y atracción de inversión extranjera. Pero el Estado no se limitó a planificar o incentivar la actividad privada, sino que intervino directamente en la construcción de la nueva oferta turística. La intensidad de esta apuesta resulta especialmente visible en las Zonas de Ordenación Prioritaria (ZAP), creadas para impulsar el turismo en determinadas áreas del norte y el sur del país. Como señalan Fernando Almeida García y Samia Chahine, "inicialmente la intervención estatal fue elevada, prueba de ello es que el Estado subvencionó el 95% de las plazas creadas en las ZAP del norte[113]". Al mismo tiempo, impulsó directamente la creación de alojamientos turísticos cuya gestión quedó en manos de organismos públicos y semipúblicos como la Oficina Nacional Marroquí de Turismo (ONMT), la Caja de Depósito y de Gestión (CDG), la Sociedad Marroquí de Desarrollo Turístico (SOMADET) o Maroc-Tourist.

Sin embargo, aquella apuesta fue irregular. Durante buena parte del reinado de Hassan II el turismo nunca adquirió la centralidad que ya tenía en economías mediterráneas como España o en competidores norteafricanos como Túnez y Egipto. Como señala Waleed Hazbun (2008), en estos últimos países la expansión turística constituyó un mecanismo de inserción en los circuitos globales de acumulación de capital, mediante la mercantilización de playas, paisajes y patrimonio arqueológico, al tiempo que contribuía a legitimar los regímenes autoritarios y proyectar internacionalmente una imagen de modernidad y apertura[114]. Pero, como vimos anteriormente, la situación cambia profundamente con la llegada al trono de Mohamed VI. El turismo se convierte en "uno de los ejes principales del desarrollo económico" y el Estado se plantea explícitamente



El Estado ya no necesita necesariamente operar directamente hoteles; puede actuar como promotor, regulador, constructor de infraestructuras y garante de la rentabilidad del capital privado.

*

transformar Marruecos en un gran país turístico.
Para conseguirlo se despliega una combinación de instrumentos: planes estratégicos, atracción de inversión extranjera, liberalización del espacio aéreo, incentivos económicos, grandes complejos turístico-inmobiliarios e inversión en infraestructuras. El Estado ya no necesita necesariamente operar directamente hoteles; puede actuar como promotor, regulador, constructor de infraestructuras y garante de la rentabilidad del capital privado.
Este cambio resulta relevante porque muestra que la liberalización económica no supuso necesariamente la retirada del Estado, sino una transformación de sus funciones. Si durante los años sesenta y setenta este había actuado, en palabras de Almeida y Chahine, como "planificador, inversor, promotor y constructor[115]", mientras que en la década de los ochenta y noventa se produce una reducción de la inversión pública y la privatización de alojamientos. Con el nuevo siglo –y Mohamed VI ya en el trono– recuperó un papel central en el impulso del turismo, aunque mediante mecanismos diferentes: liberalización económica, captación de capital internacional, construcción de infraestructuras, incentivos y participación en fondos y sociedades públicas de inversión y con función importante en la agenda política. Un buen ejemplo institucional de esta política pública es la creación en 2007 de la Sociedad Marroquí de Ingeniería Turística (SMIT), dedicada a «la planificación y las inversiones turísticas», que además intervino en los complejos turísticos de los planes Azur y Biladi y en «la captación de inversión internacional».

Así, lejos de reducir la intervención pública, la liberalización y la captación de capital internacional reorientaron la acción del Estado hacia la producción de las condiciones materiales necesarias para la expansión del turismo. Esta intervención se concretó en la provisión de suelo e infraestructuras para facilitar la inversión privada. El complejo turístico de Saïdia, adjudicado a la constructora española Fadesa, constituye un ejemplo ilustrativo: el Estado cedió el suelo a un coste muy reducido y financió infraestructuras estratégicas, entre ellas la construcción de carreteras y la ampliación del aeropuerto de Oujda.

Durante la crisis inmobiliaria de 2008, Martinsa-Fadesa protagonizó la mayor suspensión de pagos de la historia económica de España, comprometiendo la continuidad y finalización del megaproyecto turístico. El gobierno marroquí, que había apostado fuertemente por su desarrollo, intervino para garantizar su continuidad. Inicialmente, el proyecto pasó a manos del grupo inmobiliario marroquí Addoha, propiedad del empresario Anas Sefrioui, estrechamente vinculado a los círculos de poder de la monarquía. Posteriormente, en 2011, se acordó una nueva operación mediante la cual organismos públicos marroquíes, a través de CDG Développement y la Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (SMIT) -fondo controlado por Mohamed VI-, pasaron a controlar la

sociedad encargada de gestionar buena parte de los activos turísticos del complejo[116]. De este modo, el Estado terminó asumiendo una parte sustancial de la inversión y de los riesgos de un megaproyecto inicialmente presentado como ejemplo de la apertura al capital privado internacional.

En mayo de 2025, la SMIT lanzó una nueva convocatoria internacional para atraer inversores privados mediante la cesión de cinco parcelas situadas en primera línea de mar, destinadas a la construcción de nuevos establecimientos hoteleros de lujo de cara al mundial de 2030[117]. El caso de Saïdia ilustra así una de las principales contradicciones de la liberalización turística: la intervención pública no desaparece, sino que resulta fundamental tanto para facilitar la acumulación privada como para sostener los proyectos cuando esta entra en crisis. En el contexto de neoliberalización autoritaria marroquí, el monarca Mohamed VI ha resultado ser el mayor beneficiario política y económicamente, aumentando desproporcionadamente su patrimonio personal.

Esta arquitectura de políticas públicas comienza a adquirir forma con Vision 2010, presentada en Marrakech en 2001. El plan no se limitaba a promocionar Marruecos en los mercados internacionales, sino que pretendía transformar físicamente la oferta turística del país. Sus objetivos incluían alcanzar diez millones de turistas, elevar la capacidad de alojamiento hasta las 230.000 camas, construir seis grandes complejos turísticos, crear 600.000 nuevos empleos directos y aumentar el peso del gasto turístico hasta el 8 % del PIB[118]. Una parte central de esta transformación territorial se articuló posteriormente mediante el Plan Azur[119], concebido para desarrollar grandes resorts de sol y playa.

Pero el Plan Azur no consistió únicamente en fijar objetivos de crecimiento o identificar nuevos destinos turísticos. Su desarrollo requirió una intervención pública directa destinada a crear las condiciones materiales para atraer capital privado. El Estado movilizó suelo para las nuevas estaciones turísticas, asumió inversiones en infraestructuras externas y ofreció condiciones particularmente favorables a determinados inversores. Uno de sus elementos centrales, contemplaba seis grandes estaciones turísticas costeras. El modelo se inspiraba en grandes resorts caribeños y asiáticos y recibió respaldo financiero público. Junto a él se desarrollaron programas de turismo interior, turismo rural y renovación de destinos tradicionales.

La propia Corte de Cuentas estimó en alrededor de 1.300 millones de dírhams las inversiones realizadas en infraestructuras básicas relacionadas con el Plan Azur[120]. Esta combinación entre planificación pública, producción de infraestructuras y atracción de inversión privada permite observar con claridad la transformación del papel estatal: como argumentábamos, más que retirarse ante la liberalización económica, el Estado pasó a desempeñar una función decisiva en la construcción de las condiciones territoriales y económicas necesarias para la expansión del negocio turístico.

Aunque los resultados fueron desiguales. Marruecos se acercó mucho a la meta de diez millones de visitantes: en 2010 recibió alrededor de 9,3 millones, mientras que los ingresos turísticos alcanzaron unos 56.000 millones de dírhams[121]. Sin embargo, buena parte de la expansión de la capacidad de alojamiento prevista no llegó a materializarse y varios de los grandes proyectos inmobiliario-turísticos del Plan Azur acumularon importantes retrasos. De las seis estaciones inicialmente proyectadas, solo Saïdia y Mazagan habían entrado en funcionamiento al concluir el periodo de Vision 2010[122]. A pesar de ello, Vision 2010 consolidó algo probablemente más importante que el cumplimiento de sus objetivos particulares: convirtió el turismo en una política estratégica del Estado. La propia Cámara de Representantes marroquí, al evaluar posteriormente estas políticas, reconocía que "desde 2001, el sector turístico ha sido elevado a la categoría de prioridad nacional con el objetivo de convertirse en un motor de desarrollo y crecimiento[123]".

Su sucesora, Vision 2020, elevó todavía más las ambiciones. La estrategia pretendía situar Marruecos entre los veinte principales destinos turísticos mundiales, duplicar el número de turistas, crear 200.000 nuevas camas y generar 470.000 nuevos empleos directos, además de incrementar en dos puntos la

contribución del turismo al PIB[124]. Pero este salto de escala no debía quedar exclusivamente en manos del mercado. La propia documentación del Ministerio de Economía y Finanzas marroquí señalaba que, para alcanzar estos objetivos, "se concibieron seis grandes programas estructurantes, impulsados y apoyados por el Estado, las regiones y el sector privado". Vision 2020 profundizaba así en una arquitectura público-privada en la que la atracción de capital privado[125] se combinaba con fondos públicos, incentivos a la inversión y financiación bancaria. Sin embargo, también aquí los resultados quedaron lejos de los objetivos inicialmente planteados. En 2019, último año completo antes de la pandemia, Marruecos registró 12,93 millones de llegadas turísticas, frente al objetivo de duplicar el número de turistas contemplado por Vision 2020[126].

La distancia entre planificación y resultados resulta importante porque permite evitar una lectura excesivamente triunfalista de la estrategia marroquí. Vision 2010 y Vision 2020 consiguieron reforzar el papel turístico del país, pero este crecimiento convivió con importantes desequilibrios territoriales, una elevada concentración de la infraestructura turística, una fuerte dependencia de los mercados europeos y un peso considerable de los operadores extranjeros[127]. En 2008, solo Marrakech y Agadir reunían 72.999 de las 152.936 camas de alojamiento turístico clasificado existentes en Marruecos: prácticamente el 48 % de toda la capacidad nacional[128]. La concentración territorial tenía su correlato en los mercados de origen. Francia y España continuaban siendo, con mucha diferencia, los dos principales mercados emisores y, en el primer semestre de 2008, representaban conjuntamente alrededor del 61 % de las llegadas contabilizadas por país[129].

5.3 El turismo como vía de inserción en la globalización

La historia marroquí forma parte de un proceso regional más amplio. Waleed Hazbun, politólogo especializado en la economía política del turismo, la globalización y las transformaciones geopolíticas de Oriente Próximo y el norte de África, ha mostrado cómo, desde las primeras décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial, numerosos Estados de la región impulsaron el turismo internacional como una vía para obtener divisas y favorecer su integración en la economía mundial. Marruecos y Túnez se orientaron tempranamente hacia el turismo costero de masas: en palabras de Hazbun, ambos países «abrieron sus costas al turismo de masas de sol y playa, que se expandió rápidamente durante las décadas de 1960 y 1970[130]». Esta expansión coincidió posteriormente con los procesos de apertura económica. Durante las décadas de 1970 y 1980, Marruecos, Túnez, Egipto y Turquía experimentaron importantes aumentos de la inversión turística, la capacidad hotelera y las llegadas de visitantes al mismo tiempo que avanzaban en la liberalización del comercio y de los flujos de capital.

Así, en palabras de Hazbun, "desde las primeras décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial, cuando el turismo fue uno de los primeros sectores que liberalizaron los Estados árabes, este ha sido con frecuencia un sector de vanguardia para la integración global[131]". De ahí que proponga analizar el turismo a través de lo que denomina «itinerarios de la globalización»: una actividad que moviliza simultáneamente personas, capitales, mercancías e imágenes y que traslada prácticas culturales y formas de consumo hacia nuevos espacios. Desde esta perspectiva, el turismo no constituye simplemente una industria más, sino uno de los mecanismos mediante los cuales determinados territorios se incorporan a los circuitos globales de movilidad, consumo e inversión.

Este enfoque permite comprender mejor la estrategia marroquí que abordábamos en el punto anterior. Convertirse en destino turístico implica producir hoteles y espacios de ocio, pero también aeropuertos, autopistas, conexiones aéreas, campañas publicitarias, marcos regulatorios, incentivos a la inversión, mano de obra especializada y una determinada imagen internacional del país. El turismo ha funcionado así para Marruecos como uno de sus mecanismos de integración en la globalización. Pero esa inserción tuvo también sus contrapartidas. Hazbun recuerda que muchos destinos de Oriente Próximo

y el norte de África se incorporaron inicialmente a la economía turística mundial en condiciones fuertemente determinadas por los gustos de los consumidores occidentales y las estrategias empresariales de las multinacionales extranjeras[132]. En el norte de África, la expansión del turismo de masas de «sol, playa y mar» obligó además a competir con otros destinos mediterráneos similares, presionando a la baja los precios y los márgenes de beneficio.

Esta tensión entre integración internacional y dependencia exterior continúa siendo relevante para comprender el turismo marroquí contemporáneo, aunque las condiciones sean muy diferentes y Marruecos haya adquirido una capacidad considerablemente mayor para dirigir su política turística. La dependencia de la demanda europea, en particular, sigue siendo extraordinariamente elevada. En 2024, el 88 % de los turistas extranjeros que visitaron Marruecos —15,3 millones de personas— residían en Europa[133]. Francia constituía el principal mercado emisor, con 5,195 millones de turistas, seguida de España, con 4,053 millones, y Reino Unido, con 1,194 millones[134]. Solo Francia y España sumaban, por tanto, alrededor de 9,25 millones de visitantes, más de la mitad del total registrado por Marruecos. Esta dependencia del mercado europeo resulta fundamental para comprender la centralidad adquirida por la conectividad aérea en la estrategia turística marroquí y, como veremos más adelante, el creciente protagonismo de las compañías low cost.

5.4 2024: Marruecos como primer destino turístico de África

La pandemia produjo un derrumbe espectacular del turismo marroquí en consonancia con el contexto general de retracción de la movilidad. En 2020, las llegadas internacionales cayeron más de un 78 %, desde los 12,9 millones del año anterior hasta apenas 2,8 millones, mientras los ingresos turísticos disminuyeron un 53,7 %[135]. Sin embargo, la recuperación fue extraordinariamente rápida. En 2022 el país ya recibió 10,9 millones de turistas[136]. En 2023 alcanzó los 14,5 millones y los ingresos turísticos se elevaron hasta los 107.600 millones de dírhams. Un año después llegaría el salto hasta los 17,4 millones[137].
Un dato que fue suficiente para que ONU Turismo definiera a Marruecos como el país más visitado de África. En su informe Tourism Doing Business – Investing in Morocco, la organización sitúa el turismo en el proceso de diversificación de la economía marroquí y destaca la importancia adquirida por la inversión internacional en el sector[138]. Una inversión directa en turismo que entre 2014 y 2023 superó acumuladamente los 2.100 millones de dólares. Así, en 2024, el PIB turístico representó directamente el 7,3 % del PIB marroquí; la producción del sector alcanzó los 181.907 millones de dírhams, un 42,3 % más que en 2019, mientras que su valor añadido llegó a los 96.382 millones[139].

Pero el dato quizá más revelador para comprender el modelo sobre el que se ha construido el crecimiento exponencial del turismo es otro: 11,8 millones de los 17,4 millones de turistas internacionales que entraron en Marruecos en 2024 llegaron en avión. Es decir, aproximadamente el 68 %. Además, las llegadas por vía aérea aumentaron un 23 % respecto al año anterior[140]. La transformación de Marruecos en una potencia turística africana ha sido, por tanto, inseparable de su creciente integración en las redes internacionales de aviación.

5.5 La nueva hoja de ruta: crecer más, conectar más

Tras la pandemia, Marruecos lanzó en marzo de 2023 una nueva hoja de ruta turística para el periodo 2023-2026. El plan fijaba tres grandes objetivos: alcanzar 17,5 millones de turistas, generar 120.000 millones de dírhams en ingresos en divisas y crear 200.000 nuevos empleos para 2026[141]. El crecimiento experimentado durante los dos años siguientes permitió adelantar sustancialmente el calendario: en 2024 el país recibió 17,4 millones de turistas, prácticamente el objetivo previsto para 2026[142].

Pero la nueva hoja de ruta no suponía únicamente elevar nuevamente los objetivos cuantitativos. Frente al peso que las anteriores estrategias habían concedido al aumento de la capacidad de alojamiento

y a la creación de nuevos destinos, la estrategia de 2023 pretendía «recentrar la oferta turística en la experiencia del cliente» y reorganizarla alrededor de nueve grandes tipos de experiencias turísticas, complementados por cinco ejes transversales —gastronomía y productos locales, festivales y moussems, artesanía y saber hacer local, alojamiento alternativo y desarrollo sostenible— destinadas a poner en valor el patrimonio inmaterial marroquí[143]. Una muestra de cómo la estrategia turística marroquí no está pensando únicamente en construir hoteles o aumentar visitantes, sino en producir y comercializar experiencias turísticas diferenciadas, que vendan una "idea" de marruecos.

Para ello combinaba diferentes instrumentos de intervención: aumento de la capacidad aérea y de las conexiones punto a punto, promoción y comercialización, estímulo de la inversión, diversificación de la oferta cultural y recreativa, modernización de la planta hotelera y formación del capital humano. La conectividad aérea dejaba así de aparecer simplemente como una infraestructura auxiliar del turismo para convertirse en uno de los instrumentos centrales de la política turística marroquí.

Esta política de impulso al turismo se acompaña, además, de diferentes mecanismos públicos destinados a estimular la inversión privada. Los investigadores marroquíes Brahim Kirmi y Khouloud El Meziani, vinculados a la Universidad Abdelmalek Essaâdi y especializados en el ámbito de la gestión empresarial y hotelera, analizan algunos de estos instrumentos en un trabajo reciente sobre el desarrollo del sector turístico marroquí y su preparación ante los grandes acontecimientos deportivos internacionales. Entre ellos destacan la Carta de Inversiones, que contempla incentivos financieros de hasta el 30 % para determinados proyectos de gran escala, y el programa Go Siyaha, orientado a apoyar mediante subvenciones proyectos turísticos de menor dimensión[144]. A ellos se suma Cap Hospitality, destinado a la modernización de establecimientos hoteleros mediante préstamos de entre 3 y 100 millones de dírhams, con intereses asumidos por el Estado y plazos de devolución de hasta doce años. En el ámbito regional, Moukawala Siyaha contempla subvenciones de hasta el 50 % de los costes de determinados proyectos de pequeñas y medianas empresas turísticas, con un límite de seis millones de dírhams.

Entre 2023 y 2024, la capacidad aérea internacional hacia Marruecos aumentó un 19 %, hasta superar los 18 millones de plazas. Francia concentraba 5,6 millones de asientos y España alrededor de 2,5 millones, mientras algunos mercados experimentaban crecimientos especialmente intensos: la capacidad procedente de Reino Unido aumentó un 45 % y la de Alemania un 42 %. Este crecimiento no puede entenderse únicamente como una respuesta de las compañías aéreas a una demanda turística previamente existente. Una de las características de la estrategia marroquí ha consistido precisamente en intervenir sobre la propia oferta de transporte, favoreciendo la apertura de rutas y el aumento de frecuencias y plazas como instrumento para ampliar los mercados emisores y generar nuevos flujos turísticos. La conectividad deja así de ser simplemente una consecuencia del crecimiento turístico para convertirse también en una de las condiciones mediante las cuales ese crecimiento trata de producirse.

5.6 Grandes eventos: del fútbol a la política turística

El segundo gran acelerador de la actual estrategia turística son los acontecimientos deportivos internacionales. Marruecos acogió la Copa Africana de Naciones de 2025 y será uno de los países anfitriones, junto con España y Portugal, del Mundial de fútbol de 2030.

Esta apuesta no aparece desconectada de la política turística. Kirmi y El Meziani sitúan ambos acontecimientos en el centro de las transformaciones que está experimentando el sector y destacan las inversiones en infraestructuras, la ampliación y modernización de la oferta hotelera y la oportunidad que representan estos eventos para reforzar la posición internacional de Marruecos como destino turístico[145]. Los autores inscriben explícitamente su análisis del desarrollo reciente del turismo marroquí

en la preparación de la Copa Africana y del Mundial de 2030.

Pero el objetivo de un megaevento no consiste únicamente en alojar durante unas semanas a seguidores, deportistas y delegaciones. Su organización permite acelerar inversiones cuya utilidad trasciende ampliamente la duración del acontecimiento: aeropuertos, redes ferroviarias, estadios, hoteles, autopistas, renovación urbana y nuevas conexiones internacionales. En el caso marroquí, esta lógica se inserta además en un proceso de modernización de infraestructuras y ampliación de la capacidad turística que ya estaba en marcha y que el horizonte de 2030 contribuye a acelerar. Kirmi y El Meziani señalan precisamente las importantes inversiones realizadas en infraestructura y alojamiento en preparación de estos acontecimientos.

A ello se añade un recurso más difícil de medir exclusivamente mediante el número de visitantes: la visibilidad. Un Mundial es simultáneamente un acontecimiento deportivo y una gigantesca plataforma internacional de construcción de imagen. Durante semanas, ciudades, paisajes, aeropuertos, trenes, hoteles e infraestructuras son proyectados ante audiencias globales. La posibilidad de transformar posteriormente esa exposición en nuevos flujos turísticos constituye una de las dimensiones de la economía política de los megaeventos.

Resulta significativo que ONU Turismo presente el récord turístico alcanzado por Marruecos en 2024 dentro de este mismo horizonte. Al anunciar que los 17,4 millones de visitantes habían convertido al país en el destino más visitado de África, la organización señalaba inmediatamente entre sus perspectivas futuras la celebración de la Copa Africana de Naciones y la coorganización del Mundial de 2030[146]. La relación no debe interpretarse necesariamente como una causalidad directa, pero muestra hasta qué punto los grandes acontecimientos deportivos forman parte de la narrativa institucional sobre la siguiente fase de expansión del turismo marroquí.

Los investigadores marroquíes Hakim Lakhlifi y Amina Boumaize, de la Universidad Mohammed V de Rabat, introducen una dimensión adicional. A partir de una comparación de la política turística marroquí con las estrategias desarrolladas por España y Portugal, consideran que la hoja de ruta 2023-2026 concede una importancia adecuada a cuestiones como el transporte aéreo, los recursos culturales y el capital humano, pero resulta insuficiente en ámbitos como las infraestructuras digitales, la salud y la higiene o el marco regulatorio y de gobernanza turística[147].

Su propuesta va incluso más allá. Al plantear las líneas que debería desarrollar la política turística marroquí en el horizonte de 2030, Lakhlifi y Boumaize defienden una mayor integración del turismo en las políticas nacionales, regionales y locales, hasta convertirlo en «parte de la vida cotidiana del país o incluso en una forma de soft power», tomando como referencia los casos de España, Portugal y China[148]. Esta formulación resulta especialmente interesante para nuestro análisis. Promocionar Marruecos como destino turístico no significa simplemente vender habitaciones o atraer divisas. Significa también producir y proyectar internacionalmente una determinada imagen del país: estabilidad, modernidad, seguridad, infraestructuras, apertura económica y capacidad para organizar grandes acontecimientos internacionales.

Turismo, inversión y política exterior comienzan así a solaparse. El visitante es un consumidor, pero también receptor y potencial reproductor de una determinada imagen del territorio. Las infraestructuras permiten su movilidad; las campañas promocionales producen el destino que debe visitar; los acontecimientos internacionales multiplican su visibilidad. Esta dimensión política de la construcción turística del territorio adquirirá una importancia particular cuando esta misma maquinaria de promoción, conectividad e inversión se proyecte sobre Dajla.

Además, la adopción del turismo como política de Estado debe situarse en un contexto marcado por profundas desigualdades sociales y territoriales vinculadas al régimen de acumulación autoritario articulado en torno a la monarquía de Mohamed VI. La fijación del capital mediante la llamada moderni-

zación de infraestructuras y la expansión aeroportuaria, la penetración de inversión extranjera y la creciente proyección exterior del país han convivido con una situación social atravesada por profundas desigualdades. Esta contradicción afecta especialmente a la población joven, con amplios segmentos expulsados del empleo, de la formación y de unas condiciones materiales de vida dignas. Estas desigualdades expulsan contingentes de población del país en busca del "sueño europeo", haciendo de la emigración una de las expresiones más visibles de las fracturas sociales producidas por el propio modelo.

Las tensiones de este régimen de acumulación afloraron con especial claridad en las movilizaciones de 2025 protagonizadas por la población joven. El movimiento descentralizado GenZ212 extendió protestas por numerosas ciudades reclamando mejoras en sanidad y educación, denunciando el desempleo, la corrupción y las desigualdades territoriales, y cuestionando las prioridades de inversión vinculadas a la Copa Africana de Naciones de 2025 y al Mundial de fútbol de 2030. Uno de los lemas más repetidos —«No queremos el Mundial, primero la sanidad»— condensaba la oposición entre la inversión en estadios, infraestructuras y proyección internacional y el deterioro de servicios públicos esenciales.

Estas movilizaciones ponían de manifiesto la contradicción entre la producción de una imagen internacional de modernización, seguridad y apertura, estrechamente ligada al giro turístico, y las condiciones materiales de la mayoría de la población. De este modo, la expansión turística y los mega eventos, convertidos en instrumentos de legitimación interna y proyección internacional, conviven con un régimen que produce desigualdad, precariedad y expulsión social.

5.7 La liberalización aérea: la condición de posibilidad

Pero para convertir una imagen en destino se necesita poder llegar hasta él. Y aquí aparece uno de los elementos estructurales de la política turística marroquí de las últimas dos décadas: la liberalización aérea.

Almeida García y Chahine incluyen expresamente la «liberalización del espacio aéreo» entre los principales instrumentos de la nueva política turística impulsada desde la llegada al trono de Mohamed VI. La apertura del mercado aéreo formó parte de un paquete más amplio en el que se combinaban planificación turística, atracción de inversión internacional, incentivos económicos y facilidades para la construcción de grandes complejos turístico-inmobiliarios dirigidos fundamentalmente al mercado europeo[149]. Los propios autores subrayan una aparente paradoja que resulta especialmente relevante para nuestro análisis: la liberalización no significó la retirada del Estado, sino que continuó acompañada por una importante movilización de recursos públicos destinados a favorecer la inversión privada.

La lógica resulta particularmente clara en el transporte aéreo. Marruecos se encuentra extraordinariamente cerca de su principal mercado turístico —Europa—, pero esa proximidad geográfica necesita convertirse en accesibilidad efectiva. Dos o tres horas de vuelo no producen automáticamente un destino turístico de masas. Para ello son necesarias rutas, frecuencias, aeropuertos conectados y precios que permitan ampliar el número de personas capaces y dispuestas a realizar el viaje.

La liberalización del mercado aéreo entre Marruecos y la Unión Europea modificó profundamente esas condiciones. Frédéric Dobruszkes, geógrafo especializado en transporte aéreo y redes de aviación de la Université libre de Bruxelles, y Véronique Mondou, geógrafa de la Université d'Angers especializada en turismo y transporte aéreo, que estudiaron específicamente sus efectos, constatan una fuerte expansión de los servicios aéreos regulares, tanto en número de rutas como de plazas ofertadas, acompañada por un retroceso de los vuelos chárter. En esa transformación, señalan, «las compañías de bajo coste son las principales protagonistas»[150].

El cambio afectó también al modo de organizar el viaje. El crecimiento de los vuelos regulares coinci-

dió con una fuerte reducción del peso de los paquetes comercializados por los grandes turoperadores, mientras el transporte aéreo aumentaba su participación en las movilidades internacionales hacia Marruecos. No se trataba, por tanto, simplemente de transportar a un número creciente de turistas hacia destinos previamente consolidados. La multiplicación de conexiones punto a punto permitía también ampliar las posibilidades de viajar de manera independiente, diversificar los lugares de origen y hacer accesibles mediante vuelos directos ciudades y destinos que anteriormente disponían de una conectividad internacional mucho menor.

Conviene, sin embargo, evitar una relación causal demasiado automática. Dobruszkes y Mondou, constatan que la movilidad internacional de ocio hacia Marruecos aumentó considerablemente tras la liberalización, pero advierten que la relación entre ambos procesos no puede establecerse de manera inequívoca[151]. Esta precisión no resta importancia a la conectividad; permite formular mejor su papel. El avión no debe entenderse únicamente como un medio de transporte que llega después del desarrollo turístico. La conectividad participa en la producción del propio destino. Una ciudad conectada mediante diez vuelos internacionales semanales y otra conectada mediante cien no ocupan el mismo lugar en la geografía turística europea. La reducción del precio, la multiplicación de frecuencias y la posibilidad de volar directamente modifican la distancia efectiva entre los lugares y, con ella, las condiciones en las que un territorio puede convertirse en destino turístico.

5.8 Ryanair: de aerolínea extranjera a pieza del modelo turístico

Es dentro de esta política donde debe situarse la expansión de Ryanair. Analizada aisladamente, podría parecer simplemente una decisión empresarial: una compañía identifica un mercado en crecimiento y amplía su oferta para obtener beneficios. Pero la dimensión alcanzada por su presencia en Marruecos y, sobre todo, su articulación con los objetivos de la política turística marroquí obliga a observar el fenómeno desde una perspectiva más amplia.

En diciembre de 2023, Ryanair anunció el mayor programa de verano de su historia hasta entonces en Marruecos: más de 1.100 vuelos semanales repartidos entre 175 rutas, 35 de ellas nuevas —24 internacionales y 11 domésticas—, 14 aeronaves basadas en el país y más de cinco millones de pasajeros previstos para el programa de verano de 2024, un 33 % más que el año anterior[152]. La compañía presentó además el despliegue como una inversión de 1.400 millones de dólares.

Esta última cifra debe manejarse con cierta cautela. No representa necesariamente 1.400 millones de dólares de nueva inversión material desembolsada en Marruecos. La propia Ryanair especifica que se trata de una inversión de «más de 1.400 millones de dólares en aeronaves», vinculada fundamentalmente a los catorce aparatos basados en Marrakech, Fez, Agadir y Tánger[153]. Es decir, estamos ante una valoración que la propia compañía realiza de los activos aéreos asignados a sus bases marroquíes, y no ante una medición independiente de inversión productiva efectivamente realizada en el país.

Más significativo todavía fue el salto al mercado doméstico. Desde 2024, Ryanair dejó de operar exclusivamente como puente aéreo entre Europa y Marruecos para incorporarse también a la movilidad interior mediante once rutas domésticas entre nueve aeropuertos marroquíes. La decisión requirió la autorización del Gobierno y supuso la entrada de una compañía europea low cost en un mercado en el que ya operaban Royal Air Maroc y Air Arabia[154]. Fuentes oficiales marroquíes confirmarían posteriormente que, desde marzo de 2024, Ryanair operaba esas once conexiones interiores como resultado de la liberalización del sector aéreo.

El cambio es cualitativo. Ryanair ya no se limita a trasladar turistas desde los grandes mercados emisores europeos hasta los principales destinos marroquíes, sino que pasa a integrarse en la propia arquitectura de movilidad del país, conectando destinos regionales y haciendo posible combinar

la llegada internacional con desplazamientos interiores. La conectividad internacional y la doméstica comienzan así a formar parte de una misma red.

Este salto permite comprender mejor por qué Ryanair puede analizarse como una pieza funcional de la estrategia turística marroquí, sin que ello implique atribuirle en solitario el crecimiento del sector. De hecho, la propia compañía presentó el anuncio como un «día histórico para la asociación entre Ryanair y el Reino de Marruecos» y agradeció expresamente el apoyo del jefe del Gobierno, los ministros de Turismo y Transporte y el director de la ONMT[155]. Más significativo todavía resulta que Ryanair afirmara que, con el apoyo del Reino, pretendía contribuir al desarrollo de las infraestructuras, la conectividad y el turismo marroquí con vistas al Mundial de 2030.

Esto no significa que existan datos suficientes para afirmar que la expansión turística de Marruecos se deba causalmente a Ryanair. En el proceso participan Royal Air Maroc, easyJet, Air Arabia, Transavia y numerosas compañías más; intervienen también la recuperación posterior a la pandemia, la promoción internacional, las inversiones hoteleras, las nuevas infraestructuras y la evolución de los principales mercados emisores.

Pero sería igualmente equivocado minusvalorar el peso de una compañía capaz de movilizar millones de pasajeros, mantener catorce aeronaves basadas en el país y operar una red de 175 rutas. Su escala permite considerarla uno de los actores estructurales de la actual política de conectividad turística, especialmente allí donde la apertura de una nueva ruta altera sustancialmente la accesibilidad internacional de un destino.

La evolución estadística permite situar esta transformación en un contexto más amplio. En 2024, la oferta aérea internacional hacia Marruecos alcanzó 18,3 millones de plazas, un 19 % más que el año anterior. Ese mismo año, 11,8 millones de turistas llegaron al país por vía aérea, equivalentes al 68 % de todas las llegadas internacionales, y las entradas por avión aumentaron un 23 %. No podemos convertir esta evolución paralela en una relación automática de causa y efecto. Pero sí constatar que la expansión turística y la expansión de la conectividad aérea avanzan conjuntamente y forman parte de una misma estrategia de crecimiento.

La relación entre Ryanair y Marruecos permite además observar cómo funciona en la práctica la política turística contemporánea. La frontera entre iniciativa pública y decisión empresarial no funciona como una separación estanca. La conectividad aérea se construye mediante una combinación de decisiones comerciales de las compañías y políticas públicas orientadas a facilitar, incentivar y promocionar determinadas conexiones. Así, la ONMT desarrolla acuerdos comerciales con compañías aéreas destinados a aumentar la capacidad, abrir nuevas rutas y reforzar la conexión de los destinos marroquíes con sus principales mercados emisores. Estos acuerdos pueden combinar compromisos de plazas con acciones de promoción y comercialización.

La dimensión alcanzada por esta política resulta significativa: en junio de 2024, la propia ONMT informó de un crecimiento del 40 % de su capacidad aérea contractual durante el primer semestre y vinculó expresamente ese incremento con la apertura de nuevas rutas destinadas a conectar Marruecos con los mercados emisores de turistas[156]. Para la temporada de invierno 2024-2025, el organismo se fijaba además como objetivo asegurar 4,3 millones de plazas aéreas, un 15 % más que el año anterior[157].

No se trata únicamente de declaraciones estratégicas. La ONMT firma acuerdos concretos con las compañías para ampliar la oferta aérea. En septiembre de 2023, por ejemplo, anunció una asociación con easyJet que incorporaba 94.346 plazas adicionales durante la temporada de invierno y nuevas conexiones con Rabat, Marrakech y Agadir. La propia ONMT presentó el acuerdo como parte de su estrategia para reforzar la conectividad aérea y la capacidad de atracción del destino Marruecos.

A esta política turística se añade la política aeroportuaria. La ONDA mantiene un sistema de incentivos tarifarios dirigido explícitamente a estimular el tráfico aéreo internacional, favorecer el crecimiento

de las compañías presentes en Marruecos, atraer nuevas conexiones y desarrollar las rutas domésticas[158].Estos mecanismos pueden adoptar la forma de reducciones sobre determinadas tasas aeroportuarias vinculadas, entre otros criterios, a la apertura de nuevas rutas o al aumento del tráfico. Es importante ser precisos, no toda reducción de tasas, contratación publicitaria o acuerdo de conectividad constituye jurídicamente una subvención directa a una compañía aérea. Para determinarlo sería necesario conocer el contrato concreto, su importe, las contraprestaciones pactadas, el procedimiento de adjudicación y su tratamiento presupuestario.

Lo que sí puede documentarse es la existencia de un ecosistema institucional que reduce los costes y riesgos asociados a la expansión de la conectividad aérea: incentivos aeroportuarios, acuerdos comerciales de capacidad, acciones de marketing, promoción en los mercados emisores y políticas destinadas a estimular la apertura y consolidación de rutas. La ONDA reconoce expresamente desde 2005 que mantiene un sistema de incentivos tarifarios aeroportuarios orientado explícitamente a «estimular el desarrollo del tráfico aéreo internacional», favorecer el crecimiento de las compañías presentes en Marruecos y desarrollar las conexiones domésticas[159]. Mientras la ONMT interviene directamente para asegurar capacidad y desarrollar nuevas conexiones.

El mecanismo permite actuar sobre una de las variables centrales del turismo contemporáneo: la accesibilidad. No se espera simplemente a que exista un volumen suficiente de turistas para que una compañía decida abrir una ruta. Las instituciones turísticas pueden intervenir previamente sobre las condiciones económicas y comerciales de esa conexión, mientras la compañía aporta los aviones, la red de distribución y la capacidad de transportar viajeros.

En conjunto, la relación entre el Gobierno marroquí y Ryanair no puede reducirse ni a una simple decisión comercial de la compañía ni a una política pública de apoyo unilateral. Lo que aparece es una articulación funcional de intereses: Marruecos obtiene capacidad aérea, apertura rápida de rutas, acceso a mercados emisores europeos y una herramienta eficaz para extender geográficamente su oferta turística; Ryanair encuentra un mercado en expansión, condiciones regulatorias favorables, incentivos aeroportuarios, acuerdos de promoción y un respaldo institucional que reduce parte de los costes y riesgos asociados a su crecimiento.

La compañía no define la política turística marroquí, pero contribuye a ejecutarla, mientras que el Estado crea las condiciones que favorecen la expansión de su red. Así, la política pública y la estrategia empresarial se articulan para convertir la conectividad en nuevas rutas y destinos. Esta relación adquirirá una dimensión especialmente significativa cuando esa misma lógica se proyecte sobre Dajla, donde la producción de conectividad turística se superpone a un territorio cuyo estatuto jurídico permanece internacionalmente disputado.

5.9 De la conectividad a la producción de destinos: Ryanair y la expansión turística marroquí

Durante buena parte de su desarrollo, la política turística se concentró en ampliar la capacidad de alojamiento, atraer inversión y aumentar el número de visitantes hacia los grandes polos turísticos. Desde Vision 2010, Marruecos comenzó además a impulsar deliberadamente la creación de nuevos espacios turísticos. La estrategia contemporánea profundiza esa lógica y añade una dimensión decisiva: producir destinos, conectarlos y hacer posible su incorporación rápida a los mercados turísticos internacionales.

El éxito turístico marroquí puede entenderse, en buena medida, como resultado de la articulación de todas esas piezas. De ahí que los 17,4 millones de visitantes registrados en 2024 no deban interpretarse simplemente como una demostración de la creciente popularidad del país. Son también el resultado de más de dos décadas de políticas orientadas a ampliar infraestructuras, abrir mercados, captar capital, liberalizar la aviación, incrementar la capacidad hotelera, producir nuevas narrativas turísticas y conectar progresivamente los destinos marroquíes

con sus principales mercados emisores.

Desde este punto de vista, la expansión de Ryanair no constituye una excepción dentro del modelo. Al contrario, condensa buena parte de su lógica: intervención pública destinada a fomentar la conectividad, capital privado internacional, reducción de los costes de movilidad, apertura de rutas y extensión territorial de los circuitos turísticos.
Y es precisamente esta última dimensión la que adquiere especial relevancia para nuestro análisis. Porque, una vez construida esa maquinaria turística, la pregunta deja de ser únicamente cuánto puede crecer el turismo marroquí. También debemos preguntarnos hacia dónde puede extenderse.

El acuerdo firmado entre la ONMT y Ryanair el 13 de noviembre de 2024 resulta particularmente revelador. El propio organismo turístico marroquí lo presentó como un acuerdo estratégico para «el desarrollo del destino turístico Dajla». El memorando cubre cuatro temporadas turísticas y prevé la apertura progresiva de cuatro rutas internacionales directas hacia los principales mercados emisores europeos. Su primera fase incorporó, desde enero de 2025, las conexiones con Madrid y Lanzarote, con dos frecuencias semanales[160].

La formulación institucional resulta difícilmente más explícita. La ministra marroquí de Turismo, Fatim-Zahra Ammor, afirmó que las nuevas conexiones representaban «una etapa crucial en nuestra estrategia de desarrollo turístico de este destino» y una muestra del compromiso gubernamental para reforzar su conectividad y «propulsarlo en la escena turística mundial[161]». Las dos primeras rutas estaban concebidas para duplicar la capacidad aérea internacional del aeropuerto, hasta cerca de 47.000 plazas, convertir a España en su primer mercado emisor y facilitar el acceso de turistas europeos. El acuerdo contempla además campañas promocionales conjuntas entre la ONMT y Ryanair.

De este modo, para comprender por qué Ryanair vuela hoy directamente desde Madrid a Dajla es necesario comenzar mucho antes y bastante más al norte. Hay que remontarse a la decisión de Mohamed VI de convertir el turismo en uno de los ejes del desarrollo económico; a Vision 2010 y Vision 2020; a la liberalización del espacio aéreo; a la captación de capital turístico internacional; a la construcción de infraestructuras; al creciente peso económico del sector; al objetivo de competir entre los grandes destinos mundiales; a la articulación con compañías capaces de multiplicar rápidamente la conectividad; y, finalmente, a una política de estado que ha creado una arquitectura de intervención pública destinada a reducir riesgos, estimular la inversión y producir las condiciones materiales de la rentabilidad turística.

5.10 Dajla: laboratorio del turismo-ocupación

En el marco teórico se ha enmarcado Dajla para comenzar a pensar el concepto de turismo-ocupación. Ahora podemos invertir la relación: utilizar el concepto de turismo-ocupación para explicar la transformación de Dajla. No se trata de afirmar que el turismo sea la razón de la ocupación marroquí del Sáhara Occidental, ni mucho menos que un hotel, una plataforma de reservas o una ruta aérea puedan modificar por sí mismos el estatuto jurídico de un territorio. La cuestión que nos interesa es diferente: observar cómo la actividad turística puede contribuir a producir, integrar y normalizar funcionalmente un territorio ocupado como parte del espacio económico, administrativo y simbólico de la potencia ocupante

La imagen —que ya analizábamos anteriormente— con la que Andrea Maria Pelliconi inicia su análisis sobre el settler tourism en el Sáhara Occidental resulta especialmente útil para introducir el caso[162]. La transformación entre el «campo militar» y el «pequeño rincón del paraíso», un proceso en el que han aparecido hoteles, resorts, escuelas de kitesurf, restaurantes, carreteras, inversiones, campañas promocionales y conexiones aéreas internacionales. Pero sería equivocado interpretar la segunda imagen como la simple desaparición de la primera.
Dajla permite así observar algunos de los mecanis-

mos que anteriormente definíamos como característicos del turismo-ocupación.
Además, el caso de Dajla resulta particularmente relevante porque esta turistificación no surge al margen de la política estatal marroquí. Se inserta dentro de una estrategia mucho más amplia de transformación económica, territorial y demográfica del Sáhara Occidental que combina infraestructuras, explotación de recursos, inversión pública y privada, conectividad y construcción institucional. Es dentro de ese proceso donde debemos situar el turismo.

5.10.1 Producir Dajla: desarrollo, territorio y ocupación

La transformación turística de Dajla no comienza con Ryanair ni con la reciente proliferación de fotografías de playas y cometas de kitesurf en Instagram. Hay que situarla dentro de una política estatal mucho más prolongada de integración económica y territorial de los espacios del Sáhara Occidental ocupados por Marruecos. En este sentido, el proyecto marroquí de regionalización avanzada resulta especialmente revelador. Las politólogas Ángela Suárez Collado y Raquel Ojeda García han analizado cómo la reforma regional impulsada por Mohamed VI no puede separarse de la cuestión saharaui. En su estudio señalan que la regionalización interactúa con un conjunto más amplio de medidas adoptadas por el Estado marroquí destinadas a "fortalecer y normalizar su posición en el territorio"[163]. La política de desarrollo aparece así entrelazada con una política de territorialización.

Esta conexión resulta particularmente visible en el Nouveau modèle de développement pour les provinces du Sud, elaborado por el Consejo Económico, Social y Medioambiental marroquí (CESE) en 2013. Conviene detenerse en la terminología: el documento denomina «provincias del Sur» a territorios cuyo estatuto internacional no coincide con el de Marruecos. Pero más importante todavía es la función atribuida al desarrollo económico. El propio modelo plantea la necesidad de incrementar la complementariedad y la «integración solidaria» de estas provincias con las demás provincias del Reino, dentro del marco de la regionalización propuesta por Marruecos[164].

El turismo ocupa un lugar específico dentro de esta arquitectura. El documento propone desarrollar ofertas turísticas especializadas de carácter ecológico, cultural y deportivo y, significativamente, reclama acuerdos de co-marketing, cofinanciación de paquetes turísticos y del transporte con operadores presentes en las islas Canarias y turoperadores de cruceros para favorecer la «integración de las provincias del Sur en los circuitos turísticos internacionales»[165]. El lenguaje es revelador: no se trata únicamente de esperar la llegada espontánea de visitantes, sino de construir las condiciones materiales y comerciales necesarias para incorporar el territorio a circuitos turísticos internacionales. Esta lógica se completa, además, con la consideración del transporte aéreo nacional e internacional como una infraestructura «estructurante» para el desarrollo de las actividades turísticas y comerciales[166].

Dajla aparece ya claramente definida dentro de esta política. El modelo identifica el potencial de una oferta turística especializada, particularmente vinculada a los deportes acuáticos, junto a la pesca, la agricultura, las energías renovables y la logística. La actividad turística forma parte, por tanto, de una estrategia más amplia de valorización económica del territorio. El propio índice del documento incluye el turismo entre las «políticas sectoriales fuertes para valorizar las potencialidades del territorio» y concibe Oued-Eddahab-Lagouira como un polo económico especializado en pesca, agricultura de alto valor añadido, energías renovables, turismo, logística y comercio[167].

Lo que pocos años después describía el Haut-Commissariat au Plan muestra hasta qué punto esa estrategia estaba comenzando a materializarse. Su Monographie de la Région Eddakhla-Oued Eddahab de 2018 habla ya de 24 proyectos turísticos estructurantes, de un polo ecoturístico valorado en 581 millones de dírhams y de una Unité d'Aménagement Touristique de unas 150 hectáreas, concebida para acondicionar una zona destinada a nuevos proyectos turísticos. Para entonces, la región contaba con una capacidad aproximada de un millar de camas,

de las cuales alrededor del 70 % estaba orientado a los deportes acuáticos[168].

Todavía más significativa resulta la descripción de los mecanismos mediante los cuales debía crecer esa oferta. La monografía contemplaba una capacidad adicional de 5.000 camas y señalaba la existencia de una decena de proyectos hoteleros en ejecución[169]. Al mismo tiempo, describía una intervención pública que incluía financiación de proyectos estructurantes, estudios técnicos y de viabilidad sufragados mediante la SMIT y la puesta a disposición de suelo perteneciente al dominio privado del Estado para inversores a precios calificados por el propio documento como «simbólicos»[170]. Es decir, el destino no aparece simplemente porque los turistas descubran Dajla. Es producido previamente mediante planificación, suelo, inversión, infraestructuras y promoción. La misma lógica de intervención estatal que analizábamos para el desarrollo turístico general de Marruecos adquiere aquí una dimensión política adicional: se aplica sobre un territorio ocupado y jurídicamente diferenciado de Marruecos.

Esta dimensión permite establecer una analogía —sin identificar ambos procesos— con el análisis que Joanna Allan, Mahmoud Lemaadel y Hamza Lakhal realizan sobre las infraestructuras energéticas del Sáhara Occidental ocupado. Los autores muestran cómo estas infraestructuras no constituyen únicamente dispositivos técnicos, sino que participan en relaciones coloniales de poder y conectan material y políticamente el Sáhara Occidental con Marruecos y con redes energéticas exteriores[171]. El turismo introduce otra red de conexiones: hoteles, carreteras, aeropuertos, capital, plataformas, visitantes y rutas aéreas. Son infraestructuras distintas, pero pueden compartir una capacidad territorializadora: vincular funcionalmente el espacio ocupado con las redes económicas y administrativas del Estado ocupante y con mercados exteriores.

5.10.2 De territorio ocupado a destino turístico

La transformación de Dajla no debe medirse exclusivamente por la construcción de hoteles. Lo que se está produciendo es una progresiva consolidación del territorio como espacio de consumo turístico enmarcado dentro de una transformación económica más amplia. La Cartographie des Établissements Économiques realizada por el Haut-Commissariat au Plan en 2023-2024 contabiliza 7.860 establecimientos económicos lucrativos no agrícolas en la región administrativa de Dakhla-Oued Eddahab[172]. El crecimiento reciente del tejido empresarial resulta particularmente significativo: 1.566 de esos establecimientos habían sido creados entre 2022 y 2024 y otros 1.019 entre 2020 y 2021.

Dentro de ese entramado económico, la categoría de alojamiento y restauración sumaba 827 establecimientos y generaba 3.595 empleos permanentes[173]. Aunque esta categoría no puede identificarse íntegramente con la actividad turística, las cifras muestran que las actividades estrechamente relacionadas con ella han adquirido ya una presencia apreciable dentro de la economía regional. El turismo no explica por sí solo esa transformación —en un tejido donde el comercio, otros servicios y sectores como la pesca siguen teniendo un peso fundamental—, pero constituye ya una pieza visible de ella.

La evolución de las pernoctaciones apunta en la misma dirección. En 2024, la región de Dakhla-Oued Ed-Dahab registró aproximadamente 457.000 noches en establecimientos de alojamiento turístico clasificados, un 18 % más que el año anterior[174]. La cifra representa todavía alrededor del 1 % de las pernoctaciones contabilizadas en el conjunto del mercado turístico de Marruecos, muy lejos de los grandes polos de Marrakech, Agadir, Casablanca o Tánger. Pero la tendencia muestra la incorporación progresiva de Dajla a unos circuitos turísticos internacionales en los que hasta hace relativamente poco ocupaba una posición mucho más periférica.

La especialización turística sobre la que se ha construido el destino tampoco es secundaria. Tal como se ha dicho, Dajla ha sido promocionada fundamentalmente a partir de la naturaleza y los deportes acuáticos. La propia monografía describía la laguna como el espacio emblemático de la región y destacaba el desierto, las playas, el clima y las condicio-

nes para la práctica de deportes náuticos como sus principales atractivos turísticos. Esta selección del paisaje resulta particularmente eficaz desde el punto de vista de la despolitización del territorio: Dajla puede ser presentada como viento, dunas, océano y aventura, mientras la ocupación y el conflicto político quedan fuera del encuadre turístico.

Aquí aparece una de las operaciones simbólicas que interesan al concepto de turismo-ocupación. El territorio no necesita ser negado, sino recontextualizado. El relato turístico convierte Dajla en un destino de naturaleza y deportes acuáticos, seleccionando qué elementos del territorio se hacen visibles y cuáles quedan fuera de la experiencia del visitante.

La web oficial Visit Morocco ofrece quizá la formulación más clara. Presenta Dajla como «un pequeño pedazo de paraíso en el sur de Marruecos», sitúa sus costas entre las más bellas de Marruecos y la incorpora sin ambigüedad a la cartografía turística del país[175]. Como hemos visto anteriormente la transformación de Dajla como «campo militar» al «pequeño pedazo de paraíso» no implica necesariamente la sustitución de una realidad por otra. Expresa, más bien, la capacidad de producir sobre un mismo territorio una nueva espacialidad turística compatible con la persistencia de la ocupación.

Los reportajes realizados sobre el terreno permiten observar cómo esas espacialidades pueden coexistir e incluso mantenerse parcialmente separadas. En una crónica publicada en 2024, Samuel Nacar describe el contraste entre una ciudad atravesada por controles, vigilancia y militarización y el espacio turístico que se despliega en torno a la laguna: hoteles, resorts, bungalós, playas y escuelas de kitesurf concentrados a lo largo de la carretera de acceso. En ese mismo reportaje, tres turistas europeos resumen entre risas su experiencia mediante una fórmula particularmente expresiva: «eat, kite, sleep, repeat». Uno de ellos reconoce incluso que, aunque había leído sobre el conflicto antes de llegar, una vez allí «no vimos nada, no lo sientes realmente»[176].No necesitamos convertir estos testimonios en una generalización sobre todos los turistas, su interés reside precisamente en mostrar la posibilidad material de una experiencia turística encapsulada, organizada entre el alojamiento, la laguna y la práctica deportiva, en la que el contacto cotidiano con la realidad política del territorio puede quedar reducido al mínimo.

5.10.3 Del viento al paraíso: producir una imagen turística

La especialización turística escogida para Dajla tampoco resulta indiferente. El territorio ha sido promocionado fundamentalmente mediante una combinación especialmente eficaz: laguna, océano, desierto, naturaleza, aventura y deportes acuáticos donde el kitesurf ocupa un lugar central en esa construcción. Dicha especialización no solo organiza una oferta turística; contribuye también a seleccionar qué Dajla se hace visible. El paisaje se presenta mediante grandes extensiones de desierto, viento constante, laguna, dunas y océano, es decir, a través de elementos fácilmente convertibles en naturaleza, aventura y consumo turístico. Aquí aparece una de las operaciones simbólicas centrales para nuestro concepto de turismo de ocupación: el territorio no necesita ser negado; puede bastar con recontextualizarlo.

De este modo, la Dajla que se ofrece al visitante no aparece prioritariamente como una ciudad atravesada por una disputa de soberanía, militarización y conflicto político, sino como una combinación de naturaleza, deporte y ocio. Para que esa representación produzca efectos, sin embargo, no basta con construirla: es necesario hacerla circular. Ahí adquieren importancia la publicidad institucional, los medios de viajes, los influencers, las aerolíneas y, posteriormente, las grandes plataformas digitales.

La estrategia de promoción desarrollada alrededor de la apertura de la ruta Madrid-Dajla es el ejemplo más claro de producción deliberada de visibilidad y mercado turístico alrededor de una nueva conexión aérea. Primero se crea la conexión; después se reúne en torno a ella a actores capaces de comercializarla, narrarla y hacerla circular. Agencias de viajes, turoperadores, medios e influencers no ocupan exactamente la misma posición ni tienen las mismas responsabilidades, pero forman parte de una

infraestructura comunicativa y comercial capaz de convertir un destino todavía periférico para buena parte del mercado europeo en un lugar reconocible, deseable y consumible.

De esta forma, con ocasión del vuelo inaugural de Ryanair, el 8 de enero de 2025, la ONMT organizó una operación promocional que llevó a Dajla a 100 prescriptores turísticos y mediáticos procedentes de España y Portugal: 70 agentes de viajes y turoperadores, 23 medios de comunicación y siete influencers[177]. El objetivo declarado era imprimir una nueva dinámica al destino y posicionarlo como un destino costero de alcance internacional. Los creadores de contenido dispondrían de tres días para mostrar a sus respectivas comunidades las infraestructuras turísticas y hoteleras y el patrimonio turístico y cultural del territorio. La operación incorporaba, además, una dimensión explícitamente económica: mientras el Consejo Regional de Turismo presentaba las potencialidades turísticas de Dajla, el Centro Regional de Inversiones exponía a los participantes las oportunidades de inversión existentes.

Los creadores de contenido disponían de tres días para mostrar a sus comunidades las infraestructuras turísticas y hoteleras y el patrimonio del territorio. Paralelamente, el Consejo Regional de Turismo debía presentar sus potencialidades turísticas y el Centro Regional de Inversiones, las oportunidades empresariales existente[s178].

Resulta difícil encontrar una expresión más clara de las diferentes piezas que intervienen en la producción del destino: conectividad, intermediación turística, medios, redes sociales e inversión. No se trata únicamente de anunciar la existencia de una nueva ruta aérea. La operación busca simultáneamente ampliar la visibilidad del destino, introducirlo en los circuitos de comercialización turística y estimular una demanda capaz de sostener su crecimiento.

Una vez puesta en circulación, esa representación puede comenzar a reproducirse autónomamente por medios, empresas e intermediarios que actúan siguiendo sus propias lógicas comerciales y editoriales. En julio de 2025, por ejemplo, Condé Nast Traveler España publicó un reportaje titulado «Qué ver en Dakhla, Marruecos: el paraíso del kitesurf». La formulación resulta especialmente reveladora porque el propio artículo comienza reconociendo que Dajla se encuentra en el Sáhara Occidental para, inmediatamente después, describirla como situada «en Marruecos» y presentarla como la «Perla del Sur»[179]. La contradicción jurídica no necesita resolverse: ambas geografías pueden coexistir dentro del mismo relato turístico, aunque sea la adscripción a Marruecos la que organiza finalmente la experiencia del destino.

Este mecanismo se acerca a lo que en el capítulo conceptual sobre el turismo de ocupación denominábamos producción de irrelevancia jurídica. No porque el derecho deje de importar ni porque desaparezca la controversia sobre el estatuto del territorio, sino porque esa controversia puede dejar de condicionar la manera ordinaria en que Dajla es presentada, buscada, reservada y consumida turísticamente. El territorio puede aparecer simultáneamente como «Sáhara Occidental» y como «Dajla, Marruecos» sin que esa contradicción necesite resolverse para comprar un billete, reservar un hotel o pasar unas vacaciones. La cuestión jurídica permanece; lo que puede volverse prescindible es enfrentarse a ella para utilizar y experimentar turísticamente el territorio.

5.10.4 Reservar “Marruecos” en el Sáhara Occidental

Las plataformas digitales llevan esta operación un paso más allá. Una campaña publicitaria puede ser reconocida como publicidad; una clasificación territorial dentro de Booking, Airbnb o TripAdvisor se presenta, en cambio, como parte de una infraestructura aparentemente neutral para ordenar y hacer accesible la información turística. El país bajo el que aparece un alojamiento, la frontera que se dibuja o desaparece y el nombre territorial asociado a una ciudad pueden parecer simples datos técnicos, aunque contribuyan también a organizar la manera en que el usuario interpreta el lugar que está buscando.

La investigación de Vivienne Wesselink, autora en 2025 de una tesis de máster en Geografía Humana —en la especialidad de Conflictos, Territorios e Identidades— en la Radboud University de Nijmegen, sobre cartografía digital y turismo en el Sáhara Occidental resulta especialmente útil en este punto.

Su trabajo, titulado Digital Maps and Occupation: How Tourism Platforms Navigate the Western Sahara Conflict, analiza precisamente cómo las grandes plataformas representan territorialmente Dajla y cómo esas representaciones son percibidas por turistas y potenciales visitantes[180].

Wesselink distingue entre la representación cartográfica —fronteras, líneas y mapas— y lo que denomina «naming, framing and other textual narratives». En este segundo terreno encuentra una pauta particularmente clara: la narrativa textual de localización tiende mayoritariamente a presentar Dajla como situada en Marruecos. Entre las plataformas examinadas, Booking, Hotels.com, Expedia y TripAdvisor aparecen situándola de ese modo, mientras que AllTrails, Kayak y MakeMyTrip la identificaban con el Sáhara Occidental.

Booking ofrece quizá el ejemplo más limpio de esta normalización taxonómica. En el material recopilado para este informe, su arquitectura de navegación conduce al usuario siguiendo la secuencia Hoteles → Marruecos → Dakhla-Oued Ed-Dahab → Dakhla, mientras que la página regional aparece titulada «Search hotels in Dakhla-Oued Ed-Dahab, Morocco». La controversia territorial no aparece por ningún lado reflejada, de esta forma, la propia estructura de clasificación de la plataforma ha organizado previamente el destino dentro de una geografía turística marroquí. Esta observación coincide con el análisis de Wesselink, que identifica Booking entre las plataformas que presentan textualmente Dajla como situada en Marruecos.

La clasificación de los alojamientos en Booking transforma una decisión aparentemente técnica en un mecanismo de normalización taxonómica: la soberanía no se argumenta, sino que se incorpora como una categoría de navegación que organiza la experiencia del usuario como si Dajla formara parte de Marruecos.

Airbnb ofrece un caso semejante, aunque menos uniforme. En distintas páginas recopiladas para esta investigación aparecen fórmulas como «Apartments for Rent in Dakhla, Morocco» o «Houses for Rent in Dakhla, Morocco». Sin embargo, la plataforma presenta también inconsistencias internas: en alguna ficha, mientras el alojamiento aparece incluido bajo el encabezado «Dakhla, Morocco», el perfil del anfitrión indica como lugar de residencia «Dakhla, Western Sahara». La contradicción resulta particularmente interesante: demuestra que la clasificación de Dajla como Marruecos no procede necesariamente de una arquitectura digital perfectamente coherente, sino que puede convivir con otras identificaciones territoriales dentro de la propia plataforma.

La entrada de operadores hoteleros internacionales puede reproducir esa misma geografía comercial. El grupo Our Habitas comercializa, por ejemplo, Caravan Dakhla, situado en el punto kilométrico 25, en el entorno de la laguna de Dajla, bajo la denominación «Caravan Dakhla | Morocco»; la propia web corporativa consigna igualmente su dirección como «punto kilométrico 25, Dakhla, Morocco»[181]. El establecimiento articula alojamiento, gastronomía, bienestar, naturaleza y deportes acuáticos dentro de una experiencia organizada fundamentalmente alrededor de la laguna: sus paquetes combinan estancia, comidas, tratamientos de bienestar, traslados desde el aeropuerto y actividades de kitesurf.

Lo relevante es que esta forma de clasificación territorial no queda confinada a las plataformas de reserva. Instituciones públicas de promoción, plataformas digitales, operadores hoteleros, medios turísticos y aerolíneas desempeñan funciones distintas y no es necesario presuponer coordinación entre ellos. Sin embargo, sus prácticas pueden producir un efecto de convergencia funcional: diferentes actores terminan haciendo visible, comercializable y accesible Dajla dentro de una misma geografía turística.

Tabla: Actores implicados en la reproducción de Dakhla como destino turístico

ACTOR	TIPO	REPRESENTACIÓN/ COMERCIALIZACIÓN DE DAJLA	FUNCIÓN RELEVANTE
Visit Morocco / ONMT	Promoción estatal	Destino del «sur de Marruecos»	Producción institucional del destino
Booking	Plataforma global	Marruecos → Dakhla-Oued Ed-Dahab → Dajla	Clasificación y comercialización
Airbnb	Plataforma global	Numerosos anuncios «Dakhla, Morocco»	Clasificación y comercialización
TripAdvisor	Recomendación turística	Dajla presentada como territorio marroquí	Reputación y producción de conocimiento turístico
Our Habitas	Operador hotelero internacional	«Caravan Dakhla | Morocco»	Inversión y materialización de la experiencia turística
Condé Nast Traveler	Medio turístico	«Dakhla, Marruecos: el paraíso del kitesurf»	Circulación del imaginario
Transavia	Aerolínea	Dajla integrada en su oferta marroquí	Conectividad + clasificación
Ryanair	Aerolínea low cost	Dajla integrada en su comunicación sobre Marruecos	Conectividad + clasificación
Binter	Aerolínea española	Menciona expresamente el Sáhara Occidental	Contraejemplo

Fuente: Elaboración propia para el informe

A pesar de no disponer de pruebas que permitan afirmar que Booking, Airbnb, Transavia, Ryanair, Our Habitas u otras plataformas turísticas participan en una estrategia política coordinada con el Gobierno marroquí. Tampoco es necesario demostrar esa coordinación para identificar el fenómeno que aquí nos interesa. Lo relevante es la existencia de una convergencia funcional: actores independientes, con intereses comerciales distintos y sin necesidad de compartir una misma intención política, terminan produciendo una geografía turística relativamente coherente en la que Dajla aparece integrada, comercializada y experimentada como parte de Marruecos.

5.10.5 Producir Dajla como destino turístico internacional

Pero para que el hotel pueda reservarse, la experiencia consumirse y la fotografía reproducirse, antes hay que poder llegar. Y es ahí donde la conectividad aérea se convierte en una de las piezas decisivas de la actual fase de turistificación e internacionalización de Dajla.

La conectividad no se limita a transportar turistas hacia un destino previamente existente; contribuye a producir las condiciones que permiten que ese lugar funcione como destino internacional. Los datos aeroportuarios no permiten medir por sí solos el volumen de turistas —registran pasajeros y no exclusivamente visitantes por motivos vacacionales—, pero sí permiten observar con claridad la creciente accesibilidad del territorio y, especialmente, su progresiva internacionalización. En este sentido, una nueva ruta aérea no solo mueve personas: reorganiza proximidades dentro del mercado turístico.

La evolución del aeropuerto resulta particularmente significativa, tal como se desarrolla a continuación[182].

Gráfico de la evolución de pasajeros en el aeropuerto de Dajla, 2019-2025[182]

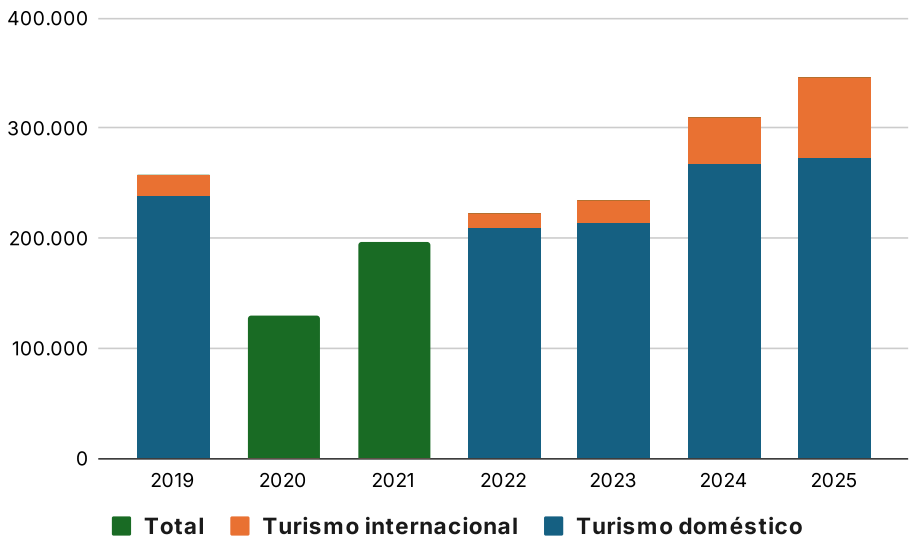


Tabla. Evolución del número de pasajeros en el aeropuerto de Dajla, 2019-2025

AÑO	TOTAL	VARIACIÓN ANUAL PASAJEROS RESPECTO 2019	PORCENTAJE PASAJEROS INTERNACIONALES	VARIACIÓN ANUAL PASAJEROS DOMÉSTICOS RESPECTO 2019	VARIACIÓN ANUAL PASAJEROS INTERNACIONALES RESPECTO 2019
2019	256.975		7,04%		
2020	129.185	-49,73%	ND	ND	ND
2021	195.981	-23,74%	ND	ND	ND
2022	222.480	-13,42%	5,58%	-12,07%	-31,31%
2023	234.831	-8,62%	9,025%	-10,57%	17,18%
2024	309.296	20,36%	13,21%	12,37%	125,86%
2025	346.082	34,68%	20,81%	14,72%	298,34%

Fuente: Office National des Aéroports (ONDA), estadísticas de tráfico aeroportuario https://www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Statistiques/Statistiques

En 2019, antes de la pandemia, el aeropuerto de Dajla registró 256.975 pasajeros, de los cuales el 7,04 % correspondía al tráfico internacional. La COVID-19 provocó una brusca caída de la actividad en 2020, reduciendo prácticamente a la mitad el número de pasajeros. La recuperación fue gradual durante los años siguientes: 195.981 pasajeros en 2021, 222.480 en 2022 y 234.831 en 2023. En consecuencia, el volumen de tráfico todavía se situaba un 8,6 % por debajo del nivel alcanzado en 2019. Durante este periodo, el tráfico internacional también permaneció por debajo de los registros prepandemia, aunque su peso relativo comenzó a aumentar, alcanzando el 9,03 % del total de pasajeros en 2023.

Tabla: Tráfico aeropuerto Dajla 2024-2025

TRÁFICO DEL AEROPUERTO DE DAJLA	2024	2025	VARIACIÓN
Pasajeros totales	309.296	346.082	+11,9 %
Internacionales	40.844	72.036	+76,4 %
Domésticos	268.452	274.046	+2,1 %
Peso del tráfico internacional	13,2 %	20,8 %	+7,6 puntos

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ONDA

El punto de inflexión se produjo en 2024. Ese año el aeropuerto alcanzó los 309.296 pasajeros, superando en un 20,4 % el volumen registrado en 2019. La expansión se intensificó en 2025, con 346.082 pasajeros, lo que representa un incremento del 11,9 % respecto al año anterior y del 34,7 % respecto a 2019. Sin embargo, el principal cambio no reside únicamente en el crecimiento del volumen de pasajeros, sino en la transformación de la estructura del tráfico aeroportuario.

Entre 2019 y 2025, el tráfico doméstico aumentó un 14,7 %, mientras que el internacional creció un 298,3 %, multiplicándose prácticamente por cuatro. Esta divergencia se acentuó especialmente entre 2024 y 2025: los pasajeros internacionales pasaron de 40.844 a 72.036, lo que supone un incremento del 76,4 %, frente al modesto crecimiento del 2,1 % registrado por el tráfico doméstico. Como resultado, de los 36.786 pasajeros adicionales contabilizados en 2025, 31.192 correspondieron a conexiones internacionales, que explican el 84,8 % del crecimiento neto del aeropuerto.

Esta evolución modificó de manera significativa la composición del tráfico aeroportuario. La participación del tráfico internacional pasó del 7,04 % en 2019 al 13,21 % en 2024 y al 20,81 % en 2025, de modo que en apenas seis años prácticamente triplicó su peso relativo. En consecuencia, el aeropuerto no solo recuperó y superó los niveles de actividad anteriores a la pandemia, sino que experimentó una reconfiguración de su conectividad, caracterizada por la creciente importancia de las conexiones internacionales frente a las domésticas.

Esta transformación resulta especialmente significativa para comprender la integración turística de Dajla en los circuitos internacionales. Hasta fechas recientes, una parte importante de los turistas extranjeros accedía al territorio mediante vuelos domésticos procedentes de aeropuertos marroquíes, especialmente Casablanca, que funcionaban como nodos de conexión con los vuelos internacionales. El incremento de las conexiones directas con el extranjero reduce la dependencia de estos aeropuertos como puntos de tránsito y facilita una vinculación más directa con los principales mercados emisores, particularmente los europeos. El crecimiento del tráfico internacional directo refleja, por tanto, no solo una modificación de las rutas de acceso, sino también una creciente internacionalización de la conectividad aeroportuaria. En este sentido, la expansión de las conexiones internacionales constituye una expresión material de la inserción de Dajla

en los circuitos internacionales de acumulación turística en el contexto de la ocupación marroquí del Sáhara Occidental.

La propia ONDA, organismo público marroquí encargado de la gestión, explotación y desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias y de los servicios de navegación aérea, reconoce explícitamente la relación entre crecimiento turístico y desarrollo aeroportuario. En abril de 2025 señalaba que Dajla se encontraba en una «gran transformación» por la combinación de grandes proyectos turísticos, expansión de la pesca, inversiones en energías renovables, desarrollo de una zona logística atlántica y creciente conexión con África subsahariana. Durante el primer trimestre del 2025, el aeropuerto había superado los 70.000 pasajeros, un 14 % más que en el mismo periodo de 2024, mientras el tráfico internacional crecía un 56 %. París, Madrid, Lanzarote y Las Palmas figuraban ya entre sus conexiones internacionales[183]. La ONDA añadía que el objetivo era reforzar la capacidad del aeropuerto, mejorar la experiencia del pasajero y acompañar el crecimiento progresivo vinculado a la actividad turística y a las dinámicas económicas regionales[184].

5.11 Ryanair: producir proximidad, producir territorio

La relación entre conectividad y producción del destino aparece todavía con mayor claridad en el acuerdo entre la ONMT y Ryanair de 13 de noviembre de 2024 firmado en Dajla. El acuerdo abarcaba las cuatro temporadas turísticas siguientes y preveía la apertura progresiva de cuatro nuevas rutas internacionales hacia los principales mercados emisores europeos. Su primera fase comenzaría en enero de 2025 con Madrid y Lanzarote, ambas con dos frecuencias semanales[185]. No se trataba únicamente de añadir vuelos: el propio acuerdo contemplaba campañas promocionales conjuntas entre la ONMT y Ryanair para promocionar las nuevas conexiones y la oferta turística asociada al destino.

La apertura de Madrid-Dajla permite observar cómo esa estrategia se tradujo posteriormente en producción de mercado. La ONMT presentó la ruta, inaugurada en enero de 2025 con dos frecuencias semanales, como la primera conexión directa de Dajla con la península ibérica e introduciendo así una novedad cualitativa. En el comunicado dedicado al vuelo inaugural, la institución afirmaba que la nueva línea permitiría conectar la «Perla del Desierto» con los mercados ibérico y latinoamericano a través del hub de Madrid[186]. El objetivo declarado era posicionar Dajla como un «destino balneario de pleno derecho», reforzar su proyección internacional y convertirla en una «marca fuerte reconocida en todo el mundo», contribuyendo al mismo tiempo a la proyección turística de Marruecos[187].

La secuencia resulta reveladora: primero se planifica la conectividad; después se promociona la ruta, se movilizan intermediarios y se intenta ampliar el mercado del destino. La ruta aérea no aparece así únicamente como respuesta a una demanda turística ya constituida, sino como uno de los instrumentos utilizados para contribuir a producirla.

Conectividad y promoción forman, por tanto, parte de una misma política de estado. La ONMT no espera pasivamente a que aparezca una demanda suficiente para justificar una nueva conexión. Sino que crea las condiciones necesarias para su expansión. Favoreciendo actuaciones públicas directas sobre las condiciones materiales de la inversión privada. Así, la apertura de la ruta se acompaña de campañas promocionales, agencias de viajes, turoperadores, periodistas, influencers y acciones dirigidas a atraer inversión[188]. El vuelo no solo responde a un mercado turístico previamente existente: participa también en su producción.

Esto permite comprender por qué Ryanair adquiere una importancia particular para nuestro estudio. No porque sea la única compañía que vuela a Dajla —Royal Air Maroc, Binter Canarias y Transavia ya operaban conexiones internacionales antes de su llegada—, sino porque materializa de manera especialmente visible la incorporación del territorio a los circuitos europeos de movilidad low cost.

Para un viajero que parte de Madrid, llegar al territorio deja así de exigir una escala intermedia —por

ejemplo, en Casablanca o Canarias—. Puede despegar de Barajas y, unas horas después, encontrarse en Dajla y, tras el correspondiente traslado por carretera, en los complejos turísticos de la laguna. Desta forma, podemos afirmar que, si bien Ryanair no inventa Dajla como destino turístico, si modifica decisivamente su escala de accesibilidad: convierte una periferia turística conectada de forma limitada con Europa en un destino directamente alcanzable desde uno de sus principales hubs urbanos.

Pero existe una segunda dimensión. La aerolínea no solo transporta: también clasifica el territorio que conecta. Esa clasificación aparece ya en la propia comunicación corporativa con la que Ryanair anunció su llegada a Dajla en noviembre de 2024. La compañía presentó el aeropuerto como el «decimotercer aeropuerto de la red marroquí de Ryanair», afirmó que las nuevas conexiones contribuirían a estimular el turismo y el crecimiento económico en «esta región de Marruecos» y expresó su intención de continuar desarrollando «las infraestructuras, la conectividad y el turismo de Marruecos»[189].

Esa representación territorial continuó posteriormente en su comunicación comercial. Una pregunta parlamentaria presentada en el Parlamento Europeo en marzo de 2026 documentó una campaña de correo electrónico de Ryanair que invitaba a viajar a Dajla como parte de una «Moroccan adventure», mientras que la web de la compañía la presentaba como «Morocco's best kept secret», sin mencionar el Sáhara Occidental[190]. A ello puede añadirse la comunicación de lanzamiento recopilada para esta investigación, en la que aparecía la fórmula «Dakhla Confirmed!» y las nuevas conexiones con Madrid y Lanzarote quedaban inscritas dentro de la expansión de la red de Ryanair en Marruecos.

El efecto es especialmente significativo para nuestro análisis. La aerolínea no se limita a acercar físicamente Dajla a Europa; al mismo tiempo la incorpora discursivamente a su geografía comercial de Marruecos. De nuevo, la cuestión no requiere una declaración explícita sobre la soberanía: la clasificación territorial queda incorporada a la propia comunicación de la ruta.

Movilidad y producción simbólica convergen en un mismo actor. A través del vuelo, el aeropuerto, los controles, los hoteles y las plataformas de reserva, Ryanair contribuye a producir una experiencia en la que la administración marroquí del territorio aparece como la realidad cotidiana, sin que ello altere su estatuto jurídico. Ahí aparece con especial claridad lo que hemos denominado soberanía funcionalmente experimentada: el turista no necesita resolver la controversia jurídica para desplazarse por el territorio, alojarse, consumir o regresar. No decide quién tiene derecho al territorio; la experiencia turística puede organizarse como si esa cuestión ya estuviera resuelta.

Pelliconi lleva esta contradicción al terreno jurídico. Su análisis remite al auto del Tribunal General de la Unión Europea de 30 de noviembre de 2018, asunto T-275/18, que estableció que el Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y Marruecos no es aplicable al territorio del Sáhara Occidental, al quedar este fuera de la soberanía de las partes del acuerdo. La propia Comisión Europea volvió a confirmar esta interpretación en enero de 2025 al señalar que, de acuerdo con la jurisprudencia europea, el acuerdo[191] no se aplica a las rutas entre el territorio de un Estado miembro de la UE y el Sáhara Occidental[192].

En la práctica, sin embargo, Pelliconi observa que las compañías que operan en Dajla se coordinan con las autoridades aeronáuticas marroquíes y, en determinados casos, con la Oficina Nacional Marroquí de Turismo. Para la autora, ese funcionamiento supone tratar a Marruecos "como si fuera la potencia soberana actuante"[193].

Ahí aparece con especial claridad la distancia entre estatuto jurídico y funcionamiento cotidiano que tratábamos de capturar mediante el concepto de normalización funcional.
El derecho puede mantener la distinción entre el Sáhara Occidental y Marruecos, mientras que las infraestructuras aeroportuarias, las rutas aéreas, los sistemas de reserva, los hoteles y otras prácticas comerciales hacen que esa diferencia jurídica deje

de condicionar la experiencia práctica de viajar, reservar o consumir turísticamente el territorio.

Al igual que anteriormente con Booking, en el caso de Ryanair tampoco tenemos pruebas ni tampoco dudas de que el gobierno marroquí haya abierto la ruta con el propósito político de legitimar la ocupación. Los materiales disponibles no permiten demostrar la intencionalidad de la empresa, pero nuestro argumento no depende de ella. Tampoco podemos atribuir una cantidad concreta de subvención a la compañía por la ruta Madrid-Dajla: no disponemos del contrato ni de sus anexos económicos y las fuentes públicas consultadas no permiten cuantificar el apoyo económico recibido. Sí podemos documentar, en cambio, que la expansión de la conectividad aérea impulsada por instituciones marroquíes opera mediante un sistema más amplio de incentivos aeroportuarios, acuerdos de conectividad y contratos de promoción turística, y que la apertura de las conexiones de Ryanair con Dajla fue resultado de un acuerdo institucional con la ONMT.

Esta distinción resulta fundamental. El turismo-ocupación no necesita convertir a cada empresa en agente consciente de una estrategia geopolítica. Su funcionamiento puede ser considerablemente más banal. Una aerolínea busca pasajeros y rentabilidad; una plataforma pretende facilitar reservas; un hotel busca clientes; un influencer produce contenido atractivo; un turista quiere practicar kitesurf. Cada actor puede actuar de acuerdo con sus propios intereses y motivaciones sin compartir necesariamente un proyecto político común. Sin embargo, la articulación de esas prácticas puede producir efectos territoriales que exceden las motivaciones particulares de quienes participan en ellas.

Es precisamente ahí donde adquiere sentido hablar de convergencia funcional. No presupone coordinación ni una intención política compartida. Describe un proceso en el que decisiones adoptadas por actores distintos —abrir una ruta, clasificar un alojamiento, promocionar un destino, construir un hotel o publicar una fotografía— pueden terminar reforzándose mutuamente y produciendo una geografía turística relativamente coherente.

5.12 Dajla y los hechos consumados turísticos

Podemos volver entonces a la pregunta con la que comenzábamos: ¿qué convierte a Dajla en un laboratorio especialmente significativo del turismo-ocupación?

No es simplemente el incremento del número de visitantes. Tampoco la existencia de hoteles levantados en un territorio ocupado, de vuelos internacionales o de campañas de promoción turística consideradas aisladamente. Lo relevante es la articulación acumulativa de planificación pública, disponibilidad de suelo, inversión, infraestructuras, conectividad, promoción, plataformas digitales, aerolíneas y prácticas ordinarias de consumo. Ninguno de estos elementos explica por sí solo el proceso. Es su combinación —y la manera en que unos refuerzan los efectos de los otros— la que permite observar con especial claridad cómo un territorio jurídicamente disputado puede ser progresivamente integrado en circuitos económicos, turísticos y simbólicos que lo hacen funcionar de manera cada vez más ordinaria como parte del espacio de la potencia ocupante.

Dajla funciona como laboratorio analítico precisamente porque permite observar el proceso casi completo. El territorio es planificado y acondicionado; la inversión crea capacidad hotelera; el aeropuerto reduce distancias; las aerolíneas producen accesibilidad; las instituciones construyen una marca turística; los medios y influencers hacen circular sus imágenes; las plataformas clasifican y hacen reservable el destino; y el visitante puede recorrer, consumir y reproducir esa geografía sin necesidad de enfrentarse a la controversia jurídica que atraviesa el territorio. No estamos únicamente ante una única estrategia coordinada desde las instituciones marroquíes, sino que encontramos una convergencia funcional de infraestructuras, mercados, representaciones y prácticas.

Cada elemento prepara las condiciones para el siguiente y, al mismo tiempo, refuerza los anteriores. El hotel necesita conectividad; la aerolínea necesita



un destino comercializable; la plataforma necesita alojamientos; la promoción necesita imágenes; y la experiencia turística genera nuevos contenidos que vuelven a alimentar el circuito. Es precisamente ese carácter acumulativo y autorreforzado el que convierte la turistificación en algo más que una suma de actividades económicas aisladas.

La eficacia de este proceso no reside, por tanto, en conseguir que millones de turistas se conviertan en defensores conscientes de la posición marroquí sobre el territorio. Puede residir precisamente en algo más profundo: hacer posible que esos miles de turistas anuales piensen que están viajando a marruecos siendo totalmente innecesario enfrentarse a la controversia jurídica para que el viaje se produzca. De tal forma, que en su experiencia vacacional la disputa territorial no exista, así el Sahara Occidental en la práctica cotidiana del turista es sustituido por las "provincias del sur" de marruecos sin modificar el estatuto jurídico del territorio.

Dajla no deja de estar atravesada por la ocupación al convertirse en destino turístico. Del «campo militar» al «pequeño rincón del paraíso» no hay sustitución, sino superposición: la realidad política permanece mientras se construye una nueva geografía de hoteles, vuelos, deportes y vacaciones. Por eso, la ruta Madrid-Dajla representa algo más que una nueva conexión turística. Condensa buena parte del proceso que hemos reconstruido: planificación pública, infraestructura aeroportuaria, incentivos, promoción institucional, capital privado internacional, acceso al mercado europeo, campañas con influencers y una aerolínea que simultáneamente conecta y clasifica el territorio. El avión reduce en pocas horas la distancia efectiva entre Madrid y Dajla; el turismo de ocupación puede contribuir, al mismo tiempo, a reducir en la experiencia cotidiana la distancia entre el estatuto jurídico separado de Marruecos y una soberanía marroquí funcionalmente experimentada.

6/CONCLUSIONES

6.1 Estatuto jurídico y economía de la ocupación

Dada su condición de territorio no autónomo pendiente de descolonización, y de conformidad con la Resolución 2625 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 24 de octubre de 1970, el Sáhara Occidental posee, desde la perspectiva del Derecho Internacional, un estatuto jurídico distinto y separado tanto del Estado español, en su calidad de potencia administradora de iure, como del Estado marroquí, en su condición de potencia ocupante. Ese estatuto jurídico, conforme a la Carta de las Naciones Unidas y al principio de libre determinación de los pueblos, permanecerá vigente hasta que el pueblo saharaui ejerza libremente su derecho a la libre determinación. Así, desde la perspectiva del Derecho Internacional, corresponde exclusivamente al pueblo saharaui la soberanía permanente sobre los recursos naturales del Sáhara Occidental. Este principio ha sido reconocido por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que ha reiterado que cualquier explotación o acuerdo que afecte a dichos recursos requiere el consentimiento del pueblo saharaui. Marruecos carece de título jurídico, conforme al Derecho Internacional y al Derecho de la Unión Europea, para extraer, explotar o disponer de los recursos naturales del Sáhara Occidental. Esta interpretación supone que, en la actualidad, no existe un marco jurídico entre la Unión Europea y Marruecos que habilite la prestación de servicios aéreos comerciales entre los Estados miembros de la Unión y el Sáhara Occidental. Pese a ello, diversas compañías aéreas europeas continúan operando rutas con destino al Sáhara Occidental.





En un territorio sometido a ocupación extranjera, la actividad económica no desempeña únicamente una función productiva o de generación de riqueza, sino que constituye también un instrumento material de administración, integración y consolidación del control territorial.

En definitiva, la dimensión económica de la ocupación constituye una condición material de su permanencia. La extracción y explotación de los recursos naturales, la inversión, el desarrollo de infraestructuras y la integración económica del Sáhara Occidental generan estructuras económicas duraderas que refuerzan el control territorial marroquí y consolidan la vinculación del territorio con la potencia ocupante. Esta dinámica produce efectos directos sobre las condiciones materiales en las que el pueblo saharaui debe ejercer su derecho a la libre determinación y contribuye, por ello, a la perpetuación de una situación territorial cuyo estatuto definitivo permanece pendiente de la realización de dicho derecho.

En consecuencia, la explotación económica del Sáhara Occidental no puede analizarse únicamente desde la perspectiva de la extracción de materias primas. Debe entenderse como un sistema integrado de producción, infraestructura, financiación, logística y comercio internacional. Es precisamente esta capacidad para generar estructuras económicas permanentes y conectarlas con cadenas de valor mundiales lo que convierte a la economía en un mecanismo material de reproducción y consolidación de la ocupación. Y, por último, pero no menos importante: la ocupación del Sáhara Occidental, que hace posible y a la vez necesita esa actividad económica, se mantiene como un acto de fuerza contra el pueblo saharaui, cuyo sufrimiento es imposible de cuantificar en ninguna estadística económica.

6.2 El turismo de ocupación como concepto

El concepto de Turismo de Ocupación que proponemos en este informe pretende complementar el concepto de "turismo de asentamiento", respondiendo a situaciones en donde el turismo se desarrolla en un territorio ocupado cuya integración dentro de la potencia que lo controla no está reconocida jurídicamente, pero que comienza a funcionar económica y turísticamente como si esa integración estuviera resuelta. Una diferencia que no es únicamente terminológica, tal como se expone a lo largo del informe. El turismo de ocupación, en cambio, pone el foco en otro mecanismo: la capacidad del turismo para producir la normalización funcional de un control territorial cuya traducción en soberanía continúa jurídicamente impugnada o no reconocida. Su especificidad reside en otra contradicción: aquella que se produce entre el estatuto jurídico de un territorio y su integración funcional en el espacio económico, infraestructural, administrativo y simbólico de la potencia que ejerce sobre él un control de facto. . Así, el turismo de ocupación permite observar cómo la actividad turística participa en la producción, integración y normalización de un territorio ocupado como parte del espacio económico, administrativo y simbólico de la potencia ocupante.

La distinción entre control efectivo y soberanía resulta central para la categoría de turismo de ocupación que proponemos. El turismo no crea jurídicamente una ocupación ni modifica por sí mismo el estatuto de un territorio; puede, sin embargo, contribuir a consolidar y normalizar las condiciones materiales, económicas y simbólicas mediante las cuales ese control de facto funciona cotidianamente. Aeropuertos, carreteras, conexiones internacionales, establecimientos hoteleros, inversiones y plataformas digitales pueden integrar progresivamente el territorio ocupado en los circuitos ordinarios de la potencia que lo controla, produciendo en la experiencia del visitante una continuidad territorial que el derecho internacional continúa distinguiendo. Reduciendo la distancia práctica entre una soberanía jurídicamente disputada y una soberanía funcionalmente experimentada. El turismo puede ser uno de los mecanismos mediante los cuales esas transformaciones se sedimentan materialmente sin alterar formalmente el estatuto jurídico: una nueva conexión aérea, un aeropuerto, una urbanización turística o la incorporación del territorio a las grandes plataformas internacionales de reserva no convierten jurídicamente la ocupación en soberanía, pero pueden contribuir a hacer que su administración de facto resulte cada vez más funcional, estable y cotidiana.

Las formas tradicionales de legitimación territorial pretenden demostrar que una determinada soberanía es legítima. Utilizan argumentos históricos, jurídicos, religiosos,



nacionales o diplomáticos. El mecanismo del "turismo ocupación" no necesita convencer de que una ocupación es legal, lo que pretende es que el principio de legalidad resulte progresivamente olvidado en beneficio de la normalización producida por la experiencia que ofrece el "mercado turístico". Podríamos decir que mientras las formas tradicionales de legitimación intentan convencer, la normalización por el contrario pretende dejar de preguntar. El mercado transforma de este modo una cuestión política —«¿a quién pertenece legítimamente este territorio?»— en una cuestión operacional —«¿cómo llegar, ¿dónde dormir?, ¿qué visitar?»—. La potencia de la lógica de mercado reside precisamente ahí: no necesita resolver jurídicamente la contradicción, la vuelve operacionalmente irrelevante. En este sentido, el "turismo ocupación" podría entenderse como una máquina de producción de realidad: allí donde el derecho mantiene abierta una disputa de soberanía, el mercado produce una respuesta práctica, cotidiana y aparentemente incontrovertible. No decide quién tiene derecho al territorio; organiza la experiencia como si esa decisión ya hubiera sido tomada.

Para el análisis del Sáhara Occidental, la principal aportación de este precedente es, por tanto, conceptual: el turismo no solo puede beneficiarse de las condiciones producidas por un territorio militarizado; puede participar también en las infraestructuras y representaciones que contribuyen a normalizarlo. A partir de los trabajos de Teaiwa y Gonzalez, esta relación podría sintetizarse mediante una fórmula propia: la base contribuye a hacer posible el paraíso mientras el paraíso puede contribuir a ocultar la base. Dicho de otro modo, el turismo puede traducir determinadas relaciones de control territorial y presencia militar en lenguajes de seguridad, accesibilidad, modernización, hospitalidad y consumo, produciendo una experiencia aparentemente despolitizada de espacios cuya configuración continúa atravesada por relaciones coloniales y militares. La principal enseñanza comparativa es, por tanto, que el turismo no actúa únicamen-

te después de una transformación territorial. Puede participar en su consolidación material y simbólica: produce infraestructuras, atrae capital, organiza movilidades, genera intereses económicos, selecciona representaciones del territorio y ofrece al visitante una experiencia aparentemente ordinaria de espacios cuya configuración política continúa siendo profundamente conflictiva.

En territorios ocupados como Dajla, en el Sahara Occidental, la plataforma hotelera tan siquiera tiene ninguna advertencia sobre el estatus jurídico internacional del territorio en donde el visitante se propone viajar o reservar alojamiento. Así, el turismo aparece no solo como una industria que opera sobre el territorio, sino como una de las prácticas capaces de intervenir en su producción. Porque las plataformas no solo comercializan territorio; también lo clasifican. Cuando Booking decide en qué país o territorio aparece un alojamiento, está incorporándolo a una determinada geografía digital. Y esa clasificación es una operación política. De esta forma, las líneas de Transavia y de Ryanair no solo facilitan el acceso turístico a la ciudad del Sahara occidental; contribuyen a integrar el territorio en una geografía europea de movilidad ordinaria. Al comprimir la distancia entre París y Madrid con el Sáhara Occidental ocupado, transforma una periferia política en un destino accesible y rutinario dentro de los itinerarios turísticos europeos. Desde el enfoque de Rowen, esa movilidad puede entenderse como una práctica de territorialización cotidiana: al volar, aterrizar, desplazarse y consumir el territorio bajo una determinada infraestructura administrativa y turística, el visitante participa —sin necesidad de asumir conscientemente ninguna posición política— en una experiencia cotidiana (viajar y alojarse) que reproduce una geografía de soberanía en la que la ocupación del territorio resulta cada vez menos visible.

6.3 Hechos consumados turísticos y circuito acumulativo

De este modo, la turistificación produce una trama de intereses, infraestructuras, prácticas y representaciones que afianza materialmente el presente y proyecta determinadas expectativas sobre el futuro. El turismo-ocupación puede entenderse así menos como una política concreta o una decisión singular que como un circuito acumulativo de producción territorial, en el que movilidad, inversión, infraestructuras, comercialización y experiencia turística se retroalimentan hasta convertir una determinada configuración del territorio en una realidad cada vez más funcional, estable y difícil de separar de la vida cotidiana. Porque, el turismo de ocupación no sustituye a las formas más reconocibles de control territorial, ni convierte por sí mismo una

ocupación en soberanía legítima. Tampoco cada vuelo, hotel, plataforma o turista debe entenderse aisladamente como un instrumento consciente de una estrategia política. Su eficacia reside precisamente en la acumulación y articulación de prácticas ordinarias. Una ruta aérea conecta; una infraestructura integra; una inversión fija intereses sobre el territorio; una plataforma lo clasifica; una campaña publicitaria lo representa; un turista lo recorre, lo consume y posteriormente reproduce su experiencia. Ninguno de estos actos resuelve la disputa jurídica, pero todos pueden contribuir a producir un territorio que funciona cotidianamente como si esa disputa ya estuviera resuelta. Es precisamente en esa distancia entre estatuto jurídico y funcionamiento ordinario donde situamos la especificidad del turismo de ocupación. Allí donde el derecho continúa distinguiendo, el mercado puede comenzar a integrar; allí donde permanece abierta una disputa de soberanía, la experiencia turística puede presentar una geografía aparentemente acabada. La normalización no necesita demostrar que la ocupación es legítima: le basta con conseguir que, para un número creciente de actores, la pregunta por su legitimidad deje de ser necesaria para viajar, invertir, reservar, consumir o representar el territorio.

6.4 Marruecos: política de Estado, conectividad y producción de destinos

Una política de liberalización y captación de capital internacional, no conllevo la eliminación de la intervención pública –como podrían indicar los mantras neoliberales– sino que reorientó una parte de ella hacia la creación de las condiciones necesarias para su expansión. Vuelve a aparecer así una característica que atraviesa buena parte del modelo turístico marroquí: se presenta como una actividad fundamentalmente privada y competitiva, pero se sostiene sobre una amplia arquitectura de intervención pública destinada a reducir riesgos, estimular la inversión y producir las condiciones materiales de la rentabilidad turística. La conectividad aérea constituye uno de los mejores ejemplos de esta lógica. De este modo, una nueva conexión aérea no tiene por qué limitarse a responder a un mercado turístico previamente constituido. Puede contribuir también a producirlo: abarata y simplifica el desplazamiento, aumenta la visibilidad del destino, incorpora nuevos mercados emisores y amplía el número de potenciales visitantes capaces de acceder directamente a él. La conectividad vuelve a aparecer así no solo como consecuencia del desarrollo turístico, sino como uno de los instrumentos utilizados para impulsarlo.

La compañía no determina la política turística marroquí, pero se ha convertido en una de las infraestructuras empresariales que permiten ejecutarla. Y el Estado no controla

sus decisiones comerciales, pero interviene activamente para crear las condiciones que hacen atractiva la expansión de su red. La frontera entre política turística y estrategia empresarial se vuelve así porosa: una produce las condiciones de conectividad y la otra las convierte en rutas, pasajeros y nuevos destinos. La apertura de nuevas rutas permite incorporar rápidamente a las redes turísticas internacionales lugares que hasta entonces ocupaban una posición periférica dentro de ellas. Una conexión aérea directa puede modificar en pocas temporadas las condiciones de accesibilidad de un territorio: lo acerca a los mercados emisores, aumenta su visibilidad, facilita su comercialización y multiplica las posibilidades de que sea experimentado como destino. Cuando esta lógica se despliega en Casablanca, Fez o Marrakech estamos ante una política de expansión turística. Pero cuando la misma arquitectura —infraestructuras, inversión, promoción, plataformas y conectividad internacional— se proyecta sobre un territorio cuyo estatuto jurídico internacional es separado y distinto del de Marruecos, el fenómeno adquiere una dimensión diferente.

En este caso, por tanto, resulta especialmente difícil interpretar la llegada de Ryanair como una simple respuesta empresarial a una demanda turística previamente constituida. La documentación de la propia ONMT describe una intervención orientada simultáneamente a aumentar la conectividad, ampliar la capacidad, promocionar el destino y facilitar el acceso de nuevos mercados europeos. No se trata únicamente de llevar turistas a Dajla: se trata también de contribuir a producir Dajla como destino turístico internacional. Solo entonces puede comprenderse Dajla no como una anomalía dentro de la política turística marroquí, sino como una nueva frontera de esa política. Y es precisamente en ese desplazamiento de la frontera turística hacia un territorio ocupado donde el crecimiento económico, la conectividad y la producción de destinos dejan de ser únicamente cuestiones de política turística para convertirse también en cuestiones de territorio, soberanía y ocupación.

6.5 Dajla: laboratorio del turismo de ocupación

Precisamente en lo anterior expuesto reside el interés de Dajla como estudio de caso: la ocupación no desaparece cuando surge el destino turístico; puede comenzar a ser experimentada a través de él. La infraestructura produce accesibilidad; la inversión fija intereses económicos sobre el territorio; las campañas construyen una imagen turística; las plataformas lo clasifican y hacen reservable; las aerolíneas lo conectan con mercados internacionales; y el turista termina recorriendo y consumiendo

una geografía en la que la controversia sobre la soberanía puede desaparecer casi completamente de la experiencia ordinaria del viaje. No necesita pronunciarse sobre el estatuto jurídico del territorio. Le basta con comprar un billete, aterrizar, alojarse, practicar kitesurf, pagar y regresar.
La conexión entre desarrollo económico y proyecto territorial no es únicamente una interpretación externa: en su propia síntesis, el CESE presenta el modelo como una contribución a la regionalización avanzada y considera que puede favorecer el éxito del Plan de Autonomía propuesto por Marruecos para el Sáhara Occidental.

El territorio no tiene que ser negado; basta con recontextualizarlo. En el encuadre turístico dominante, Dajla no aparece prioritariamente como una ciudad atravesada por una disputa de soberanía, desplazamiento, militarización y represión política, sino como una combinación de laguna, desierto, playas y deportes acuáticos. La operación no consiste necesariamente en negar la existencia del territorio, sino en seleccionar qué elementos de ese territorio se vuelven visibles y cuáles quedan fuera de la experiencia turística. El turismo de ocupación no requiere convencer al turista de que Marruecos posee jurídicamente la soberanía sobre el Sáhara Occidental. Puede operar de una manera bastante más sencilla: organizando una experiencia en la que esa pregunta prácticamente nunca necesita formularse. El visitante puede volar, alojarse, practicar kitesurf, reservar una excursión y volver a casa sin necesidad de enfrentarse explícitamente al estatuto político del territorio. La eficacia del proceso reside precisamente ahí: no en resolver la disputa de soberanía, sino en hacerla prescindible para que la experiencia turística pueda desarrollarse con normalidad. Una decisión supuestamente técnica de ordenación, adquiere consecuencias políticas. El territorio queda integrado en una determinada jerarquía geográfica y esa clasificación pasa a formar parte de la experiencia ordinaria del usuario, independientemente de que producir ese efecto político forme o no parte de la intención de la empresa. Precisamente ahí reside la eficacia de la normalización taxonómica: la soberanía no se argumenta, se convierte en categoría de navegación. En donde, el usuario no tiene que decidir si considera Dajla parte de Marruecos, la arquitectura de la plataforma ha organizado previamente su experiencia como si lo fuera.

La convergencia no requiere coordinación. Basta con que decisiones empresariales distintas —cómo se clasifica un alojamiento, cómo se describe una ruta, dónde se sitúa un hotel o cómo se presenta un destino— produzcan, acumulativamente, una misma representación territorial. El aeropuerto no constituye únicamente la puerta de entrada al destino. Forma parte de su producción. Una ciudad situada a casi

2.200 kilómetros de Madrid ocupa una posición radicalmente distinta dentro de la geografía turística europea cuando pasa a estar conectada mediante un vuelo directo y regular de bajo coste que cubre el trayecto en unas tres horas y cuarenta minutos. La ruta no modifica la distancia física, pero sí transforma profundamente la distancia efectiva entre ambos espacios: reduce tiempo, escalas, costes de acceso y complejidad logística, haciendo posible que Dajla entre en el horizonte de destinos alcanzables directamente desde una gran capital europea. El dato decisivo no es, por tanto, que Dajla reciba cada vez más tráfico aéreo, sino que una proporción creciente de ese tráfico conecta directamente el territorio con mercados internacionales.

6.6 Ryanair: producir proximidad, producir territorio

La relación entre Ryanair y Marruecos permite observar cómo funciona en la práctica la política turística Marroquí. La frontera entre iniciativa pública y decisión empresarial no funciona como una separación estanca. La conectividad aérea se construye mediante una combinación de decisiones comerciales de las compañías y políticas públicas orientadas a facilitar, incentivar y promocionar determinadas conexiones. Ryanair ya no se limita a trasladar turistas desde los grandes mercados emisores europeos hasta los principales destinos marroquíes, sino que pasa a integrarse en la propia arquitectura de movilidad del país, conectando destinos regionales y haciendo posible combinar la llegada internacional con desplazamientos interiores. La conectividad internacional y la doméstica comienzan así a formar parte de una misma red. Este salto permite comprender mejor porque Ryanair puede analizarse como una pieza funcional de la estrategia turística marroquí que cobra un papel especialmente relevante en la política de Turismo Ocupación sobre Dajla

La aerolínea no se limita a acercar físicamente Dajla a Europa; al mismo tiempo la incorpora discursivamente a su geografía comercial de Marruecos. De nuevo, la cuestión no requiere una declaración explícita sobre la soberanía: la clasificación territorial queda incorporada a la propia comunicación de la ruta.De esta forma, la aerolínea no solo transporta: también clasifica el territorio que conecta. Esa clasificación aparece ya en la propia comunicación corporativa con la que Ryanair anunció su llegada a Dajla en noviembre de 2024. La compañía presentó el aeropuerto como el «decimotercer aeropuerto de la red marroquí de Ryanair», afirmó que las nuevas conexiones contribuirían a estimular el turismo y el crecimiento económico en «esta

región de Marruecos» y expresó su intención de continuar desarrollando «las infraestructuras, la conectividad y el turismo de Marruecos».

Una representación territorial que ha continuado posteriormente en su comunicación comercial. Una pregunta parlamentaria presentada en el Parlamento Europeo en marzo de 2026 documentó una campaña de correo electrónico de Ryanair que invitaba a viajar a Dajla como parte de una «Moroccan adventure», mientras que la web de la compañía la presentaba como «Morocco's best kept secret», sin mencionar el Sáhara Occidental.

Movilidad y producción simbólica convergen aquí en un mismo actor. Ryanair permite recorrer físicamente una geografía y, al mismo tiempo, contribuye a nombrarla. Un turista que viaje desde Madrid puede comprar un vuelo presentado comercialmente como una conexión entre España y Marruecos; aterrizar en un aeropuerto integrado en la estructura de gestión de la ONDA; atravesar controles fronterizos ejercidos por autoridades marroquíes; desplazarse después hasta un hotel comercializado como situado en Marruecos y reservar actividades mediante plataformas que mayoritariamente clasifican Dajla de la misma manera.

6.7 Los hechos consumados turísticos

Ninguno de estos actos determina jurídicamente la soberanía ni obliga al turista a asumir una determinada posición política. Pero su acumulación puede contribuir a producir una experiencia cotidiana en la que la administración marroquí del territorio se presenta como la realidad práctica ordinaria. El derecho puede mantener la distinción entre el Sáhara Occidental y Marruecos mientras las infraestructuras aeroportuarias, las rutas aéreas, los sistemas de reserva, los hoteles y otras prácticas comerciales pueden hacer que esa diferencia jurídica deje de ser necesaria para viajar, reservar o consumir turísticamente el territorio. La normalización funcional no elimina la distinción jurídica; puede hacer que este deje de condicionar la experiencia práctica de quienes interactúan con el territorio.
Podríamos decir que ninguno de estos procesos modifica por sí mismo el estatuto jurídico del Sáhara Occidental. Pero su acumulación puede contribuir a producir lo que hemos denominado hechos consumados turísticos: una trama creciente de inversiones, contratos, empleos, conexiones, infraestructuras, representaciones y expec-

tativas que, aunque no resuelven la disputa territorial, hacen cada vez más densa, estable y cotidiana una determinada organización material y simbólica del espacio que refuerza el statu quo de la ocupación. Configurándose así, un circuito acumulativo y autorreforzado en el que infraestructura, capital, movilidad y representación se retroalimentan generando nuevas razones económicas y materiales para reproducir una determinada organización del territorio.

En este sentido, los hechos consumados turísticos no alteran jurídicamente la soberanía, pero pueden aumentar los costes económicos, sociales y prácticos asociados a una eventual transformación futura de esa organización territorial. Cuanto más capital se fija, más rutas se consolidan, más empleos y actividades económicas quedan vinculados al sector y más plataformas, empresas y consumidores incorporan Dajla a sus circuitos ordinarios, mayor es la inercia material y económica de la arquitectura de la ocupación. Dajla permite observar, además, la paradoja fundamental que atraviesa el turismo de ocupación: cuanto más ordinariamente funciona el territorio como destino turístico, menos necesario puede resultar enfrentarse a la controversia sobre su estatuto para utilizarlo.

El turista puede viajar sin conocer el conflicto; el alojamiento puede comercializarse sin mencionarlo; la plataforma puede clasificar el territorio sin explicar la controversia; y la aerolínea puede vender la ruta dentro de una determinada geografía comercial sin necesidad de formular explícitamente una posición sobre la soberanía. La controversia jurídica no desaparece; puede volverse operativamente prescindible para la experiencia turística.

Es precisamente en esa distancia entre la persistencia del conflicto jurídico y su creciente ausencia de las prácticas ordinarias de movilidad, reserva y consumo donde se sitúa lo que hemos denominado producción de irrelevancia jurídica. En donde todo el entramado turístico se convierte en el mejor instrumento para la normalización de la ocupación en base al uso y disfrute del territorio de forma cotidiana. Dajla no deja de estar atravesada por la ocupación porque se convierta en destino turístico. Lo que puede transformarse es la manera en que el territorio es visto, utilizado y experimentado internacionalmente. Del «campo militar» al «pequeño rincón del paraíso» no hay necesariamente una sustitución, sino una superposición: la realidad política permanece mientras sobre ella se construye una nueva geografía de hoteles, deportes, vuelos, plataformas y vacaciones.

La distinción jurídica permanece —la jurisprudencia europea ha reiterado que el Sáhara Occidental no forma parte del territorio de Marruecos a efectos de los acuerdos aplicables, incluido el aéreo—, pero esa diferencia parece dejar de ser necesaria para viajar, reservar, consumir y representar el destino. De esta forma, el turismo de ocupación alcanza así su forma más eficaz no cuando consigue resolver jurídicamente la controversia, sino cuando contribuye a construir un territorio turístico que funcione cotidianamente como si esa controversia estuviera ya resuelta.

7/BIBLIOGRAFÍA



Adams, B., Ramutsindela, M., y Setten, G. (Eds.). (2021). Life in contested lands: The discourses and practices of mainstream conservation in the Greater Serengeti Mara ecosystem. Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography, 75(4), 239–241.

Ahmad, H. (2020, 12 de octubre). Tourism in service of occupation and annexation. Al-Shabaka: The Palestinian Policy Network.

Alipour, H., y Kilic, H. (2005). An institutional appraisal of tourism development and planning: The case of the Turkish Republic of North Cyprus. Tourism Management, 26(1), 79–94.

Allan, J., Lemaadel, M., y Lakhal, H. (2022). Oppressive energopolitics in Africa's last colony: Energy, subjectivities, and resistance. Antipode, 54(1), 44–63.

Almeida García, F., y Chahine, S. (2016). Evolución de la política turística y la intervención estatal. El caso de Marruecos. Cuadernos de Turismo, 38, 13–37.

Amnistía Internacional. (2019). Destination: Occupation. Digital tourism and Israel's illegal settlements in the Occupied Palestinian Territories (Índice MDE 15/9490/2019).

Amnistía Internacional. (2023). "We have lost everything": Forced evictions of the Maasai in Loliondo, Tanzania (AFR 56/6841/2023).

Ballvé, T. (2012). Everyday state formation: Territory, decentralization, and the narco landgrab in Colombia. Environment and Planning D: Society and Space, 30(4), 603–622.

Ballvé, T. (2013). Grassroots masquerades: Development, paramilitaries, and land laundering in Colombia. Geoforum, 50, 62–75.

Benjaminsen, T. A., Goldman, M. J., Minwary, M. Y., y Maganga, F. P. (2013). Wildlife management in Tanzania: State control, rent seeking and community resistance. Development and Change, 44(5), 1087–1109.

Benjaminsen, T. A., y Bryceson, I. (2012). Conservation, green/blue grabbing and accumulation by dispossession in Tanzania. The Journal of Peasant Studies, 39(2), 335–355.

Brammer, N., y Beech, J. (2004). Use and abuse of tourism: The Goan experience. Tourism, Culture & Communication, 5(1), 23–35.

Britton, S. G. (1982). The political economy of tourism in the Third World. Annals of Tourism Research, 9(3), 331–358.

Brockington, D. (2002). Fortress conservation: The preservation of the Mkomazi Game Reserve, Tanzania. Indiana University Press.

Brodeur, A., Lekfuangfu, W. N., y Zylberberg, Y. (2018). War, migration and the origins of the Thai sex industry. Journal of the European Economic Association, 16(5), 1540–1576.

Büscher, B., y Fletcher, R. (2015). Accumulation by conservation. New Political Economy, 20(2), 273–298.

Büscher, B., y Fletcher, R. (2017). Destructive creation: Capital accumulation and the structural violence of tourism. Journal of Sustainable Tourism, 25(5), 651–667.

Cañada, E., Marie dit Chirot, C., y Murray, I. (Eds.). (2023). El malestar en la turistificación: Pensamiento crítico para una transformación del turismo. Icaria Editorial.

Cañada, E., y Murray, I. (Eds.). (2019). Turistificación global: Perspectivas críticas en turismo. Icaria Editorial.

Carruthers, J. (1995). The Kruger National Park: A social and political history. University of Natal Press.
Cohen, E. (1987). Alternative tourism – a critique. Tourism Recreation Research, 12(2), 13–18.

Comisión Europea. (2025, 20 de enero). Respuesta de Apostolos Tzitzikostas en nombre de la Comisión a la pregunta parlamentaria E-002585/2024.

Comité Internacional de la Cruz Roja. (s. f.). Ocupación. En Derecho internacional humanitario y política.

Consejo Económico, Social y Medioambiental (CESE). (2013). Nouveau modèle de développement pour les provinces du Sud. Rabat.

Correyero Ruiz, B., y Cal, R. (2008). Turismo: La mayor propaganda de Estado. España desde sus inicios hasta 1951. Vision Libros.

Crumbaugh, J. (2009). Destination dictatorship: The spectacle of Spain's tourist boom and the reinvention of difference. State University of New York Press.

Da Silva, S., Nielsen, K. B., y Bedi, H. P. (2020). Land use planning, dispossession and contestation in Goa, India. The Journal of Peasant Studies, 47(6), 1301–1326.

Da Silva, S., Nielsen, K. B., y De Noronha, T. F. (2026). 'From barren to beautiful': Land fictions on an Indian tourism frontier. Globalizations.

De Kadt, E. (Ed.). (1991). Turismo: ¿Pasaporte al desarrollo? Endymion. (Obra original publicada en 1979)

Devine, J., y Ojeda, D. (2017). Violence and dispossession in tourism development: A critical geographical approach. Journal of Sustainable Tourism, 25(5), 605–617.

Dobruszkes, F., y Mondou, V. (2013). Aviation liberalization as a means to promote international tourism: The EU–Morocco case. Journal of Air Transport Management, 29, 23–34.

Duffy, R. (2015). Nature-based tourism and neoliberalism: Concealing contradictions. Tourism Geographies, 17(4), 529–543.

Duffy, R., Massé, F., Smidt, E., Marijnen, E., Büscher, B., Verweijen, J., Ramutsindela, M., Simlai, T., Joanny, L., y Lunstrum, E. (2019). Why we must question the militarisation of conservation. Biological Conservation, 232, 66–73.

Espinosa-Najjar, R. (2024). Israeli heritage tourism in Wadi Helweh: Making what is Palestinian into Israel. Journal of Palestine Studies.

Fairhead, J., Leach, M., y Scoones, I. (2012). Green grabbing: A new appropriation of nature? The Journal of Peasant Studies, 39(2), 237–261.

Feldman, J. (2007). Constructing a shared Bible land: Jewish Israeli guiding performances for Protestant pilgrims. American Ethnologist, 34(2), 351–374.

Fernández-Miranda, R., y Ruiz-Rubio, R. (2010). Políticas públicas, beneficios privados. Mecanismos, políticas y actuaciones públicas para la globalización del turismo. Foro de Turismo Responsable.

Filali, K. (2025, 30 de mayo). Saïdia Resorts : la SMIT relance l'investissement hôtelier. Le Desk.

Fraser, N. (2022). Cannibal capitalism: How our system is devouring democracy, care, and the planet—and what we can do about it. Verso.

Gardner, B. (2012). Tourism and the politics of the global land grab in Tanzania: Markets, appropriation and recognition. The Journal of Peasant Studies, 39(2), 377–402.

Gardner, B. (2016). Selling the Serengeti: The cultural politics of safari tourism. University of Georgia Press.

Goldstone, P. (2003). Turismo: Más allá del ocio y del negocio. Debate.

Gonzalez, V. V. (2013). Securing paradise: Tourism and militarism in Hawai'i and the Philippines. Duke University Press.

Gonzalez, V. V. (2025). Militourism. Tourism Geographies, 27(3–4).

Grajales, J. (2011). The rifle and the title: Paramilitary violence, land grab and land control in Colombia. The Journal of Peasant Studies, 38(4), 771–792.

Grundlingh, A. (2006). Revisiting the 'old' South Africa: Excursions into South Africa's tourist history under apartheid, 1948–1990. South African Historical Journal, 56(1), 103–122.

Haut-Commissariat au Plan (HCP), Direction Régionale de Dakhla. (2018). Monographie de la région Ed-dakhla-Oued Eddahab. Royaume du Maroc.

Haut-Commissariat au Plan (HCP). (2008). Le Maroc en chiffres 2008. Royaume du Maroc.

Haut-Commissariat au Plan (HCP). (2025a). Cartographie des établissements économiques (CEE 2023/2024). Rapport des résultats relatifs aux établissements économiques à but lucratif (hors secteur agricole). Royaume du Maroc.

Haut-Commissariat au Plan (HCP). (2025b). Compte satellite du tourisme de 2024 (Base 2014). Royaume du Maroc.

Hazbun, W. (2008). Beaches, ruins, resorts: The politics of tourism in the Arab world. University of Minnesota Press.

Hazbun, W. (2010). Revising itineraries of tourism and tourism studies in the Middle East and North Africa. Journal of Tourism and Cultural Change, 8(4), 225–239.

Holguín, S. (2005). 'National Spain invites you': Battlefield tourism during the Spanish Civil War. The American Historical Review, 110(5), 1399–1426.

Holleran, M., y Holleran, S. (2024). Resisting dark tourism: Northern Cyprus's 'ghost city' of Varosha. City, 28(5–6), 1066–1078.

Infomédiaire. (2011, 23 y 24 de junio). Groupe Addoha : CDG rachète 60% de la Société d'Aménagement de Saïdia; Station touristique de Saïdia : Communiqué du groupe Addoha. Infomédiaire.
International Land Coalition. (2022). Maasai being forcefully evicted from their lands.

Isaac, R. K. (2022). Occupation, colonisation, and apartheid tourism in Israeli settlements in occupied Palestine. Tourism Recreation Research, 1–15.

Isaac, R. K., y Hall, C. M. (2025). Resistance to settler colonialism in Palestine through tourism: The case of Kairos 'Come and See', Palestine. Settler Colonial Studies, 15(4), 706–725.

Kanjwal, H. (2023). Colonizing Kashmir: State-building under Indian occupation. Stanford University Press.

Kirmi, B., y El Meziani, K. (2024). Development of Morocco's tourism sector: Economic impact and preparations for international sporting events. International Journal of Applied Management and Economics, 2(11), 314–323.

Lakhlifi, H., y Boumaize, A. (2025). Morocco's tourism policy for the FIFA World Cup 2030: A benchmarking and econometric study. International Journal of Research in Economics and Finance, 2(2), 33–60.

Larrinaga Rodríguez, C. (2022). Las rutas de guerra. Propaganda y turismo en la España franquista. Ayer.

Larrinaga, C. (Ed.). (2021). Luis Bolín y el turismo en España entre 1928 y 1952. Marcial Pons.

Le Brief. (2025, 15 de enero). Pêche à Dakhla : hausse des débarquements en 2024. Le Brief.

Lisle, D. (2016). Holidays in the danger zone: Entanglements of war and tourism. University of Minnesota Press.

Lockhart, D. (1994). Tourism in Northern Cyprus: Patterns, policies and prospects. Tourism Management, 15(5), 370–379.

Marcuse, H. (1993). El hombre unidimensional. Ensayo sobre la ideología de la sociedad industrial avanzada (A. Elorza, Trad.). Planeta-De Agostini.

Móvil, P. (2025, 3 de julio). Qué ver en Dakhla, Marruecos: el paraíso del kitesurf. Condé Nast Traveler

España.

Nacar, S. (2024, 22 de septiembre). Dajla, un paraíso ocupado. 7K / Naiz.

Naciones Unidas y Organización Mundial del Turismo. (2010). Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008 (Serie M, n.º 83/Rev.1). Naciones Unidas.

Naciones Unidas, Consejo de Derechos Humanos. (2025, 2 de julio). De la economía de ocupación a la economía de genocidio. Informe de la Relatora Especial sobre la situación de los derechos humanos en los territorios palestinos ocupados desde 1967, Francesca Albanese (A/HRC/59/23).

Ndimbo, G. K., y Haulle, E. (2025). 'Please don't kill us; this is our ancestral land, we are not foreigners': Green grabbing, (in)voluntary resettlement and Maasai ethnic minority's land rights in Tanzania. World Development Perspectives, 38, 100688.

Neumann, R. P. (1998). Imposing wilderness: Struggles over livelihood and nature preservation in Africa. University of California Press.

Noronha, L., Siqueira, A., Sreekesh, S., Qureshy, L., y Kazi, S. (2002). Goa: Tourism, migrations, and ecosystem transformations. Ambio, 31(4), 295–302.

Observatoire du Tourisme. (2020, 2023). Tableau de bord national (diciembre de 2019 y diciembre de 2022). Royaume du Maroc.

Observatoire du Tourisme. (2025). Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances. Ministère du Tourisme, de l'Artisanat et de l'Économie Sociale et Solidaire.

Office National des Aéroports (ONDA). (2023). Système d'incitations tarifaires des aéroports du Maroc. Du 1er avril 2023 au 31 décembre 2025.

Office National des Aéroports (ONDA). (2025, 25 de abril). Nouveau directeur à l'aéroport de Dakhla [Comunicado de prensa].

Office National des Aéroports (ONDA). (s. f.). Statistiques [Estadísticas de tráfico aeroportuario]. https://www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Statistiques/Statistiques

Office National Marocain du Tourisme (ONMT). (2024, 2025). Comunicados de prensa de 26 de junio, 13 de noviembre (versiones francesa e inglesa) y 8 de enero de 2025.

Ojeda, D. (2012). Green pretexts: Ecotourism, neoliberal conservation and land grabbing in Tayrona National Natural Park, Colombia. The Journal of Peasant Studies, 39(2), 357–375.

Ojeda, D. (2013). War and tourism: The banal geographies of security in Colombia's 'retaking'. Geopolitics, 18(4), 759–778.

Ojeda, D. (2024). Tourism as an everyday geopolitical project. Tourism Geographies, 26(5), 874–880.

ONU Turismo. (2025, 28 de enero). UN Tourism in Morocco: Driving investments and celebrating innovation in Africa's most-visited destination [Comunicado de prensa]. Rabat.

Organización Mundial del Turismo (UN Tourism). (2025). Tourism doing business – Investing in Morocco. UN Tourism.

Our Habitas. (s. f.). Caravan Dakhla | Morocco [Sitio web corporativo].

Pack, S. D. (2006). Tourism and dictatorship: Europe's peaceful invasion of Franco's Spain. Palgrave Macmillan.
Pal, S. (2025). Tourism and settler colonialism: Unraveling neoliberal façades and spatial dispossession. Tourist Studies, 25(2), 185–209.

Parlamento Europeo. (2026, 27 de marzo). Advertising of airline routes to non-self governing territories (Pregunta escrita E-001300/2026).

Pelliconi, A. M. (2025, 23 de mayo). Development as domination: Settler tourism in Western Sahara and the commodification of occupied territories in Trumpist international law. Opinio Juris.

Ram, M. (2015). Colonial conquests and the politics of normalization: The case of the Golan Heights and Northern Cyprus. Political Geography, 47, 21–32.

Rogerson, C. M., y Rogerson, J. M. (2020). Racialized landscapes of tourism: From Jim Crow USA to apartheid South Africa. Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 48, 7–21.

Rogerson, C. M., y Rogerson, J. M. (2022). Hotel histories of apartheid South Africa: The emergence and expansion of the Southern Sun Hotel Group c. 1960–1983. Studia Periegetica, 39(3), 39–58.

Routledge, P. (2000). Consuming Goa: Tourist site as dispensable space. Economic and Political Weekly, 35(30), 2647–2656.

Rowen, I. (2023). One China, many Taiwans: The geopolitics of cross-strait tourism. Cornell University Press.

Royaume du Maroc, Chambre des Représentants. (s. f.). Politiques, priorités publiques et cibles à atteindre (apartado 6.3) [Documentación sobre políticas públicas del sector turístico].

Royaume du Maroc, Cour des comptes. (2016, octubre). Rapport sur le contrôle de la gestion de la Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (SMIT). Rabat.

Royaume du Maroc, Ministère de l'Économie et des Finances. (2008, 2011). Note de conjoncture (junio de 2008; 2011) y Rapport économique et financier 2011.

Royaume du Maroc, Ministère du Tourisme, de l'Artisanat et de l'Économie Sociale et Solidaire. (s. f.). Feuille de route du tourisme 2023-2026; Stratégie du tourisme au Maroc (Vision 2020).

Royaume du Maroc. (2025, 4 de febrero). Moroccan airports welcome 32 million passengers in 2024. Ma-

roc.ma.

Ryanair. (2024, 13 de noviembre). Ryanair lance des vols à bas prix au départ de Dakhla pour l'hiver 2024/25 [Comunicado de prensa].

Ryanair. (s. f.). Ryanair invests US$1.4 billion in Morocco for 2024 [Comunicado de prensa]. https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-invests-us1-4-billion-in-morocco-for-2024/

Saldanha, A. (2002). Identity, spatiality and postcolonial resistance: Geographies of the tourism critique in Goa. Current Issues in Tourism, 5(2), 94–111.

Saranillio, D. I. (2018). Unsustainable empire: Alternative histories of Hawai'i statehood. Duke University Press.

Shigematsu, S., y Camacho, K. L. (Eds.). (2010). Militarized currents: Toward a decolonized future in Asia and the Pacific. University of Minnesota Press.

Singo, L. (2026). 'Inhabiting otherwise': Maasai pastoralists' ontological struggles over land in Tanzania. Antipode, 58(1), e70116.

Siqueira, A. (2002). A note on Portuguese identity and its resonance in Goa. Lusotopie, 9(2).

Stein, R. L. (2008a). Itineraries in conflict: Israelis, Palestinians, and the political lives of tourism. Duke University Press.

Stein, R. L. (2008b). Souvenirs of conquest: Israeli occupations as tourist events. International Journal of Middle East Studies, 40(4), 647–669.

Stein, R. L. (2009). Traveling Zion: Hiking and settler-nationalism in pre-1948 Palestine. Interventions, 11(3), 334–351.

Stein, R. L. (2016). #StolenHomes: Israeli tourism and/as military occupation in historical perspective. American Quarterly, 68(3), 545–555.

Suárez Collado, Á., y Ojeda García, R. (2015). The effects of the Moroccan advanced regionalization process in Western Sahara. Transmodernity: Journal of Peripheral Cultural Production of the Luso-Hispanic World, 5(3), 76–96.

Teaiwa, T. K. (1994). bikinis and other s/pacific n/oceans. The Contemporary Pacific, 6(1), 87–109.

Teaiwa, T. K. (1999). Reading Paul Gauguin's Noa Noa with Epeli Hau'ofa's Kisses in the Nederends: Militourism, feminism, and the 'Polynesian' body. En V. Hereniko y R. Wilson (Eds.), Inside out: Literature, cultural politics, and identity in the New Pacific. Rowman & Littlefield.

Teaiwa, T. K. (2001). Militarism, tourism and the native: Articulations in Oceania [Tesis doctoral, University of California, Santa Cruz].

Trask, H.-K. (1999). Lovely hula hands: Corporate tourism and the prostitution of Hawaiian culture. En From a native daughter: Colonialism and sovereignty in Hawai'i. University of Hawai'i Press.

Turner, L., y Ash, J. (1991). La horda dorada: El turismo internacional y la periferia del placer. Endymion. (Obra original publicada en 1975)

United Nations Office of the High Commissioner for Human Rights. (s. f.). Business and human rights database. https://www.ohchr.org/en/business/bhr-database

van der Merwe, N. (2017). Gambling in the Bophuthatswana sun: Sun City and the political economy of a Bantustan casino, 1965–1994 [Tesis doctoral, University of the Witwatersrand].

Vanden Boer, D. (2020). Touristic entanglements: Settler colonialism, world-making and the politics of tourism in Palestine [Tesis doctoral, Ghent University].

Visit Morocco. (s. f.). Dakhla. https://visitmorocco.com/es/destinos/dakhla

Wesselink, V. (2025, 25 de junio). Digital maps and occupation: How tourism platforms navigate the Western Sahara conflict [Tesis de máster, Radboud University Nijmegen].

Western Sahara Resource Watch. (2026, 11 de mayo). One of the richest coastlines in the world.

Wilson, D. (1997). Paradoxes of tourism in Goa. Annals of Tourism Research, 24(1), 52–75.

Wolfe, P. (2006). Settler colonialism and the elimination of the native. Journal of Genocide Research, 8(4), 387–409.

World Bank. (1972, 11 de enero). Current economic position and prospects of Thailand (Report No. EAP-28, vol. IV, Annex 5: Tourism).

8/NOTAS



[1] *Entre las sentencias dictadas podemos destacar las siguientes:*

- *Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de fecha 21 de diciembre de 2016 (asunto C-104/16P), en relación con la aprobación del Acuerdo UE-Marruecos de liberalización comercial de productos agrícolas y de la pesca en 2012.*
- *Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de fecha 27 de febrero de 2018 (asunto C-266/16), en relación con el Acuerdo de pesca UE-Marruecos suscrito en 2006 y en vigor desde 2007, y su Protocolo de 2013.*
- *Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de fecha 4 de octubre de 2024 (asuntos C-778/21P y C-798/21P), sobre acuerdos comerciales UE-Marruecos en materia de pesca.*
- *Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala), de fecha 4 de octubre de 2024 (asuntos C-779/21P y C-799/21P), sobre acuerdos comerciales UE-Marruecos en materia de productos agrícolas.*

[2] *Datos basados en: Office National des Pêches (ONP), pesca costera y artesanal en 2024: 10.540 millones de dirhams (MAD) y 1.336.058 t a escala nacional, datos recogidos en Le Brief, «Pêche à Dakhla : hausse des débarquements en 2024», 15/01/2025 (https://www.lebrief.ma/peche-a-dakhla-hausse-des-debarquements-en-2024-100052532/); Western Sahara Resource Watch, «One of the richest coastlines in the world», 11/05/2026 (https://wsrw.org/en/news/the-fishing-industry).*

[3] *Andrea Maria Pelliconi «Development as Domination: Settler Tourism in Western Sahara and the Commodification of Occupied Territories in Trumpist International Law», Opinio Juris, 23 de mayo de 2025.*

[4] *Naciones Unidas y Organización Mundial del Turismo (2010), Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008, Serie M, n.º 83/Rev.1, Nueva York/Madrid. ISBN 978-92-1-361238-5.*

[5] *Cañada, E., Marie dit Chirot, C., & Murray, I. (Eds.). (2023). El malestar en la turistificación: Pensamiento crítico para una transformación del turismo. Icaria Editorial.*
Cañada, E., & Murray, I. (Eds.). (2019). Turistificación global: Perspectivas críticas en turismo. Icaria Editorial.

[6] *Turner, L., & Ash, J. (1991 [1975]). La horda dorada: El turismo internacional y la periferia del placer. Endymion.*
De Kadt, E. (Ed.). (1991 [1979]). Turismo: ¿Pasaporte al desarrollo? Endymion.Fraser, N. (2022). Cannibal capitalism: How our system is devouring democracy, care, and the planet—and what we can do about it. Verso.
Britton, S. G. (1982). The political economy of tourism in the Third World. Annals of Tourism Research, 9(3), 331–358. https://doi.org/10.1016/0160-7383(82)90018-4

[7] *Goldstone, P. (2003). Turismo: Más allá del ocio y del negocio. Debate. Hazbun, W. (2008). Beaches, ruins, resorts: The politics of tourism in the Arab*

[8] *Moriel Ram, "Colonial Conquests and the Politics of Normalization: The Case of the Golan Heights and Northern Cyprus", Political Geography, vol. 47, 2015, pp. 21-32, DOI: 10.1016/j.polgeo.2015.01.007.*
9 Ram, "Colonial Conquests...", especialmente pp. 27-29.

[10] *Moriel Ram, "Colonial Conquests and the Politics of Normalization: The Case of the Golan Heights and Northern Cyprus", Political Geography, vol. 47, 2015, pp. 21-32, DOI: 10.1016/j.polgeo.2015.01.007.*

[11] *Rebecca L. Stein, Itineraries in Conflict: Israelis, Palestinians, and the Political Lives of Tourism, Durham, Duke University Press, 2008.*

[12] *Rebecca L. Stein, "Souvenirs of Conquest: Israeli Occupations as Tourist Events", International Journal of Middle East Studies, vol. 40, núm. 4, 2008, pp. 647-669, DOI: 10.1017/S0020743808081531.*

[13] *Rebecca L. Stein, "Traveling Zion: Hiking and Settler-Nationalism in Pre-1948 Palestine", Interventions, vol. 11, núm. 3, 2009, pp. 334-351. Stein*

[14] *Rebecca L. Stein, "Souvenirs of Conquest: Israeli Occupations as Tourist Events", International Journal of Middle East Studies, vol. 40, núm. 4, 2008, pp. 647-669, DOI: 10.1017/S0020743808081531.*

[15] *Rebecca L. Stein, "#StolenHomes: Israeli Tourism and/as Military Occupation in Historical Perspective", American Quarterly, vol. 68, núm. 3, 2016, pp. 545-555, DOI: 10.1353/aq.2016.0050.*

[16] *Teresia K. Teaiwa desarrolló el concepto de militourism desde comienzos de la década de 1990 para analizar la articulación entre militarismo, turismo, colonialismo, género y poblaciones indígenas en el Pacífico. Véanse Teresia K. Teaiwa, "bikinis and other s/pacific n/oceans", The Contemporary Pacific, vol. 6, núm. 1, 1994, pp. 87-109; y Militarism, Tourism and the Native: Articulations in Oceania, tesis doctoral, University of California, Santa Cruz, 2001. Vernadette Vicuña Gonzalez reconstruye la genealogía del concepto en "Militourism", Tourism Geographies, vol. 27, núms. 3-4, 2025.*

[17] *Vernadette Vicuña Gonzalez, Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawai'i and the Philippines, Durham, Duke University Press, 2013,*

[18] *Gonzalez, Securing Paradise, especialmente el capítulo "Remembering Pearl Harbor, Reinforcing Vigilance", pp. 115-146.*

[19] *Teresia K. Teaiwa, "bikinis and other s/pacific n/oceans", The Contemporary Pacific, vol. 6, núm. 1, 1994, pp. 87-109*

[20] *Vernadette Vicuña Gonzalez, Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawai'i and the Philippines, Durham, Duke University Press, 2013*

[21] *Vernadette Vicuña Gonzalez, "Militourism", Tourism Geographies, vol. 27, núms. 3-4, 2025.*

[22] *Debbie Lisle, Holidays in the Danger Zone: Entanglements of War and Tourism, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2016.*

[23] *Vernadette Vicuña Gonzalez, Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawai'i and the Philippines, Durham, Duke University Press, 2013.*

[24] *Teresia K. Teaiwa, "bikinis and other s/pacific n/oceans", The Contemporary Pacific, vol. 6, núm. 1, 1994, pp. 87-109; y Militarism, Tourism and the Native: Articulations in Oceania, tesis doctoral, University of California, Santa Cruz, 2001.*

[25] *Vernadette Vicuña Gonzalez, Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawai'i and the Philippines, Durham, Duke University Press, 2013*

[26]. *Gonzalez, Securing Paradise. Para el marco más amplio sobre turismo, cultura indígena, colonialismo y soberanía en Hawai'i, véanse también Haunani-Kay Trask, "Lovely Hula Hands: Corporate Tourism and the Prostitution of Hawaiian Culture", en From a Native Daughter: Colonialism and Sovereignty in Hawai'i, Honolulu, University of Hawai'i Press, 1999; y Dean Itsuji Saranillio, Unsustainable Empire: Alternative Histories of Hawai'i Statehood, Durham, Duke University Press, 2018.*

[27] *Vernadette Vicuña Gonzalez, Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawai'i and the Philippines, Durham, Duke University Press, 2013.*

[28] *Teresia K. Teaiwa, Militarism, Tourism and the Native: Articulations in Oceania, tesis doctoral, University of California, Santa Cruz, 2001; véase también Teresia K. Teaiwa, "Reading Paul Gauguin's Noa Noa with Epeli Hau'ofa's Kisses in the Nederends: Militourism, Feminism, and the 'Polynesian' Body", en Inside Out: Literature, Cultural Politics, and Identity in the New Pacific, New York, Rowman & Littlefield, 1999.*

[29] *Teresia K. Teaiwa, "bikinis and other s/pacific n/oceans", The Contemporary Pacific, vol. 6, núm. 1, 1994, pp. 87-109.*

[30] *Guam, situada en el archipiélago de las Marianas (Pacífico occidental), fue colonia española hasta 1898, cuando pasó a dominio estadounidense tras la guerra hispano-estadounidense. Actualmente es un territorio organizado no incorporado de Estados Unidos y figura en la lista de territorios no autónomos pendientes de descolonización de las Naciones Unidas. Sus habitantes poseen la ciudadanía estadounidense, pero carecen del derecho a votar en las elecciones presidenciales y de representación con voto en el Congreso de Estados Unidos.*

[31] *Setsu Shigematsu y Keith L. Camacho (eds.), Militarized Currents: Toward a Decolonized Future in Asia and the Pacific, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2010; Vernadette Vicuña Gonzalez, Securing Paradise: Tourism and Militarism in Hawai'i and the Philippines, Durham, Duke University Press, 2013*

[32] *Abel Brodeur, Warn N. Lekfuangfu y Yanos Zylberberg, "War, Migration and the Origins of the Thai Sex Industry", Journal of the European Economic Association, vol. 16, núm. 5, 2018, pp. 1540–1576, DOI: 10.1093/jeea/jvx037.*

[33] *Teresia K. Teaiwa, "Reading Paul Gauguin's Noa Noa with Epeli Hau'ofa's Kisses in the Nederends: Militourism, Feminism, and the 'Polynesian' Body", en Inside Out: Literature, Cultural Politics, and Identity in the New Pacific, New York, Rowman & Littlefield, 1999.*

[34] *Abel Brodeur, Warn N. Lekfuangfu y Yanos Zylberberg, "War, Migration and the Origins of the Thai Sex Industry", Journal of the European Economic Association, vol. 16, núm. 5, 2018, pp. 1540-1576, DOI: 10.1093/jeea/jvx037.*

[35] *World Bank, Current Economic Position and Prospects of Thailand, Report No. EAP-28, vol. IV, Annex 5: "Tourism", 11 de enero de 1972.*

[36] *Patricia Goldstone, Turismo. Más allá del ocio y del negocio, Barcelona, Debate, 2003,*

[37] *Beatriz Correyero Ruiz y Rosa Cal, Turismo: la mayor propaganda de Estado. España desde sus inicios hasta 1951, 2008; Justin Crumbaugh, Destination Dictatorship: The Spectacle of Spain's Tourist Boom and the Reinvention of Difference, 2009; Sandie Holguín, "'National Spain Invites You': Battlefield Tourism during the Spanish Civil War", The American Historical Review, vol. 110, núm. 5, 2005, pp. 1399-1426; Carmelo Larrinaga Rodríguez, "Las Rutas de Guerra. Propaganda y turismo en la España franquista", Ayer, 2022; Sasha D. Pack, Tourism and Dictatorship: Europe's Peaceful Invasion of Franco's Spain, 2006.*

[38] *Albert Grundlingh, "Revisiting the 'Old' South Africa: Excursions into South Africa's Tourist History under Apartheid, 1948–1990", South African Historical Journal, vol. 56, núm. 1, 2006, pp. 103-122; Christian M. Rogerson y Jayne M. Rogerson, "Racialized Landscapes of Tourism: From Jim Crow USA to Apartheid South Africa", Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 48, 2020, pp. 7-21; Christian M. Rogerson y Jayne M. Rogerson, "Hotel Histories of Apartheid South Africa: The Emergence and Expansion of the Southern Sun Hotel Group c. 1960–1983", Studia Periegetica, 39(3), 2022, pp. 39-58; Nicola van der Merwe, Gambling in the Bophuthatswana Sun: Sun City and the Political Economy of a Bantustan Casino, 1965–1994, tesis doctoral, University of the Witwatersrand, 2017.*

[39] *Carlos Larrinaga (ed.), Luis Bolín y el turismo en España entre 1928 y 1952, 2021.*

[40] *Beatriz Correyero Ruiz y Rosa Cal, Turismo: la mayor propaganda de Estado. España desde sus inicios hasta 1951, 2008*

[41] *Sandie Holguín, "'National Spain Invites You': Battlefield Tourism during the Spanish Civil War", The American Historical Review, vol. 110, núm. 5, 2005, pp. 1399-1426; Carmelo Larrinaga Rodríguez, "Las Rutas de Guerra. Propaganda y turismo en la España franquista", Ayer, 2022.*

[42] *Beatriz Correyero Ruiz y Rosa Cal, Turismo: la mayor propaganda de Estado. España desde sus inicios hasta 1951, 2008*

[43] *Albert Grundlingh, "Revisiting the 'Old' South Africa: Excursions into South Africa's Tourist History under Apartheid, 1948–1990", South African Historical Journal, vol. 56, núm. 1, 2006, pp. 103–122; Christian M. Rogerson y Jayne M. Rogerson, "Racialized Landscapes of Tourism: From Jim Crow USA to Apartheid South Africa", Bulletin of Geography. Socio-economic Series, 48, 2020, pp. 7–21; Christian M. Rogerson y Jayne M. Rogerson, "Hotel Histories of Apartheid South Africa: The Emergence and Expansion of the Southern Sun Hotel Group c. 1960–1983", Studia Periegetica, 39(3), 2022, pp. 39–58.*

[44] *Nicola van der Merwe, Gambling in the Bophuthatswana Sun: Sun City and the Political Economy of a Bantustan Casino, 1965–1994, tesis doctoral, University of the Witwatersrand, 2017.*

[45] *Christian M. Rogerson y Jayne M. Rogerson, "Hotel Histories of Apartheid South Africa: The Emergence and Expansion of the Southern Sun Hotel Group c. 1960–1983", Studia Periegetica, 39(3), 2022, pp. 39–58;*

[46] *Nicola van der Merwe, Gambling in the Bophuthatswana Sun: Sun City and the Political Economy of a Bantustan Casino, 1965–1994, tesis doctoral, University of the Witwatersrand, 2017*

[47] *Albert Grundlingh, "Revisiting the 'Old' South Africa: Excursions into South Africa's Tourist History under Apartheid, 1948–1990", South African Historical Journal, 56(1), 2006, pp. 103–122;*

[48] *Jane Carruthers, The Kruger National Park: A Social and Political History, Pietermaritzburg, University of Natal Press, 1995*

[49] *Benjamin Gardner, "Tourism and the Politics of the Global Land Grab in Tanzania: Markets, Appropriation and Recognition", The Journal of Peasant Studies, vol. 39, núm. 2, 2012, pp. 377–402*

[50] *James Fairhead, Melissa Leach e Ian Scoones, "Green Grabbing: A New Appropriation of Nature?", The Journal of Peasant Studies, vol. 39, núm. 2, 2012, pp. 237–261.*

[51] *Roderick P. Neumann, Imposing Wilderness: Struggles over Livelihood and Nature Preservation in Africa, Berkeley, University of California Press, 1998; Dan Brockington, Fortress Conservation: The Preservation of the Mkomazi Game Reserve, Tanzania, Bloomington, Indiana University Press, 2002; Büscher, B. and Fletcher, R. (2015) 'Accumulation by Conservation', New Political Economy, 20(2), pp. 273–298; Büscher, B. and Fletcher, R. (2017) 'Destructive creation: capital accumulation and the structural violence of tourism', Journal of Sustainable Tourism, 25(5), pp. 651–667; Duffy, R. (2015) 'Nature-based tourism and neoliberalism: concealing contradictions', Tourism Geographies, 17(4), pp. 529–543; Duffy, R., Massé, F., Smidt, E., Marijnen, E., Büscher, B., Verweijen, J., Ramutsindela, M., Simlai, T., Joanny, L. and Lunstrum, E. (2019) 'Why we must question the militarisation of conservation', Biological Conservation, 232, pp. 66–73.*

[52] *Bill Adams, Maano Ramutsindela y Gunhild Setten (eds.), "Life in Contested Lands: The Discourses and Practices of Mainstream Conservation in the Greater Serengeti Mara Ecosystem", Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal of Geography, 75(4), 2021, pp. 239–241.*

[53] *Benjamin Gardner, "Tourism and the Politics of the Global Land Grab in Tanzania: Markets, Appropriation and Recognition", The Journal of Peasant Studies, 39(2), 2012, pp. 377–402, DOI: 10.1080/03066150.2012.666973*

[54] *Tor A. Benjaminsen e Ian Bryceson, "Conservation, Green/Blue Grabbing and Accumulation by Dispossession in Tanzania", The Journal of Peasant Studies, 39(2), 2012, pp. 335–355*

[55] *Gardner, Selling the Serengeti; véase también Tor A. Benjaminsen, Mara J. Goldman, Maya Y. Minwary y Faustin P. Maganga, "Wildlife Management in Tanzania: State Control, Rent Seeking and Community Resistance", Development and Change, 44(5), 2013, pp. 1087–1109.*

56 Ndimbo, G.K. and Haulle, E. (2025) 'Please don't kill us; this is our ancestral land, we are not foreigners': Green grabbing, (in)voluntary resettlement and Maasai ethnic minority's land rights in Tanzania. World Development Perspectives, 38, 100688; Singo, L. (2026) 'Inhabiting Otherwise': Maasai Pastoralists' Ontological Struggles Over Land in Tanzania. Antipode, 58(1), e70116.

[57] *International Land Coalition (2022). «Maasai being forcefully evicted from their lands», https://www.landcoalition.org/es/latest/maasai-being-forcefully-evicted-from-their-lands ; Amnistía Internacional (2023). "We Have Lost Everything": Forced Evictions of the Maasai in Loliondo, Tanzania. Londres: Amnesty International, AFR 56/6841/2023. https://reliefweb.int/attachments/f0522a9c-7b4d-43bb-a102-3e899c302612/AFR5668412023ENGLISH.pdf*

[58] Devine, Jennifer y Ojeda, Diana (2017). «Violence and Dispossession in Tourism Development: A Critical Geographical Approach». Journal of Sustainable Tourism, 25(5), 605–617. DOI: 10.1080/09669582.2017.1293401.

[59] Ojeda, Diana (2013). «War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's 'Retaking'». Geopolitics, 18(4), 759–778.

[60] Ballvé, Teo (2012). «Everyday State Formation: Territory, Decentralization, and the Narco Landgrab in Colombia». Environment and Planning D: Society and Space, 30(4), 603–622

[61] Ojeda, Diana (2012). «Green Pretexts: Ecotourism, Neoliberal Conservation and Land Grabbing in Tayrona National Natural Park, Colombia». The Journal of Peasant Studies, 39(2), 357–375.

[62] Devine, Jennifer y Ojeda, Diana (2017). «Violence and Dispossession in Tourism Development: A Critical Geographical Approach». Journal of Sustainable Tourism, 25(5), 605–617. DOI: 10.1080/09669582.2017.1293401.

[63] Ojeda, Diana (2013). «War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's 'Retaking'». Geopolitics, 18(4), 759–778.

[64] Ojeda, Diana (2013). «War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's 'Retaking'». Geopolitics, 18(4), 759–778. Para una formulación posterior del turismo como proyecto geopolítico cotidiano, véase también Ojeda, Diana (2024). «Tourism as an Everyday Geopolitical Project». Tourism Geographies, 26(5), 874–880. DOI: 10.1080/14616688.2024.2387212.

[65] Ballvé, Teo (2012). «Everyday State Formation: Territory, Decentralization, and the Narco Landgrab in Colombia». Environment and Planning D: Society and Space, 30(4), 603–622; Ballvé, Teo (2013). «Grassroots Masquerades: Development, Paramilitaries, and Land Laundering in Colombia». Geoforum, 50, 62–75

[66] Ballvé, Teo (2013). «Grassroots Masquerades: Development, Paramilitaries, and Land Laundering in Colombia». Geoforum, 50, 62–75; Grajales, Jacobo (2011). «The Rifle and the Title: Paramilitary Violence, Land Grab and Land Control in Colombia». The Journal of Peasant Studies, 38(4), 771–792.

[67] Ojeda, Diana (2013). «War and Tourism: The Banal Geographies of Security in Colombia's 'Retaking'». Geopolitics, 18(4), 759–778; Ojeda, Diana (2024). «Tourism as an Everyday Geopolitical Project». Tourism Geographies, 26(5), 874–880. DOI: 10.1080/14616688.2024.2387212.

[68] Devine, Jennifer y Ojeda, Diana (2017). «Violence and Dispossession in Tourism Development: A Critical Geographical Approach». Journal of Sustainable Tourism, 25(5), 605–617. DOI: 10.1080/09669582.2017.1293401

[69] Wilson, D. (1997) 'Paradoxes of tourism in Goa', Annals of Tourism Research, 24(1), pp. 52–75.

[70] Routledge, P. (2000) 'Consuming Goa: Tourist site as dispensable space', Economic and Political Weekly, 35(30), pp. 2647–265.

[71] Brammer, Natasha y Beech, John (2004). «Use and Abuse of Tourism: The Goan Experience». Tourism, Culture & Communication, 5(1), 23–35. DOI: 10.3727/1098304042781508; Noronha, Ligia; Siqueira, Alito; Sreekesh, S.; Qureshy, Lubina y Kazi, Saltanat (2002). «Goa: Tourism, Migrations, and Ecosystem Transformations». Ambio, 31(4), 295–302. DOI: 10.1579/0044-7447-31.4.295; Saldanha, Arun (2002). «Identity, Spatiality and Postcolonial Resistance: Geographies of the Tourism Critique in Goa». Current Issues in Tourism, 5(2), 94–111. DOI: 10.1080/13683500208667910.

[72] Da Silva, Solano; Nielsen, Kenneth Bo y Bedi, Heather P. (2020). «Land Use Planning, Dispossession and Contestation in Goa, India». The Journal of Peasant Studies, 47(6), 1301–1326. DOI: 10.1080/03066150.2020.1822822. Véase también Da Silva, Solano; Nielsen, Kenneth Bo y De Noronha, Tahir F. (2026). «'From Barren to Beautiful': Land Fictions on an Indian Tourism Frontier». Globalizations. DOI: 10.1080/14747731.2026.2654345.

[73] Noronha, Ligia; Siqueira, Alito; Sreekesh, S.; Qureshy, Lubina y Kazi, Saltanat (2002). «Goa: Tourism, Migrations, and Ecosystem Transformations». Ambio, 31(4), 295–302. DOI: 10.1579/0044-7447-31.4.295.

[74] Da Silva, Solano; Nielsen, Kenneth Bo y Bedi, Heather P. (2020). «Land Use Planning, Dispossession and Contestation in Goa, India». The Journal of Peasant Studies, 47(6), 1301–1326. DOI: 10.1080/03066150.2020.1822822.

[75] Saldanha, Arun (2002). «Identity, Spatiality and Postcolonial Resistance: Geographies of the Tourism Critique in Goa». Current Issues in Tourism, 5(2), 94–111. DOI: 10.1080/13683500208667910.

[76] Siqueira, Alito (2002). «A Note on Portuguese Identity and Its Resonance in Goa». Lusotopie, 9(2).

[77] Brammer, Natasha y Beech, John (2004). «Use and Abuse of Tourism: The Goan Experience». Tourism, Culture & Communication, 5(1), 23–35. DOI: 10.3727/1098304042781508;

[78] Da Silva, Solano; Nielsen, Kenneth Bo y Bedi, Heather P. (2020). «Land Use Planning, Dispossession and Contestation in Goa, India». The Journal of Peasant Studies, 47(6), 1301–1326. DOI: 10.1080/03066150.2020.1822822; Da Silva, Solano; Nielsen, Kenneth Bo y De Noronha, Tahir F. (2026). «'From Barren to Beautiful': Land Fictions on an Indian Tourism Frontier». Globalizations. DOI: 10.1080/14747731.2026.2654345.

[79] *Vanden Boer, Dorien (2020). Touristic Entanglements: Settler Colonialism, World-Making and the Politics of Tourism in Palestine. PhD dissertation, Ghent University.*

[80] *Stein, Rebecca L. (2008). Itineraries in Conflict: Israelis, Palestinians, and the Political Lives of Tourism. Duke University Press; Stein, Rebecca L. (2016). «#StolenHomes: Israeli Tourism and/as Military Occupation in Historical Perspective». American Quarterly, 68(3), 545–567.*

[81] *Espinosa-Najjar, R. (2024). «Israeli Heritage Tourism in Wadi Helweh: Making What Is Palestinian into Israel». Journal of Palestine Studies. DOI: 10.1080/0377919X.2024.2311045*

[82] *Isaac, R. K. (2022). «Occupation, colonisation, and apartheid tourism in Israeli settlements in occupied Palestine». Tourism Recreation Research, 1–15. DOI: 10.1080/02508281.2022.2124024*

[83] *Feldman, Jackie (2007). "Constructing a Shared Bible Land: Jewish Israeli Guiding Performances for Protestant Pilgrims". American Ethnologist, 34(2), 351–374. https://doi.org/10.1525/ae.2007.34.2.351*

[84] *https://www.ohchr.org/en/business/bhr-database*

[85] *Kanjwal, Hafsa (2023). Colonizing Kashmir: State-building under Indian Occupation. Stanford: Stanford University Press; Pal, Subhajit (2025). «Tourism and Settler Colonialism: Unraveling Neoliberal Façades and Spatial Dispossession». Tourist Studies, 25(2), 185–209. DOI: 10.1177/14687976251338381.*

[86] *Pal, Subhajit (2025). «Tourism and Settler Colonialism: Unraveling Neoliberal Façades and Spatial Dispossession». Tourist Studies, 25(2), 185–209. DOI: 10.1177/14687976251338381.*

[87] *Op cit*

[88] *Kanjwal, Hafsa (2023). Colonizing Kashmir: State-building under Indian Occupation. Stanford: Stanford University Press*

[89] *Rowen, Ian (2023). One China, Many Taiwans: The Geopolitics of Cross-Strait Tourism. Cornell University Press*

[90] *Amnistía Internacional, Destination: Occupation. Digital Tourism and Israel's Illegal Settlements in the Occupied Palestinian Territories, Londres, 2019, Índice MDE 15/9490/2019.*

[91] *ídem*

[92] *Ídem*

[93] *Ahmad, Halah (2020). «Tourism in Service of Occupation and Annexation», Al-Shabaka: The Palestinian Policy Network, 12 de octubre de 2020.*

[94] *Lockhart, David (1994). «Tourism in Northern Cyprus: Patterns, Policies and Prospects». Tourism Management, 15(5), 370–379; Alipour, Halil y Kilic, Hasan (2005). «An Institutional Appraisal of Tourism Development and Planning: The Case of the Turkish Republic of North Cyprus». Tourism Management, 26 (1), 79–94.*

[95] *Ram, Moriel (2015). «Colonial Conquests and the Politics of Normalization: The Case of the Golan Heights and Northern Cyprus». Political Geography, 47, 21–32. DOI: 10.1016/j.polgeo.2015.01.007.*

[96] *Lockhart, David (1994). «Tourism in Northern Cyprus: Patterns, Policies and Prospects». Tourism Management, 15(5), 370–379; Alipour, Halil y Kilic, Hasan (2005). «An Institutional Appraisal of Tourism Development and Planning: The Case of the Turkish Republic of North Cyprus». Tourism Management, 26(1), 79–94.*

[97] *Alipour, Halil y Kilic, Hasan (2005). «An Institutional Appraisal of Tourism Development and Planning: The Case of the Turkish Republic of North Cyprus». Tourism Management, 26(1), 79–94*

[98] *Holleran, Max y Holleran, Samuel (2024). «Resisting Dark Tourism: Northern Cyprus's 'Ghost City' of Varosha». City, 28(5–6), 1066–1078.*

[99] *Ram, Moriel (2015). «Colonial Conquests and the Politics of Normalization: The Case of the Golan Heights and Northern Cyprus». Political Geography, 47, 21–32. DOI: 10.1016/j.polgeo.2015.01.007.*

[100] *Alipour, Halil y Kilic, Hasan (2005). «An Institutional Appraisal of Tourism Development and Planning: The Case of the Turkish Republic of North Cyprus». Tourism Management, 26(1), 79–94.*

[101] *Wolfe, Patrick (2006). "Settler colonialism and the elimination of the native". Journal of Genocide Research, 8(4), 387-409. DOI: 10.1080/14623520601056240.*

[102] *Isaac, Rami K. y Hall, C. Michael (2025). "Resistance to settler colonialism in Palestine through tourism: the case of Kairos 'Come and See', Palestine". Settler Colonial Studies, 15(4), 706-725. DOI: 10.1080/2201473X.2025.2485532.*

[103] *Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), «Ocupación», Derecho internacional humanitario y política. El CICR resume el criterio contemporáneo señalando que existe ocupación cuando un Estado ejerce un control efectivo no*

consentido sobre un territorio sobre el que no posee título soberano; asimismo, recuerda que la potencia ocupante no adquiere soberanía sobre el territorio y que la ocupación se concibe jurídicamente como una situación temporal.

[104] Naciones Unidas, Consejo de Derechos Humanos (2025), «De la economía de ocupación a la economía de genocidio. Informe de la Relatora Especial sobre la situación de los derechos humanos en los territorios palestinos ocupados desde 1967, Francesca Albanese», A/HRC/59/23, 2 de julio de 2025.

[105] Herbert Marcuse, El hombre unidimensional. Ensayo sobre la ideología de la sociedad industrial avanzada, trad. Antonio Elorza, Barcelona, Planeta-De Agostini, 1993.

[106] Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances, Ministère du Tourisme, de l'Artisanat et de l'Économie Sociale et Solidaire, Rabat, 2025, p. 7. El informe señala que Marruecos recibió 17,4 millones de turistas internacionales en 2024, un 20 % más que en 2023, frente a 12,9 millones en 2019.

[107] NU Turismo, UN Tourism in Morocco: Driving Investments and Celebrating Innovation in Africa's Most-Visited Destination, Rabat, 28 de enero de 2025, p. 1.

[108] Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances, op. cit., p. 7

[109] Haut-Commissariat au Plan (HCP), Compte satellite du tourisme de 2024. Base 2014, Royaume du Maroc, 2025.

[110] Ídem

[111] Fernández-Miranda, R. y Ruíz-Rubio, R. (2010) Políticas públicas, beneficios privados. Mecanismos, políticas y actuaciones públicas para la globalización del turismo. Foro de Turismo Responsable, Madrid; Almeida García, Fernando y Chahine, Samia (2016), «Evolución de la política turística y la intervención estatal. El caso de Marruecos», Cuadernos de Turismo, n.º 38, pp. 13-37, especialmente pp. 14-15.

[112] Los autores señalan que durante los últimos cincuenta años el desarrollo turístico marroquí ha estado dirigido, con distintos grados de intervención, por el Estado, y destacan el cambio experimentado por el sector desde una posición secundaria hasta convertirse en un elemento central de la economía. Sitúan el principal punto de inflexión en 1999, con la llegada al trono de Mohamed VI, cuando se produce «un fuerte impulso del turismo» apoyado en grandes planes de desarrollo —Vision 2010 y Vision 2020— y en políticas de atracción de inversiones que analizaremos más adelante.

[113] Fernando Almeida García y Samia Chahine, «Evolución de la política turística y la intervención estatal. El caso de Marruecos», Cuadernos de Turismo, n.º 38, 2016, pp. 13-37, p. 19.

[114] Hazbun, W. (2008) Beaches, Ruins, Resorts: The Politics of Tourism in the Arab World. Minneapolis: University of Minnesota Press.

[115] Fernando Almeida García y Samia Chahine, «Evolución de la política turística y la intervención estatal. El caso de Marruecos», Cuadernos de Turismo, n.º 38, 2016, pp. 13-37.

[116] Infomédiaire (2011) 'Groupe Addoha : CDG rachète 60% de la Société d'Aménagement de Saïdia', Infomédiaire, 23 junio 2011. Disponible en: https://www.infomediaire.net/newsarchives/groupe-addoha-cdg-rachete-60-de-la-societe-damenagement-de-saidia/; Infomediarie (2011) 'Station touristique de Saïdia : Communiqué du groupe Addoha', Infomédiaire, 24 junio 2011. Disponible en: https://www.infomediaire.net/newsarchives/station-touristique-de-saidia-communique-du-groupe-addoha/

[117] Filali, K. (2025) 'Saïdia Resorts : la SMIT relance l'investissement hôtelier', Le Desk, 30 mayo 2025. https://ledesk.ma/2025/05/30/saidia-resorts-la-smit-relance-linvestissement-hotelier/

[118] Royaume du Maroc, Chambre des Représentants, documentación sobre políticas públicas y objetivos del sector turístico, apartado «Politiques, priorités publiques et cibles à atteindre»

[119] Royaume du Maroc, Cour des comptes, Rapport sur le contrôle de la gestion de la Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (SMIT), Rabat, octubre de 2016, p. 44, apartado «II.1. Plan Azur – Vision 2010».

[120] Royaume du Maroc, Cour des comptes, Rapport sur le contrôle de la gestion de la Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (SMIT), Rabat, octubre de 2016, p. 45, apartado «Moyens importants mobilisés par l'Etat pour les stations Azur».

[121] Royaume du Maroc, Ministère de l'Économie et des Finances, Direction des Études et des Prévisions Financières, Rapport économique et financier 2011, apartado dedicado al balance de la Vision 2010.

[122] Royaume du Maroc, Cour des comptes, Rapport sur le contrôle de la gestion de la Société Marocaine d'Ingénierie Touristique (SMIT), Rabat, 2016, apartado «Plan Azur – Vision 2010», pp. 44-46.

[123] Royaume du Maroc, Chambre des Représentants, documentación de evaluación de las políticas públicas relativas al turismo, apartado 6.3, «Politiques, priorités publiques et cibles à atteindre»,

[124] Royaume du Maroc, Ministère du Tourisme, de l'Artisanat et de l'Économie Sociale et Solidaire, «Stratégie du tourisme au Maroc», apartado dedicado a Vision 2020.

[125] *Royaume du Maroc, Ministère de l'Économie et des Finances, Direction des Études et des Prévisions Financières, Note de conjoncture, 2011, apartado dedicado a Vision 2020.*

[126] *Observatoire du Tourisme, Tableau de Bord National, décembre 2019. Statistiques sur le tourisme au Maroc pour le mois de décembre 2019, Royaume du Maroc, 2020*

[127] *Waleed Hazbun, «Revising Itineraries of Tourism and Tourism Studies in the Middle East and North Africa», Journal of Tourism and Cultural Change, vol. 8, n.º 4, 2010, pp. 225-239.*

[128] *Royaume du Maroc, Haut-Commissariat au Plan, Le Maroc en chiffres 2008, cuadro «Capacité en lits des établissements classés selon les provinces et préfectures au 31 décembre 2008».*

[129] *Royaume du Maroc, Ministère de l'Économie et des Finances, Direction du Trésor et des Finances Extérieures, Note de conjoncture, junio de 2008, cuadro «Structure des arrivées touristiques par principaux pays à fin juin 2008».*

[130] *Waleed Hazbun, «Revising Itineraries of Tourism and Tourism Studies in the Middle East and North Africa», Journal of Tourism and Cultural Change, vol. 8, n.º 4, 2010, pp. 226*

[131] *Ibid. p. 228*

[132] *Waleed Hazbun, «Revising Itineraries of Tourism and Tourism Studies in the Middle East and North Africa», Journal of Tourism and Cultural Change, vol. 8, n.º 4, 2010, pp. 225-239, p. 227.*

[133] *Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances, Royaume du Maroc, 2025, p. 9.*

[134] *Ibid., p. 10*

[135] *World Tourism Organization (UN Tourism), Tourism Doing Business – Investing in Morocco, Madrid, UN Tourism, 2025, p. 101, DOI 10.18111/9789284424962.*

[136] *Observatoire du Tourisme, Tableau de Bord National, décembre 2022, Royaume du Maroc, 2023.*

[137] *Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances, Royaume du Maroc, 2025, pp. 7 y 21.*

[138] *World Tourism Organization (UN Tourism), Tourism Doing Business – Investing in Morocco, Madrid, 2025, pp. 13*

[139] *Haut-Commissariat au Plan (HCP), Compte satellite du tourisme de 2024 (Base 2014), Royaume du Maroc, 2025.*

[140] *Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances, p. 8.*

[141] *Royaume du Maroc, Ministère du Tourisme, de l'Artisanat et de l'Économie Sociale et Solidaire, Feuille de route du tourisme 2023-2026.*

[142] *Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024. Analyse et tendances, 2025, p. 7.*

[143] *Royaume du Maroc, Ministère du Tourisme, Feuille de route du tourisme 2023-2026.*

[144] *Brahim Kirmi y Khouloud El Meziani, «Development of Morocco's Tourism Sector: Economic Impact and Preparations for International Sporting Events», International Journal of Applied Management and Economics, vol. 2, n.º 11, diciembre de 2024, pp. 321-322.*

[145] *Brahim Kirmi y Khouloud El Meziani, «Development of Morocco's Tourism Sector: Economic Impact and Preparations for International Sporting Events», International Journal of Applied Management and Economics, vol. 2, n.º 11, diciembre de 2024, pp. 314-323, DOI: 10.5281/zenodo.14297407*

[146] *ONU Turismo, UN Tourism in Morocco: Driving Investments and Celebrating Innovation in Africa's Most-Visited Destination, comunicado de prensa, Rabat, 28 de enero de 2025.*

[147] *Hakim Lakhlifi y Amina Boumaize, «Morocco's Tourism Policy for the FIFA World Cup 2030: A Benchmarking and Econometric Study», International Journal of Research in Economics and Finance, vol. 2, n.º 2, 2025, pp. 33-60, DOI: 10.71420/ijref.v2i2.55,*

[148] *Lakhlifi y Boumaize, «Morocco's Tourism Policy for the FIFA World Cup 2030…», cit., p. 52.*

[149] *Fernando Almeida García y Samia Chahine, «Evolución de la política turística y la intervención estatal. El caso de Marruecos», Cuadernos de Turismo, n.º 38, 2016, pp. 13-37*

[150] *Frédéric Dobruszkes y Véronique Mondou, «Aviation Liberalization as a Means to Promote International Tourism: The EU–Morocco Case», Journal of Air Transport Management, vol. 29, 2013, pp. 23-34, DOI: 10.1016/j.jairtraman.2013.02.001.*

[151] *Ibid.*

[152] *https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-invests-us1-4-billion-in-morocco-for-2024/*

[153] *ibid*

[154] *Royaume du Maroc, «Moroccan Airports Welcome 32 Million Passengers in 2024», Maroc.ma, 4 de febrero de 2025.*

[155] *https://corporate.ryanair.com/news/ryanair-invests-us1-4-billion-in-morocco-for-2024/*

[156] *Office National Marocain du Tourisme (ONMT), «The Moroccan National Tourism Office holds its Board of Directors meeting under the banner of continuous dynamism», 26 de junio de 2024*

[157] *ibid*

[158] *Office National des Aéroports (ONDA), Système d'incitations tarifaires des aéroports du Maroc. Du 1er avril 2023 au 31 décembre 2025, Marruecos, 2023, p. 3.*

[159] *Ibid.*

[160] *Office National Marocain du Tourisme (ONMT), «Accord stratégique entre l'ONMT et Ryanair pour le développement de la destination Dakhla», 13 de noviembre de 2024.*

[161] *Ibid.*

[162] *Andrea Maria Pelliconi, «Development as Domination: Settler Tourism in Western Sahara and the Commodification of Occupied Territories in Trumpist International Law», Opinio Juris, 23 de mayo de 2025*

[163] *Ángela Suárez Collado y Raquel Ojeda García, «The Effects of the Moroccan Advanced Regionalization Process in Western Sahara», Transmodernity: Journal of Peripheral Cultural Production of the Luso-Hispanic World, vol. 5, n.º 3, 2015, pp. 76-96, DOI: 10.5070/T453029637.*

[164] *Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE), Nouveau modèle de développement pour les provinces du Sud, Rabat, 2013, p. 25.*

[165] *Ibid, p. 66.*

[166] *Ibid, p. 84.*

[167] *Ibid, p. 9-10.*

[168] *Haut-Commissariat au Plan (HCP), Direction Régionale de Dakhla, Monographie de la Région Eddakhla-Oued Eddahab, edición 2018, pp. 70-71.*

[169] *Ibid, p. 72.*

[170] *Ibid, p. 72-73*

[171] *Joanna Allan, Mahmoud Lemaadel y Hamza Lakhal, «Oppressive Energopolitics in Africa's Last Colony: Energy, Subjectivities, and Resistance», Antipode, vol. 54, n.º 1, 2022, pp. 44-63, especialmente pp. 48-51, DOI: 10.1111/anti.12765.*

[172] *Haut-Commissariat au Plan (HCP), Cartographie des Établissements Économiques (CEE 2023/2024). Rapport des résultats relatifs aux établissements économiques à but lucratif (hors secteur agricole), marzo de 2025.*

[173] *Ibid., tablas de distribución por subsector de actividad, pp. 48 y 62.*

[174] *Observatoire du Tourisme, Tourisme au Maroc en 2024, 2025, p. 14.*

[175] *https://visitmorocco.com/es/destinos/dakhla*

[176] *Samuel Nacar, «Dajla, un paraíso ocupado», 7K / Naiz, 22 de septiembre de 2024.*

[177] *Office National Marocain du Tourisme (ONMT), «Madrid-Dakhla: L'ONMT réunit 100 prescripteurs et journalistes pour un vol historique», 8 de enero de 2025.*

[178] *Ibid.*

[179] *Paula Móvil, «Qué ver en Dakhla, Marruecos: el paraíso del kitesurf», Condé Nast Traveler España, 3 de julio de 2025.*

[180] *Vivienne Wesselink, Digital Maps and Occupation: How Tourism Platforms Navigate the Western Sahara Conflict, tesis de máster, Human Geography: Conflict, Territories and Identities, Radboud University Nijmegen, 25 de junio de 2025.*

[181] *Our Habitas, Caravan Dakhla. La web corporativa utiliza expresamente la denominación «Caravan Dakhla | Morocco»*

[182] *Office National des Aéroports (ONDA), estadísticas de tráfico aeroportuario. https://www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Statistiques/Statistiques*

[183] *Office National des Aéroports (ONDA), «Nouveau directeur à l'aéroport de Dakhla», comunicado de prensa, 25 de abril de 2025.*

[184] *Ibid.*

[185] *Office National Marocain du Tourisme (ONMT), «Accord stratégique entre l'ONMT et Ryanair pour le développement de la destination Dakhla», 13 de noviembre de 2024.*

[186] *ONMT, «Madrid-Dakhla : L'ONMT réunit 100 prescripteurs et journalistes pour un vol historique», enero de 2025.*

[187] *Ibid.*

[188] *Office National Marocain du Tourisme (ONMT), «Strategic agreement between the Moroccan National Tourism Office and Ryanair to develop the destination of Dakhla», 13 de noviembre de 2024.*

[189] *Ryanair, «Ryanair lance des vols à bas prix au départ de Dakhla pour l'hiver 2024/25», 13 de noviembre de 2024.*

[190] *Parlamento Europeo, pregunta escrita E-001300/2026, «Advertising of airline routes to non-self governing territories», presentada el 27 de marzo de 2026.*

[191] *Tribunal General de la Unión Europea, Front Polisario c. Consejo de la Unión Europea, asunto T-275/18, auto de 30 de noviembre de 2018, ECLI:EU: T:2018:869, especialmente párrs. 27-28, 32-35 y 41.*

[192] *Comisión Europea, respuesta de Apostolos Tzitzikostas en nombre de la Comisión a la pregunta parlamentaria E-002585/2024, 20 de enero de 2025. La Comisión indicó que el 3 de diciembre de 2024 había informado a las compañías aéreas de la UE de que, conforme a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el Acuerdo Euromediterráneo de Aviación UE-Marruecos no se aplica a las rutas entre un Estado miembro y el territorio del Sáhara Occidental.*

[193] *Andrea Maria Pelliconi, «Development as Domination: Settler Tourism in Western Sahara and the Commodification of Occupied Territories in Trumpist International Law», Opinio Juris, 23 de mayo de 2025, p. 3.*


THE GREENS/EFA
in the European Parliament