

# Islas Chafarinas, frontera insular y nuevos retos de promoción turística

## Chafarinas islands, insular border and new tourism promotion challenges

Francisco José Calderón Vázquez<sup>a</sup>  <https://orcid.org/0000-0001-8168-2549>  
 Elena María Ruiz Romero de la Cruz<sup>b</sup>  <https://orcid.org/0000-0003-1916-2424>  
 Elena Cruz Ruiz<sup>c</sup>  <https://orcid.org/0000-0002-8334-3900>  
 Gorka Zamarreño Aramendia<sup>c</sup>  <https://orcid.org/0000-0003-1568-4540>

<sup>a</sup> Universidad de Málaga, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Departamento de Economía Aplicada (Hacienda Pública, Política Económica y Economía Política), Málaga, España, correo electrónico: fjcalderon@uma.es

<sup>b</sup> Universidad de Málaga, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Departamento de Teoría e Historia Económica, Málaga, España, correo electrónico: emruiz@uma.es

<sup>c</sup> Universidad de Málaga, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Departamento de Economía y Administración de Empresas, Málaga, España, correo electrónico: ecruz@uma.es, gzama@uma.es

### Resumen

Recibido el 10 de febrero de 2022.

Aceptado el 7 de junio de 2023.

Publicado el 29 de junio de 2023.

Las islas Chafarinas es uno de los enclaves españoles situado en el norte de África, constituye la única frontera de la Unión Europea en la zona. Es un espacio que goza de un medio natural de gran valor ecológico. La investigación realiza un recorrido histórico y analiza los elementos que conforman su problemática hasta la segunda década del siglo XXI. Se abarcan aspectos geográficos, ambientales e históricos que explican su trayectoria y el actual *statu quo*. Su ubicación en la zona de la Mauritania-Tingitania, unida a su condición de frontera insular, deja al descubierto un espacio no exento de dificultades en las relaciones políticas y económicas, que deben analizarse para encontrar vías que mejoren la relación y la cooperación entre España (la UE) y Marruecos y minoren los conflictos fronterizos existentes. Sus opciones de futuro pasan por la cooperación con países vecinos y la explotación de sus recursos turísticos en el marco de la sostenibilidad.

Palabras claves: Islas Chafarinas, fronteras, historia económica, turismo sostenible, economía.

### Abstract

The Chafarinas Islands is one of the Spanish enclaves located in the north of Africa, constituting the only border of the European Union in the area. It is an area that enjoys a natural environment of great ecological value. The research makes a historical tour, analyzing the elements that make up its problems until the second decade of the 21st century. It covers geographical, environmental

\*Autora para correspondencia: Elena María Ruiz-Romero de la Cruz. Correo electrónico: emruiz@uma.es



Esta obra está protegida bajo una licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional.

CÓMO CITAR: Calderón Vázquez, F. J., Ruiz Romero de la Cruz, E. M., Cruz Ruiz, E. & Zamarreño Aramendia, G. (2023). Islas Chafarinas, frontera insular y nuevos retos de promoción turística [Chafarinas islands, insular border and new tourism promotion challenges]. *Estudios Fronterizos*, 24, e121. <https://doi.org/10.21670/ref.2310121>

and historical aspects that explain its history and the current status quo. Its location in the Mauritania-Tingitania area, together with its status as an island border, reveals a space not exempt from difficulties in political and economic relations, which should be analyzed, with the aim of finding ways to improve the relationship and cooperation between Spain (the EU) and Morocco, reducing the existing border conflicts. Its future options include cooperation with neighboring countries and the exploitation of its tourist resources within the framework of sustainability.

Keywords: Chafarinas Islands, borders, economic history, sustainable tourism, economy.

## Introducción

La historia muestra que los distintos tipos de límites existentes en un espacio geográfico que comparten fronteras pueden traer conflictos asociados (Lois & Cairo, 2011; Naranjo Giraldo, 2014), lo que repercute en la capacidad de un territorio para generar riqueza y promueve una actividad turística sostenible.

Los elementos de atracción y empuje asociados a la localización fronteriza son un foco de interés para el estudio de las posibles relaciones que pueden establecerse entre la industria turística y los límites marcados entre diferentes estados (Moral Cuadra et al., 2016; Hernández Ramírez, 2017; Timothy, 2001).

En concreto, el turismo se ha erigido en uno de los pilares de desarrollo de la sociedad actual lo que ha configurado espacios e intereses económicos que tienen un impacto directo, muy especialmente en territorios insulares (Apostolopoulos & Gayle, 2002). Por esta razón, se comprueba que la geografía impone sus reglas en cuestiones geopolíticas, relación más compleja que el binomio turismo-geografía (Bettoni & Giblin, 2009), de modo que el estudio de la estrecha franja de mar que separa Marruecos y España y sus territorios adyacentes se constituye en una de las fronteras que, por sus especiales condiciones, más preocupan a la Unión Europea y a la Alianza Atlántica (García Hernando, 2008), una inquietud que deja una puerta abierta a un progreso compartido, ya que pueden explotar su condición de frontera, en aras de un beneficio común no exento de conflictos, por lo que su estudio es especialmente interesante.

Este marco geográfico es un punto de fricción desde hace milenios, donde la guerra, la confrontación, el comercio, la difusión cultural y la acomodación (Bettoni & Giblin, 2009; Driessen, 1992) han configurado la realidad actual. Y no es una casuística aislada, la frontera Norte-Sur o, siguiendo una terminología más moderna, la denominada *frontera global*, en la que se encuadra la frontera hispano-marroquí, muestra grandes similitudes con otras problemáticas fronterizas.

A partir de la década de 1990, el potencial turístico de los territorios insulares ha originado numerosos trabajos desde una perspectiva general (Briguglio et al., 1996; Conlin & Baum, 1995; Lockhart & Drakakis-Smith, 1997), o en estudios de caso según la tipología de islas, ya sean tropicales (Gössling, 2003) o de agua fría (Baldacchino, 2006), o islas de tamaño pequeño (Grilli et al., 2021; Kurniawan et al., 2019) o con una proyección turística de gran nivel como Baleares o Hawái (Bardolet & Sheldon, 2008).

El objetivo prioritario de la presente investigación es poner de manifiesto la condición de frontera insular de las islas Chafarinas y sus opciones de futuro, mediante la revisión del catálogo cambiante de funciones fronterizas que las islas han ido desem-

peñando en el tiempo (Anderson, 1995; Calderón Vázquez, 2014; Driessen, 1996; Mariñas Otero, 1998; Newman & Paasi, 1998; Sharpley, 2012). En este sentido, el soporte territorial de las Chafarinas, incluso con su reducido tamaño, es un espacio de rica biodiversidad, posee valores de indudable valor ecológico (Torres Gavilá, 2008; Verdú Baeza, 2014), goza de un excelente estado de conservación del medio de sus comunidades terrestres, marinas y submarinas originales, por lo que podría considerarse a las islas Chafarinas como un verdadero tesoro ecológico mediterráneo, lo que incrementa su valor estratégico en el contexto del mar de Alborán (Flores-Moya et al., 2021).

Además, la razón de este casi perfecto estado de conservación ambiental deriva de su condición de isla fronteriza, lo que implica un acceso muy restringido a dicho territorio, dado el control militar al que está sometido, una ecorregión marina para la conservación de la naturaleza (Olson & Dinerstein, 2002; Watson et al., 2014) que puede tener un interés para el desarrollo económico y el futuro geopolítico de la zona.

Los objetivos secundarios se concretan en la aportación de nuevos materiales empíricos al campo temático de las “fronteras insulares” e islas fronterizas, al contribuir con nuevos datos y registros a la reflexión y al debate sobre las fronteras españolas (y europeas) en África.

En la Tabla 1 se trasladan las autoras y los autores que han analizado la problemática de las islas Chafarinas y las diversas perspectivas; la historia, la política y la geografía se unen para ofrecer una visión que supone un excelente punto de partida para observar al conjunto insular desde una óptica jurídica, que tiene en cuenta aspectos de la vida cotidiana y las especiales singularidades biológicas y geológicas del entorno, todos estos elementos ofrecen posibilidades para valorar la situación actual del conjunto insular, si bien, se centran en mayor medida en aquellos aspectos que pueden ayudar a reflexionar acerca de un futuro que vaya más allá del despoblamiento en el que al día de hoy está inmerso.<sup>1</sup>

La estructura de la investigación parte de la introducción, en la que destaca la revisión de la literatura. A continuación, en el siguiente apartado, se recogen las características geográficas, geofísicas y los aspectos ecológicos y medioambientales de la zona. El tercer apartado reconoce el proceso histórico de constitución de Chafarinas como territorio español, se tienen en cuenta el estilo de vida y las actividades económicas de sus habitantes y la evolución demográfica observada en las islas, para tratar de responder a las razones que pueden explicar el proceso de despoblación. En el cuarto apartado se analizan los complejos problemas fronterizos a los que se enfrenta, se presta especial atención tanto a los conflictos y fricciones con Marruecos, como a la presión migratoria, presión más potencial que real, pero que provoca cierta alarma a las autoridades españolas. El quinto apartado aborda, desde una perspectiva crítica y reflexiva, las posibles líneas de futuro del archipiélago, en términos de desarrollo y turismo sostenible, cuestión que precede a las pertinentes conclusiones.

---

<sup>1</sup> Los trabajos citados son una reflexión de un conjunto de temáticas, se ubican en las principales aportaciones de las investigaciones recogidas.

Tabla 1. Revisión de la literatura

Temática		Autor
Historia		
	Prehistoria	Bellver Garrido, J. A. (2013).
	Antigua y medieval	Gibaja, J. F., Carvalho, A. F., Rojo, M., Garrido, R. & García, I. (2012)
		Aragón Gómez, M. (2013)
		Gámez Gómez, S. (2013)
	Siglos XIX y XX	Esquembri Hinojo, C. (2013)
	General	López Tirado, J. (2002)
Geografía e historia		
		Reclus, E. (1890)
Política e historia		
		Mir Berlanga, F. (1980)
		Quirós Linares, F. (1998)
		Mariñas Otero, E. (1998)
		Bellver Garrido, J. A., Bravo Nieto & Gámez Gómez, S. (2013)
		Esquembri Hinojo, C. (2013)
		Lechado Granados, M. C. (2013)
		Calderón Vázquez, F. J. (2014)
Arquitectura e infraestructuras		
	Infraestructuras	Narváz López, F. (2013)
	Arquitectura militar	Bravo Nieto, A. (2013)
Sociedad y vida cotidiana		
		Lechado Granados, M. C. (2013)
Jurídica		
		Del Valle Gálvez, J. A. (2011)
		Verdú Baeza, J. (2014)
Biología-ecología		
		Villora Moreno, S. (1993)
		Tena Medialdea, J. (1996)
		Guallart Furió, J. & Afán Asensio, I. (2013)
		Birdlife International (s. f.)
		MAPA (2018)
Geología		
		Calderón, S. (1894-1895)
		Barrera, J. L. & Pineda, A. (2006)
Miscelánea		
		Verdú Baeza, J. (2014)

Fuente: elaboración propia

Las reflexiones y posibles conclusiones estarán relacionadas con el análisis de los cambios en la funcionalidad fronteriza de los enclaves españoles en la costa norteafricana. Una cuestión que ha ido sucediendo a lo largo del tiempo y ha originado la despoblación de estos lugares y su progresiva conversión en reservas naturales, de donde surge el debate en torno a los posibles usos turísticos sostenibles de territorios insulares (Carlsen & Butler 2011; Graci & Dodds, 2010).

De hecho, las opciones de un turismo de naturaleza, ornitológico y de avistamiento de aves se puede presentar como una opción de futuro, y constituirse en un instrumento para superar la actual situación de aislamiento fronterizo y la despoblación de las islas Chafarinas, así como la revitalización de las actividades económicas (Calderón Vázquez, 2013).

Además, a fin de afrontar sus perspectivas de futuro, el presente estudio aporta una síntesis de un conocimiento previamente disperso sobre los territorios insulares españoles norteafricanos. En este sentido, los aspectos cuantitativos del trabajo han utilizado la fuente archivística de los censos oficiales de 1910 (vol. 4) y 1920 (vol. 5) para los aspectos de mercado laboral y para la trayectoria que ha seguido la variable población en el conjunto de censos oficiales de población (1877-1970), consultados en el Instituto Nacional de Estadística (INE). Una información que ha proporcionado al trabajo una perspectiva de investigación escasamente desarrollada hasta el presente, que permite observar los ciclos demográficos y la transformación del territorio en términos de ocupación.

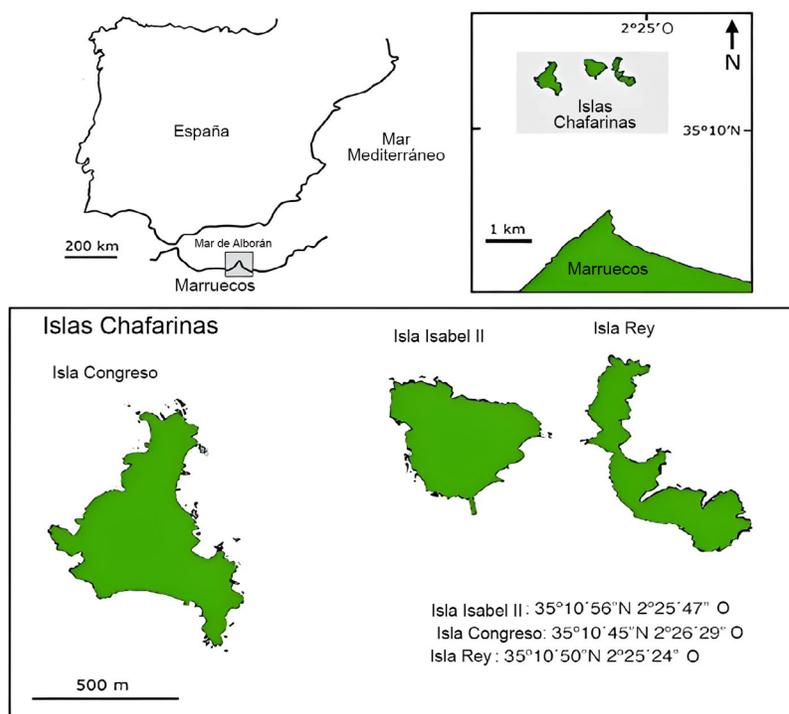
En cualquier caso, la complejidad del tema a tratar ha supuesto utilizar fuentes académicas hasta donde las temáticas han permitido, complementadas con la opinión de expertos y sus publicaciones en prensa. Hay que decir que la utilización de datos de fuentes primarias no está exenta de limitaciones, por las propias connotaciones que traen aparejadas el uso de cifras recopiladas sin la bondad que gozan en las últimas décadas los archivos referidos a las variables de población y actividades profesionales.

## El territorio insular fronterizo. Características geofísicas de Chafarinas, aspectos ecológicos y medioambientales

Las islas Chafarinas se encuadran en el conjunto de territorios de soberanía española situados en la costa norteafricana, denominados como *plazas de soberanía* (Tabla 2). Dicho conjunto puede dividirse en dos grandes grupos. Por un lado, los *espacios terrestres*, compuestos por las ciudades fronterizas costeras (Ceuta y Melilla) y el Peñón de Vélez de la Gomera. Por otro lado, los *espacios insulares*, integrados por dos archipiélagos (islas Chafarinas e islas Alhucemas). Las plazas de soberanía están integradas a la Unión Europea, constituyen la única frontera exterior europea en África (Figura 1).

El archipiélago se encuentra situado en el mar de Alborán, a 45 km al este del enclave español de Melilla y dista 3.3 km de la costa mediterránea marroquí (Ras el Ma) (Figura 1).

**Figura 1. Mapa de ubicación de las islas Chafarinas**



Fuente: elaboración propia con base en cartografía del Instituto Geográfico Nacional (IGN)

**Tabla 2. Fronteras españolas en el Norte de África**

Territorio	Tipología	Área km <sup>2</sup>	Altura m	Largo /ancho (m)	Distancia a la costa	Geolocalización	Población
Ceuta	Ciudad fronteriza costera	18.5	10/349	-	0	35°53'16.8" N 5°18'43.2" O	85 144
Melilla	Ciudad fronteriza costera	12.3	30/130	-	0	35°17'31.36" N 2°56'19.06" O	86 384
Peñón de Vélez*	Península	0.019	90	260/100	0	35°10'20" N 4°17'58" O	35
Islas Alhucemas**	Peñón de Alhucemas	0.015	2	170/86	Bra	35°12'54" N 3°53'47" O	35-50
	Isla Mar	0.014	4				0
	Isla Tierra	0.017	11				0
Islas Chafarinas	Isla Isabel II	0.153	137	500/400	4 km	35°11'00" N 2°26'00" O	60-70
	Isla Congreso	0.256					0
	Isla Rey	0.116					0

Fuente: elaboración propia con base en datos del Instituto Geográfico Nacional (IGN)

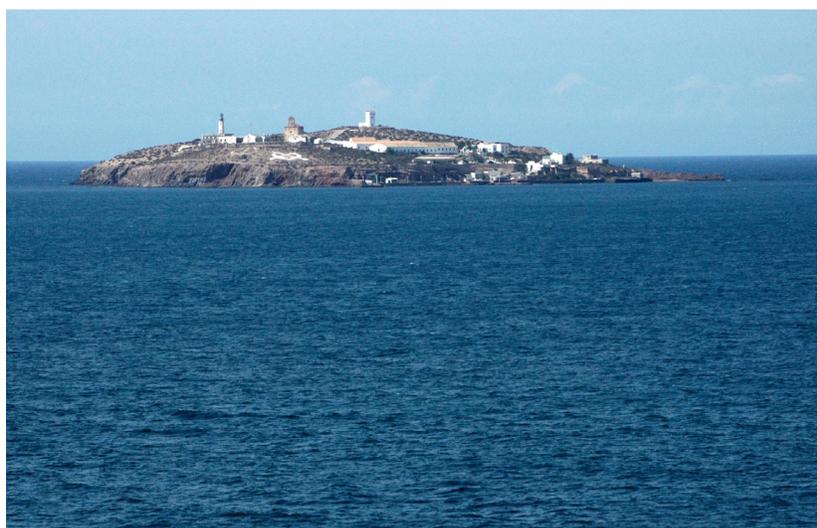
\* El Peñón de Vélez de la Gomera originalmente era una isla, pero tras un fuerte terremoto en 1934 se convirtió en península, unida a la costa por un pequeño istmo de arena. Está situado en la costa mediterránea marroquí a 126 km de Melilla y a 117 km de Ceuta.

\*\* El archipiélago de Alhucemas está situado en la costa mediterránea marroquí, en la bahía de Al-Hoseima, 155 km al este de Ceuta y 100 km al oeste de Melilla.

Las islas Chafarinas son un pequeño archipiélago de origen volcánico formado por tres islas que reciben los nombres de Congreso, Isabel II (la única habitada) y Rey. Se encuentran localizadas al sur de la península ibérica, en la zona sur del mar de Alborán, a unas 27 millas náuticas al este de Melilla y a 1.73 millas de la costa marroquí (MAPA, 2018).<sup>2</sup> A nivel histórico resulta interesante la descripción que se hace de este conjunto y su proximidad a Marruecos, una cuestión que ha marcado su trayectoria, como se señala en el texto de época De Sangroniz y Castro (1924).<sup>3</sup>

Congreso es la isla más occidental, la más grande y la que más se eleva sobre el nivel del mar. Isabel II (Figura 2) se encuentra entre las otras dos, separada 1 km de la anterior y a unos 175 m de la isla Rey, la isla más oriental que es más pequeña y la más baja, como se puede apreciar en las Tablas 3 y 4. La presencia humana se remonta al Neolítico, como atestiguan restos arqueológicos, como la cerámica cardial, y se ha mantenido más o menos estable hasta fechas recientes, a pesar de los cambios experimentados a lo largo de la historia (Gibaja et al., 2012).

**Figura 2. Isla Isabel II vista desde el Cabo del Agua (Marruecos)**



Fuente: González Novo, M. Licencia CC0

El archipiélago disfruta de un clima mediterráneo seco, fuertemente influenciado por los vientos dominantes (este u oeste). La orografía del terreno en Chafarinas se caracteriza por su superficie escarpada y su perfil costero es de morfología abrupta, abundan los acantilados de difícil acceso. La ausencia de manantiales o fuentes de agua potable hacen complicada la vida humana (Tabla 3).

<sup>2</sup> La descripción física detallada sobre las islas Chafarinas puede consultarse en la página electrónica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico: <https://www.miteco.gob.es/es/parques-nacionales-oapn/centros-fincas/chafarinas/descripcion.aspx>

<sup>3</sup> *Las Islas Chafarinas*, título de la obra citada, responde a los intereses del autor, como estudioso del entorno, que tuvo capacidad de influencia desde el cargo que pasaría a desempeñar en 1928, cuando tomó posesión de la Dirección General de Turismo. Durante su mandato se renovaron hoteles y residencias; se crearon los paradores de carreteras, las oficinas de información y el cuerpo de intérpretes y comenzó a aplicarse el crédito hotelero (De Quintana Bermúdez de la Puente, s. f.).

**Tabla 3. Características geográficas del archipiélago de las Chafarinas**

Clima		Área	Altitud (m)	Coordenadas	Distancia	Localización
Temperatura máxima	41.1° C	0.525 km <sup>2</sup> , 55.5 ha	137	35°11' N	3.3 km a la costa africana	Mar de Alborán, frente a la desembocadura del río Muluya
Temperatura mínima	5.2° C			2°26' O		
Humedad relativa	76.9 %				45 km E. Melilla	
Presión atmosférica	1 017.8 hPa.					
Precipitaciones	297.2 mm/año					

Fuente: elaboración propia con datos de MAPA, 2018.

Precisamente, esta situación y el conocimiento de los aspectos que se recogen a continuación son trascendentes en la medida que han sido generadores de múltiples conflictos a lo largo de la historia, lo que lleva a reflexionar y tenerlos en cuenta para plantear mejor sus opciones de futuro.

En cualquier caso, es interesante conocer la evolución de la protección ambiental de las especies, tal como se muestra en la Tabla 4, pues a través de ella se constata la presencia de esa riqueza marina de estos lugares tan singulares de esta zona del Mediterráneo.

### Aspectos históricos y demográficos: un camino hacia el despoblamiento social y económico

El poblamiento de las islas Chafarinas se puede remontar al Paleolítico, en la isla Congreso se encuentran piezas arqueológicas de gran interés que definían un pequeño hábitat, con la presencia de rastros de agricultura, ganadería y evidencias de recolección de moluscos. Posteriormente, las islas fueron conocidas por los romanos con el nombre de Tres Insulae, aparecen incluidas en el *Itinerario* del emperador Antonino (Verdú Baeza, 2014).

Las Chafarinas aparecen en los mapas portulanos más antiguos de los que se tiene constancia, como los de Pietro Visconti de Geres (1314), la Carta Catalana de Tastu y Buchon (1375), el portulano de Andrea Bianco (1436) y el de Juan de la Cosa (1493), una prueba de su importancia, como único puerto resguardado en la zona en caso de mal tiempo o mar gruesa (Gámez Gómez, 2013).

Aunque las islas Chafarinas estuvieron vinculadas funcionalmente a Melilla, desde la ocupación española de este enclave norteafricano en 1497 (Bravo Nieto, 1990), la toma oficial de las islas tuvo lugar en 1848. Dado el carácter estratégico de su posición, su posesión oficial por parte de España despertaría los celos de Francia, entre otras potencias europeas, que intentaría ocuparla con ambiciones territoriales en la zona (Mir Berlanga, 1980).

**Tabla 4. Evolución de las tipologías de protección ambiental en las islas Chafarinas (1982-2018)**

Tipo	Año	Normativa	Características
Reserva Nacional de Caza	1982	Real Decreto 1115/1982 Real Decreto 17/4/1982 BOE 1/6/1982	Mayor colonia de gaviotas de Audouin de toda su área de distribución mundial. Presencia de foca monje ( <i>Monachus monachus</i> ). Existencia de algunas especies interesantes de reptiles (eslizonas de Chafarinas, etcétera). Especies endémicas de flora. Fondos marinos en magnífico estado de conservación.
Área de especial protección (AEP)	1989	Directiva aves 79/409/CEE 1979 + Directiva 2009/147/EC	Parte de la Red Natura 2000. Áreas especiales para la conservación de aves.
Lugares de importancia comunitaria (LIC)	2006	SCI ES6300001 Islas Chafarinas	La LIC incluye nuevos hábitats y especies de interés comunitario: praderas de posidonia oceánica que hospedan la lapa gigante ( <i>Patella ferruginea</i> ), en peligro de extinción.
Zona especial de conservación Red Natura 2000	2018	Directiva de la UE (92/43/EEC). Real Decreto 190/2018 Real Decreto 6/4/2018	Áreas de conservación especial.

Fuente: elaboración propia con datos de MAPA, 2018.

En un principio, el archipiélago de Chafarinas fue una extensión insular del enclave de Melilla, las islas fueron utilizadas como espacio de recreo para actividades náuticas y de esparcimiento y como cantera de materiales, como sitio militar y de confinamiento de prisioneros tras la instalación tanto de la guarnición como del destacamento criminal en la isla Isabel II (Mir Berlanga, 1980). Asimismo, además de militares y presos, las diversas obras públicas realizadas en Chafarinas, especialmente la construcción del puerto (Narváz López, 2013; Ruiz Romero de la Cruz, 2004), atrajeron a trabajadores, civiles, pescadores y comerciantes (Mariñas Otero, 1998).

El abanico de funcionalidades fronterizas de las Chafarinas se amplió, incluyó la recepción y cuarentena de las tripulaciones procedentes de Hispanoamérica, así como de hospital de convalecencia para los heridos y enfermos de las guerras africanas (campañas del Rif Oriental), para aliviar así la presión sobre los saturados hospitales de Melilla (Iglesias, 2010; Martínez, 2016).

Tras la victoria española de Wad Ras (1859) y sus consecuencias: el Tratado de Paz de Tetuán (1860) y el Tratado de Comercio de Madrid (1861), se estableció un régimen de puerto libre en todos los territorios norteafricanos de España (Garrido Guijarro, 2014). Se introdujo así un sesgo colonial en el catálogo de funciones fronterizas de los enclaves norteafricanos, que a partir de 1863 sirvieron de plataformas para expandir las actividades mercantiles y reforzar la presencia española en suelo africano,

para desplegar, en el caso de Chafarinas, actividades comerciales con las costas vecinas, que se fueron abriendo a la influencia española.

Este nuevo papel fue diferente de la tradicional función fronteriza asignada a los viejos presidios españoles norteafricanos, la denominada “frontera africana” de España. Desde entonces los antiguos presidios ya no fueron vistos como meras empalizadas, destinadas a “detener, contener y controlar” a bereberes y turcos. A partir de ahí, su misión fue abrir el mercado magrebí a las exportaciones españolas. Por añadidura, el acrecentamiento de las frecuencias-destinos del transporte marítimo, unido a la mejora de las comunicaciones (al conectar por cables y telégrafo a Melilla), rompieron el aislamiento casi total que caracterizaba la vida en tales periferias insulares (Calderón Vázquez, 2014).

A su vez, el aumento de los servicios de vivienda, educativos, sanitarios y administrativos y el florecimiento de las actividades comerciales en todos los enclaves, especialmente visible en el periodo 1900-1920, favoreció el aumento de la población. Tan importante fue esta nueva funcionalidad fronteriza para el gobierno español que procedió al cierre de las cárceles en todas las posesiones norteafricanas, lo que repercutió muy positivamente en la apreciable mejora de las condiciones de vida (Quirós Linares, 1998).

El despliegue de las actividades económicas en las islas Chafarinas trajo consigo una “explosión” de la vida urbana, surgiendo casi de la nada un “pueblo blanco” en la isla Isabel II, con iglesia, tiendas, un teatro, casino, telégrafo, servicios de correo, escuela, etcétera. Una localidad donde residía una peculiar comunidad militar-civil, como muestran los datos de las Tablas 5 y 6, en las que se refleja fielmente la etapa de mayor población y vitalidad urbana en las Chafarinas.

Numerosos testimonios hablan de una comunidad integrada, a pesar de las diferencias existentes, una sociedad hispano-católica en la que existía una cierta vida social en torno a la cultura y el deporte (Lechado Granados, 2013, p. 89)<sup>4</sup> reflejaba la prosperidad económica resultado del aumento de determinadas actividades como la construcción, la pesca y el comercio con los puertos de la Argelia francesa (Nemours y Kis, principalmente) y la costa vecina de Quebdana.

**Tabla 5. Características de la población residente en las islas Chafarinas (1910-1920)**

	Población		Alfabetizados		Iletrados		Solteros		Casados		Viudos	
	Hombres	Mujeres	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Censo 1910	567	169	370	85	188	78	458	110	102	53	7	6
Censo 1920	187	131	124	85	39	38	115	72	44	41	4	8

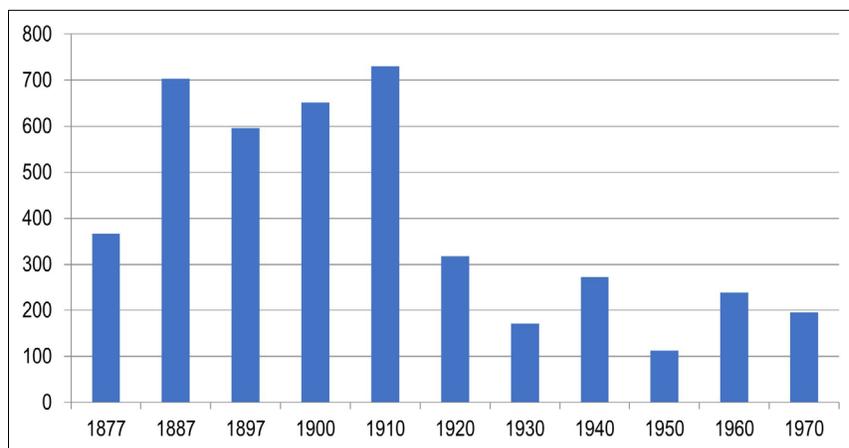
Fuente: elaboración propia con base en Calderón Vázquez, 2013. Datos de INE, s. f.-a, s. f.-b

<sup>4</sup> Se tiene constancia de la representación de obras de teatro cada semana y del interés que despertaban los partidos de fútbol que se celebraban entre el equipo local el Español de Chafarinas y las tripulaciones de los barcos que se refugiaban en su rada, algunos de ellos franceses.

En cuanto al comercio *irregular*, el contrabando era un recurso habitual en la zona de influencia de los enclaves (Pastor Garrigues, 2006), se trataba de un flujo comercial tolerado por las autoridades españolas. En el caso de Chafarinas los principales productos con los que se traficaba (al igual que en los enclaves de Alhucemas y Vélez) eran las armas de fuego, los rifles Winchester, y los Remington que dejaban grandes márgenes de beneficio, para ello se utilizaba la deshabitada isla Congreso, donde se ocultaban los envíos hasta su posterior venta a los marroquíes (Esquembrí Hinojo, 2013).

El establecimiento del Protectorado Franco-Español (1912-1956) en Marruecos cambió estructuralmente la situación y condición de los enclaves españoles en el norte de África, ya que los centros urbanos continentales (Melilla y Ceuta) iniciaron un periodo de vertiginosa expansión socioeconómica, a consecuencia de su condición de centros urbanos costeros, dotados de las únicas infraestructuras portuarias apropiadas en ese tramo de la costa norteafricana. Por contra, la llegada del Protectorado supuso para los enclaves insulares su paulatino abandono y despoblación, dadas las mejores perspectivas socioeconómicas que se proyectaban en el continente europeo para los habitantes de las islas.

**Figura 3. Evolución de la población de las islas Chafarinas (1877-1970)**



Fuente: elaboración propia con base en Calderón Vázquez, 2014. Instituto Nacional de Estadística (INE), Censo de Población (1877-1970), <https://www.ine.es/inebaseweb/71807.do?language=0#>

Según los datos disponibles (Figura 3), el punto de inflexión de la presencia de civiles en las Chafarinas se produjo durante el periodo 1910-1930, finalizada la guerra del Rif (1927), con connotaciones económicas y políticas (Díaz Morlán, 2015; Moga Romero, 2010; Paniagua López, 2018), cuando comenzó a acelerarse su despoblación, al pasar de 730 habitantes (1910) a 173 (1930), lo que supondrá la pérdida de 77% de su población. En las islas solo quedaron militares, funcionarios civiles y sus familiares. La pérdida de habitantes alcanzó su pico en la década de 1950, cuando la población de las Chafarinas en su conjunto solo ascendía a un centenar de personas.

Tabla 6. Mercado laboral y ocupación en las Chafarinas (1910-1920)

Actividades económicas	1910		1920	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Agricultura, pesca y caza	4		1	
<b>Industrias manufactureras</b>				
Industrias alimentarias	3		2	
Confección (vestimenta y sombrerería)	2		1	2
Construcción (edificios)	15		5	
Energía	1			
<b>Terciarias y servicios</b>				
<b>Comercio</b>			4	
Exportaciones, comisionistas y agentes				
Farmacias y venta de productos químicos			1	
<b>Hostelería-turismo</b>				
Otras tiendas	4		3	
Correos, telégrafos y comunicaciones	3		3	
<b>Transporte</b>				
Transporte marítimo	10			
Senderos, calles y carreteras	1			
<b>Fuerzas de seguridad</b>				
Ejército de tierra	319		43	
Armada	81		17	
<b>Capellanes</b>	3		10	
Capellanes católicos	1		1	
Otros servicios	1		1	
<b>Profesiones liberales</b>				
Médicos			3	
Maestros	2	1	1	2
Copistas y traductores	4			
Arquitectos e ingenieros	1		1	
<b>Rentistas</b>			1	2
<b>Trabajadores domésticos</b>				
Miembros de familias		122		70
Servidores domésticos	1	6	1	1
<b>Asignaciones genéricas</b>				
Comerciantes	1			
Dependientes de comercio	1			
Cajeros y contables	1			
Empleados	2			

Dependientes de almacén				
Mecánicos	2			
Peones y braceros	33			
<b>Improductivos</b>				
Niños	19	<b>29</b>	31	27
Estudiantes de primer grado	43	<b>30</b>	11	15
Estudiantes	8		6	
Mendigos y prostitutas	1		18	
Profesión desconocida (sin calificar)			22	12
<b>Total</b>	<b>567</b>	<b>192</b>	<b>187</b>	<b>131</b>

Fuente: elaboración propia con base en Calderón Vázquez, 2013. Datos de INE, s. f.-a, s. f.-b

Entre 1952 y 1953 se produjeron algunos intentos de frenar el declive económico y demográfico de las Chafarinas, se puso en marcha una mediática campaña denominada “vivificación de las islas” destinada a la revitalización socioeconómica de las islas, con una serie de proyectos y obras a realizar. Entre estos destacaba la restauración de la iglesia y de varios edificios y otras obras, con la finalidad de permitir la entrada de grandes barcos y buques atuneros, e instalaciones para el fomento de la industria pesquera. También se proponía la construcción de un albergue turístico y el restablecimiento del servicio de transporte semanal con Melilla para “los numerosos turistas” que se esperaba que visitaran las islas (Esquembri Hinojo, 2013).

El fin del Protectorado y la independencia de Marruecos en 1956 supuso para los enclaves insulares españoles la recuperación de su plena condición de frontera, se reforzaron los destacamentos de guarnición y familiares, así como la presencia de algunos civiles, generalmente empleados públicos, con oficios como fareros, telegrafistas, carteros, maestros, panaderos, mecánicos, etcétera.

Las comunicaciones marítimas entre las islas, las ciudades de Ceuta y Melilla y la península se realizaron a través de una línea marítima que ponía en servicio barcos de aprovisionamiento, para unir a Ceuta y Melilla con islas y peñones. Esta línea se mantuvo hasta la mitad de los años de 1980, momento en el que, con la entrada en vigor del “Plan Meta” (1985), el abastecimiento se realizó semanalmente mediante helicópteros militares, complementados en caso de necesidad por buques de la Armada Española.

En las últimas décadas del siglo xx, los avances tecnológicos, la automatización de los faros y las comunicaciones favorecieron la pérdida de sus últimos civiles. En el caso de Chafarinas, abandonaron las islas durante la década de 1980, y sus puestos de trabajo fueron amortizados o sustituidos por los militares (Calderón Vázquez, 2014).

En concreto, en 1986 se cerró la línea marítima que unía Melilla y Chafarinas (Esquembri Hinojo, 2013), con lo que las Chafarinas perdieron su población civil y sus equipamientos. De hecho, la reducción de personal militar repercutió especialmente en la Compañía del Mar, lo que afectó la disponibilidad de embarcaciones, cuando a mediados de la década de 1990 se retiraron los últimos de los llamados “barcos mixtos” que prestaban servicio en las islas. Por este motivo, las comunicaciones marítimas con Chafarinas quedaron limitadas a los buques de la Armada, que transportaban materia-

les y suministros para abastecerlas, principalmente de agua potable. En este sentido, se han dejado sentir con fuerza los efectos de la profesionalización y modernización del Ejército español (Esquembri Hinojo, 2013).<sup>5</sup>

Desde 2012 está presente en las Chafarinas una brigada de la Guardia Civil especializada en la lucha contra el tráfico de estupefacientes. También hay un grupo de arqueólogos que están realizando importantes investigaciones en el yacimiento neolítico de Zafrin. Ocasionalmente hay presencia de operarios de la Autoridad Portuaria y campamentos de trabajo temporal que combinan la investigación arqueológica con la limpieza y reparación de antiguos caminos (Narváz López, 2013, p. 85).

## Islas en la frontera: conflictos y presión migratoria

La importancia de Chafarinas en el contexto del Mediterráneo y en particular de la zona mauritana-tingitana ha sido en el pasado un espacio de litigio, donde han chocado las grandes placas tectónicas, en este caso, económicas y culturales, con dos mundos, el Norte y el Sur tradicionalmente opuestos (Braudel, 2001).

Fenómenos como la bomba demográfica africana y magrebí (Swedenburg, 2007) o el choque entre las dos orillas mediterráneas, muy diferentes en términos religiosos, étnicos, culturales y de estilo de vida, estimulan y potencian los conflictos. A todo ello se suman los problemas del narcotráfico, la inmigración irregular y otras cuestiones de seguridad (Bramwell & Lane, 2012).

### *Conflictos fronterizos*

El perfil conflictivo de la zona del estrecho de Gibraltar sigue vigente y nada parece indicar que vaya a dejar de serlo en el futuro (Calderón Vázquez, 2013), un espacio geográfico que concentra aspectos claves de la política exterior española (Del Valle Gálvez, 2019). En la actualidad se observa en la zona del estrecho de Gibraltar todo un crisol de conflictos que se combinan y solapan, aunque de forma latente: desde la confrontación Norte-Sur o la riqueza-pobreza (Carling, 2007; Gold, 1999; Velasco, 2007). Desde la óptica del conflicto, la Tabla 7 presenta los factores que intervienen en los litigios en la frontera hispano-marroquí.

El detonante conflictual fronterizo más importante actualmente responde, entre otras causas, a las diferencias de riqueza entre España y Marruecos, palpables en numerosos indicadores, no solo en el PIB per cápita.<sup>6</sup> Así, los diferenciales también resultan evidentes en el IDH (índice de desarrollo humano). En el caso de Marruecos, con un valor de 0.686, corresponde a un país de desarrollo humano medio, mientras que

<sup>5</sup> En los últimos años la población de las islas está integrada por el destacamento militar compuesto por una sección de infantería (entre 25 y 30 soldados) y un pelotón de los servicios marítimos del Ejército (la Compañía del Mar). Normalmente se pueden encontrar algunos militares de los servicios de comunicaciones y apoyo logístico, encargados de la vigilancia y guardia del territorio, así como pequeños grupos de científicos (biólogos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas). También existe una instalación permanente del organismo público Parques Nacionales, con un pequeño número de técnicos medioambientales.

<sup>6</sup> Indicador que en el caso de Marruecos es de 2 718 € mientras que el de España asciende a 23 690 €. Datos recogidos de <http://macro.com> 2020 (consultado el 14 de diciembre de 2021).

en España el valor es de 0.904, es decir, un país de desarrollo humano muy alto. Cuestión que explica e interviene en los saltos a las vallas metálicas de Ceuta y Melilla.

De hecho, la cuenca mediterránea ha presentado en los últimos siglos un carácter fronterizo, que constituye una zona limítrofe entre el mundo europeo-occidental frente al mundo árabe-africano, entendidos como bloques étnico-culturales de signo conflictivo y excluyente.

El hecho de ser frontera europea, unido a las fuertes desigualdades existentes en términos de renta, riqueza y nivel de vida entre la orilla europea y la africana del Mediterráneo, genera presiones migratorias desde la costa sur mediterránea hacia la norte, que se convierte en corrientes migratorias que desembocan en los territorios fronterizos hispano-marroquíes, que intentan alcanzar la deseada Europa (Wolf, 2018).

**Tabla 7. Principales factores de fricción entre España y Marruecos**

Factores	Temáticas y autores
Antropológico	Europa versus África y el Maghreb (Vives, 2011).
Cultural	Cristianos occidentales versus musulmanes magrebíes (Loureiro Souto, 2015; Vives, 2011).
Colonial	España como excolonizador versus Marruecos como excolonia (Ferrer-Gallardo, 2008; Ferrer Gallardo 2008).
Factor Norte-Sur	Existencia de grandes desigualdades socioeconómicas (en términos de renta, riqueza y nivel de vida) entre ambos lados de la frontera hispano-marroquí (Carling, 2007; Gold, 1999; Velasco, 2007), puesto que el PIB per cápita de España multiplica por 13 al de Marruecos, cuando el escalón de Estados Unidos y México arrojó una ratio media de 7.1 entre 1970 y 2001 (Moré, 2003). Por ello, se trata de una de las fronteras más desiguales del mundo.
Presión migratoria	Las desigualdades socioeconómicas atraen grandes flujos migratorios irregulares, ya procedentes del Magreb, del África subsahariana o incluso de otras partes del mundo, lo que genera una enorme presión migratoria en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y, en menor medida, en los archipiélagos de Alhucemas y Chafarinas (Carling, 2007; Naranjo Giraldo, 2014).
Reclamaciones de Marruecos a los territorios españoles en el norte de África	Reivindicaciones constantes de la marroquinidad de los territorios de soberanía española. Las reivindicaciones diplomáticas y políticas se producen combinadas con fricciones fronterizas de distinto nivel: hostilidades fronterizas endémicas o incluso violencia fronteriza. En sus reivindicaciones territoriales Marruecos invoca la geografía (y su lógica de continuidad territorial) pero parece ignorar la historia (Del Valle Gálvez, 2011, 2021).
Conflictos y cooperación	Los conflictos y las dificultades en las relaciones de Marruecos con España no siempre han estado delimitadas por una cooperación, que se hace cada vez más necesaria para lograr mejoras en los territorios a ambos lados del Mediterráneo (Ferrer Lloret, 2017; García Hernando, 2008; González García, 2012; Iglesias, 2010; Moreno García-Cano & Fernández de Bobadilla Fernández, 2019). Los conflictivos se han reducido considerablemente con la vinculación de ambos Estados a la Comunidad Económica Europea (CE)/Unión Europea (UE) España con su membresía y Marruecos con su Estatuto Avanzado en la UE (Calderón Vázquez et al., 2023; Del Valle Gálvez, 2022).

Fuente: elaboración propia

## Presiones migratorias en las islas Chafarinas

La incorporación del Reino de España a la Unión Europea (UE) ha supuesto que todos los territorios españoles de la costa norteafricana se conviertan en fronteras exteriores de la UE (Driessen, 1996; Ferrer Gallardo, 2008). Adicionalmente, la inclusión de España en el Espacio Comunitario o Espacio Schengen<sup>7</sup> trajo consigo el cierre y el blindaje del perímetro fronterizo terrestre.<sup>8</sup> Esta medida se justifica por la necesidad de establecer el control de la inmigración y el tráfico ilegal de personas (Ferrer-Gallardo, 2008). En ese momento se construyeron las *vallas fronterizas*, que constituyen una *primera imagen* de ambas ciudades en muchos medios de comunicación internacionales, lo que refuerza el concepto de *fortaleza europea*, cada vez más extendido (Castan Pinos, 2008; Geddes, 2000); en cierto sentido, ambas ciudades son el límite sur del “muro europeo” (Zurlo, 2005, 2011).

En este contexto, los archipiélagos de Chafarinas y Alhucemas, que ya eran parte de la frontera marítima hispano-marroquí, también se convirtieron en “frontera exterior europea”, con lo que debieron asumir todas las consecuencias de la “europeización” que ha supuesto para Chafarinas, a partir de 2012, la aparición de una presión migratoria, hasta entonces desconocida (Sánchez-Montijano & Zaragoza Cristiani, 2013), que observa una llegada más frecuente de embarcaciones menores, las denominadas “pateras” o “cayucos” a las costas de Chafarinas (Caro, 2019; EFEdata & *La Razón*, 2012). Fenómeno que parece responder más a una *diversificación* de las rutas de entrada en Melilla dada la enorme dificultad de acceder por la frontera terrestre a la ciudad, tras el blindaje de su perímetro fronterizo terrestre (Sánchez-Montijano, 2012).

La prolongación en el tiempo de esta emergencia migratoria ha supuesto la activación de las funciones de control migratorio fronterizo en las Chafarinas y reforzado la presencia policial y militar (EFE, 2012). Asimismo, se ha hecho habitual en la zona la presencia de los equipos de salvamento marítimo, normalmente los buques de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima,<sup>9</sup> los denominados *Salvamar*, pertenecientes a los centros de coordinación de la zona del estrecho, con base normalmente en el puerto de Almería.

Llegados a este punto se hace necesaria una cierta reflexión sobre la denominada *presión migratoria* en Chafarinas, entendida como “presión que ejerce en determinadas fronteras la llegada masiva o continua de migrantes” (Tesoro de Migraciones Internacionales Contemporáneas, 2010). Una cuestión que ha servido como pretexto para

<sup>7</sup> El Acuerdo de Schengen (rubricado en la ciudad luxemburguesa de Schengen en 1985 y en vigor desde 1995) marca un espacio común —denominado Espacio Schengen— que comprende una gran parte del continente europeo. En la actualidad forman parte de este los siguientes países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, República Eslovaca, Suecia y Suiza. <https://www.interior.gob.es/opencms/ca/servicios-al-ciudadano/tramites-y-gestiones/extranjeria/acuerdo-de-schengen/index.html>

<sup>8</sup> En virtud del Acuerdo de Schengen se suprimieron los controles en las fronteras interiores (es decir, las fronteras entre los países miembros de la UE y signatarios del acuerdo) para trasladar dichos controles a las fronteras exteriores (con terceros países).

<sup>9</sup> Salvamento Marítimo es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Creada en 1992 por la *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*, entró en funcionamiento en 1993 y su finalidad esencial es la protección de la vida en la mar en el área de responsabilidad de salvamento española (Salvamento Marítimo, 2020).

generar una respuesta oficial muy poco asertiva hacia migraciones y migrantes, orientada, simplemente, al mantenimiento del *statu quo* oficial del territorio.

La llegada de pateras y personas a un territorio insular, fenómeno hasta el momento desconocido, tuvo poco impacto sobre el territorio y sus efectos medioambientales fueron bastante limitados, dada la reducida cantidad de los grupos de llegada (varias decenas de personas como máximo) y lo reducido de la duración de su estancia en Chafarinas (un arco temporal de 24 a 48 horas máximo), hasta la llegada de la embarcación Salvamar de turno.<sup>10</sup>

La “presión migratoria” resulta más bien presión mediática o, si se quiere, ruido mediático. Lo cierto es que esta situación genera una alarma en la medida en que estas islas e islotes se convierten en una especie de *hot spot* en las rutas de migración ilegal que pretende llegar a territorio europeo. Además, estas llegadas se producen en islas “pegadas” literalmente al litoral marroquí, lo que evidencia, una vez más, la enorme vulnerabilidad fronteriza de estos pequeños archipiélagos (Soto, 2020).

El desafío migratorio ha aumentado en los últimos años, a Chafarinas llegan pequeños grupos preferentemente de mujeres y niños (Ikuspegi, Observatorio Vasco de Inmigración, 2019) quienes, tras una corta travesía nocturna desde el cercano litoral marroquí (distante solo 3-4 km de Ras el Ma, o Cabo de Agua), acceden a las islas (Soto, 2020). Ello provoca que la ansiada llegada a tierra pueda resultar “dramática” por las circunstancias del desembarco (Comisión Española de Ayuda al Refugiado [CEAR], 2021; EFE, 2019).

Hasta 2018, la llegada de pateras a Chafarinas tenía un carácter más bien episódico y puntual. Fue en 2012 cuando pequeñas embarcaciones comenzaron a arribar a las islas (Verdú Baeza, 2014).<sup>11</sup> El evento se reprodujo en 2014 sin continuidad en los años posteriores.<sup>12</sup> Pero fue a lo largo de 2019 cuando tuvieron lugar constantes desembarcos (Soto, 2019), que registraron su punto álgido durante la Navidad de 2019 (Europa Press, 2019; Ikuspegi, Observatorio Vasco de Inmigración, 2019)<sup>13</sup>. A partir de ese momento, la llegada de nuevas embarcaciones parece desacelerarse notablemente en los últimos años, tanto en 2020 como en 2021 (Ministerio del Interior, 2020, 2021). Tónica que se mantuvo durante 2022 a tenor de los datos ofrecidos en el informe quincenal *Inmigración irregular 2022* del Ministerio del Interior (Ministerio del Interior, 2022), que agrupa datos desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2022, donde se registraron solo 71 llegadas por vía marítima a Melilla en 12 pequeñas embarcaciones (puerto de referencia de Chafarinas).

<sup>10</sup> Aunque pueden darse excepciones en caso de tormenta o indisponibilidad de los dos buques Salvamar operativos en la zona (Varo, 2019). Asimismo, los puntos de atraque se ubican en lugares muy concretos del perímetro insular, normalmente la escarpada costa sur de la isla Congreso, más específicamente en la zona denominada Playa Larga. Por todo ello, el posible impacto ambiental de los grupos migrantes es más bien reducido.

<sup>11</sup> Entre el 3 y el 15 de mayo, un total de 30 inmigrantes, a bordo de tres embarcaciones distintas, arribaron a la isla Congreso, la más próxima a territorio marroquí (Redacción El Faro, 2012).

<sup>12</sup> Cuando llegaron a las islas siete inmigrantes subsaharianos que fueron devueltos a Marruecos por las autoridades españolas (EFE, 2014).

<sup>13</sup> Desde agosto hasta el cierre de diciembre, llegaron a las Chafarinas 790 personas en 42 pateras. En total, según los informes quincenales sobre inmigración irregular del Ministerio del Interior, en 2019 llegaron 906 personas en 48 pateras, mientras que en 2018 lo hicieron 918 en 34 (Ikuspegi, Observatorio Vasco de Inmigración, 2019; Ministerio del Interior, 2019).

La evidente desaceleración en las llegadas obedece a un mayor control del perímetro marítimo de las islas tanto por parte española (a través de la Guardia Civil,<sup>14</sup> como por efectivos de la Armada presentes en la zona) como del lado marroquí (la Gendarmería y Real Armada) que ejercen un control del mar y de la costa marroquí para impedir que cualquier embarcación se aproxime al perímetro de las Chafarinas (Público & EFE, 2022), celo poco frecuente en otras localizaciones fronterizas hispano-marroquíes.<sup>15</sup>

Además del *control reforzado* por ambos estados, la práctica habitual de la denominada “devolución en caliente”<sup>16</sup> en la zona de Chafarinas (Entrepueblos Org., 2020), desestimula la llegada de pequeñas embarcaciones a las islas (Zuloaga, 2021). Estas prácticas en la frontera insular de Chafarinas, y por ende en el resto de las zonas fronterizas hispano-marroquíes, ha generado una polémica entre instituciones como ACNUR y Naciones Unidas e importantes organizaciones no gubernamentales defensoras de los derechos humanos, al igual que Amnistía Internacional, CEAR, etcétera, y el propio Defensor del Pueblo de España. Sin dejar de largo la opinión pública española que se pronuncia en este asunto, que lo considera una violación reiterada de los derechos humanos, precisamente de las personas más vulnerables, como son los migrantes irregulares y refugiados.<sup>17</sup> El Servicio Jesuita a Migrantes (SJM) y la Asociación Marroquí de Derechos Humanos (AMDH) denuncian que desde 2020 los migrantes que llegan a Chafarinas en lugar de ser llevados a Melilla (procedimiento regular) son entregados a las patrullas marroquíes para su devolución, lo que implicaría un alto nivel de complicidad *de facto* hispano-marroquí (Público & EFE, 2022).<sup>18</sup>

---

<sup>14</sup> Control que además de las preocupaciones migratorias tiene una finalidad muy clara de obstaculizar la acción de los narcotraficantes, que tienden a refugiarse en las calas y enclaves más protegidos del fuerte viento de Levante, común en la zona. En este sentido, un informe del 5 de febrero de 2018 del Equipo contra la Delincuencia Organizada y Antidroga de la Comandancia de la Guardia Civil de Melilla consideraba que “Las Islas Chafarinas por su situación, distribución y orografía del terreno, son un lugar propicio para el cobijo de embarcaciones destinadas al narcotráfico” (Zuloaga, 2021).

<sup>15</sup> Como recientemente evidenció la “crisis migratoria de Ceuta”, en mayo de 2021. Probablemente, un acto deliberado de injerencia hacia España, con la intención de que modifique su política exterior en un punto neurálgico del interés de Marruecos: el reconocimiento de su soberanía sobre el Sáhara occidental (Del Valle Gálvez, 2021, p. 10).

<sup>16</sup> Así, el 3 de enero de 2020, un grupo de 42 personas migrantes, entre ellas mujeres y niños, llegaron de madrugada a la isla Congreso del archipiélago de Chafarinas. Esa misma tarde, la Guardia Civil realizó la devolución sumaria de las 42 personas migrantes (Entrepueblos Org., 2020). Se puede conceptualizar la “devolución en caliente” como la práctica de gestión fronteriza realizada por las fuerzas y cuerpos de seguridad estatales de expulsar del país (en este caso España) a un inmigrante irregular en el momento en el que intenta cruzar la frontera, sin aplicársele ninguna de las protecciones y garantías legales existentes y vigentes en el territorio nacional. En definitiva, la expulsión a personas migrantes o refugiadas inmediatamente, sin la debida protección ni garantías.

<sup>17</sup> Sin embargo, ni el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (TEDH) que se pronunció sobre la temática en febrero de 2020, ni el propio Tribunal Constitucional Español terminan de condenar o prohibir abierta y genéricamente dicha práctica que desde 2015 es “legal” al estar recogida y en vigor en la “Disposición final primera” de la *Ley de Seguridad Ciudadana* de 2015.

<sup>18</sup> Hasta 2019, la Guardia Civil trasladaba a los migrantes que desembarcaban en Chafarinas a Melilla, donde se los identificaba y les prestaban asistencia. Los que solicitaban protección oficial se quedaban en el Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes (CETI).

## Discusión y reflexiones: las islas Chafarinas y sus retos de futuro

Las islas Chafarinas (junto a las islas Alhucemas) constituyen el tramo insular y marítimo de la frontera hispano-marroquí. En términos territoriales estos pequeños archipiélagos se caracterizan por su vulnerabilidad y fragilidad al estar prácticamente “incrustadas” en la costa marroquí, en el caso de Alhucemas o a muy poca distancia como en Chafarinas. Ello las hace militarmente indefendibles y, lo que es más importante, complica la definición de sus aguas territoriales, sus límites y a veces, incluso, la propia línea fronteriza (como en el caso del Peñón de Vélez de la Gomera), a menos que desde el otro lado de la frontera se muestre una actitud positiva y de cooperación.

Al tratarse de una temática *sine qua non*, la cooperación hispano-marroquí o la ausencia de la misma ha marcado muy significativamente en las últimas décadas las vicisitudes y la vida de ambos archipiélagos y del resto de las zonas fronterizas hispanas en el norte africano. Dada la dinámica de los constantes roces fronterizos entre uno y otro país, tanto los archipiélagos de Chafarinas y Alhucemas como el resto de los territorios norteafricanos de soberanía española constituyen una fuente constante de enfrentamientos con el Reino de Marruecos.

Para una importante corriente de autores, una adecuada implementación del turismo sostenible debe poner el énfasis en la gestión sistemática de los siguientes aspectos: degradación ambiental, generación de beneficios económicos para las comunidades receptoras y percepción de los residentes (Cole, 2012; Diedrich & García-Buades, 2009; Kim et al., 2013; Tosun, 2000).

De hecho, la corriente de pensamiento crítico rechaza el uso del término *turismo sostenible*, pues sugiere que su uso puede ser instrumentalizado por actores políticos, cuyo objetivo real es, de alguna manera, “reverdecer” lo que es simplemente crecimiento económico (Bramwell & Lane, 2012; Higham, 2007; Honey, 2008; Hunter, 2002; Sharpley, 2010; Weaver & Oppermann, 2000).

Debe tenerse en cuenta que el aumento de llegada de visitantes por actividad turística en las islas, especialmente en las de reducido tamaño, que suelen tener existencias de recursos naturales limitadas, puede presionar el uso de estos hasta su límite de viabilidad o, incluso, más allá de los niveles sostenibles, como ha sucedido en el contexto del turismo de masas en el Mediterráneo, donde se observa un enorme impacto en sus islas y zonas costeras (Bramwell, 2004; Obrador Pons et al., 2009). Y, en cualquier caso, habrán de considerarse los estudios sobre el impacto del turismo en los destinos insulares, pues han demostrado las externalidades positivas y negativas que genera (Baldacchino & Milne, 2000; Briguglio et al., 1996; Conlin & Baum, 1995; Gössling, 2003; Lockhart & Drakakis-Smith, 1996).

Lo cierto es que tras el debate del interés turístico de espacios donde la naturaleza se erige como un valor esencial, con opciones de explotación económica, la designación de Chafarinas como Refugio Nacional de Caza en 1982 marcó un punto de no retorno en la vida de estas islas, al iniciar un nuevo ciclo de actividades relacionadas con el medio ambiente y el desarrollo sostenible, que puede favorecer su conservación y su revitalización.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Al tener en cuenta que la instalación de la estación biológica contó con su correspondiente plantilla de personal científico y administrativo, dependiente del Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

Por lo tanto, las cuestiones relacionadas con el impacto ambiental del turismo, la gestión de residuos y la conservación de la biodiversidad pueden ser mucho más sensibles en las islas que en otros destinos turísticos. Por esta razón se habla de la “paradoja del turismo en las islas” (Hall, 2010), ya que la llegada de importantes flujos turísticos podría alterar el frágil equilibrio ecológico insular, y afectar negativamente a aquellos recursos naturales y culturales que precisamente han despertado el interés turístico en los territorios insulares.

## Conclusiones

La problemática de las islas Chafarinas es bastante compleja pues, ya reconocía Varela en el último cuarto del siglo XX, goza de un paraje privilegiado, pero con futuro incierto (Varela, 1981). Los archipiélagos de las Chafarinas y de Alhucemas y en general el resto de los territorios españoles del norte de África constituyen una fuente constante de enfrentamientos con el Reino de Marruecos, una cuestión que tiene su peso en la política y gestión del territorio, en la medida que es actualmente uno de los principales socios comerciales de España, por lo que, de cara a un futuro de prosperidad, deberá tenerse en cuenta las sensibilidades del país vecino, y hacerle partícipe de las iniciativas que puedan llevarse a cabo, en particular de aquellas que puedan convertirse en vectores de desarrollo local sostenible.

La ausencia de actividades económicas unida a la gestión militar de las islas, junto con su creciente protección medioambiental, ha sentado las bases para la generación de un espacio natural único en un mar Mediterráneo muy degradado por la contaminación y la destrucción de hábitats. Por ello, este recurso natural, probablemente uno de los últimos en el Mare Nostrum, tiene que ser estudiado en profundidad y divulgar los resultados de las investigaciones que se han llevado a cabo, de lo contrario, estas islas fronterizas serán un peculiar santuario ecológico, pero sin contribución a la sociedad que lo ha creado.

En este sentido, la resolución de los conflictos en la frontera insular de Chafarinas pasa por adoptar una serie de medidas sustentadas en el *turismo sostenible*, tal y como aparece planteado para los pequeños estados insulares en desarrollo (PEID) por la Organización Mundial del Turismo, que promueve la economía azul, en consonancia con la meta 14.7. de los objetivos del desarrollo sostenible (ODS), para evitar que los efectos negativos del turismo acaben degradando los recursos medioambientales existentes, especialmente interesante para microislas como las Chafarinas. En este sentido, podría crearse un gran centro internacional de investigación especializado en ecología marina mediterránea, gestionado y patrocinado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) la Unión Europea y la Unesco, con participación de Marruecos, que posibilite el acceso a las islas de investigadores, científicos y biólogos de todo el mundo y que ayuden a la difusión mundial del santuario, podría ser un buen principio para sacar a las islas del *impasse* en el que se encuentran.

Para que estas propuestas no terminen siendo un mero voluntarismo, se hace imprescindible una revisión del tradicional posicionamiento de España en la zona norteafricana, puesto que la situación actual tiene mucho que ver con las decisiones tomadas en el pasado y no solo en el sentido de las acciones y decisiones observadas

en el largo plazo, como ha sido el vaciado de las islas, o su conversión en meras bases militares, etcétera, sino también en el de las omisiones, como la inercia a mantener una presencia en África, pero sin una clara perspectiva o visión de futuro.

Por ello, ofrecer un desarrollo basado en la actividad turística sostenible, que requiera la necesaria cooperación de Marruecos, que integre este espacio dentro de una oferta turística más amplia, que incluya al país vecino, podría ser el embrión de una política que ayude a la disolución paulatina de los conflictos existentes en la perspectiva de un beneficio mutuo a medio y largo plazo, aun conociendo las dificultades que esto entraña, por la siempre delicada situación de las plazas de Ceuta y Melilla, sin olvidar el papel que juega en este contexto de proximidad geográfica el archipiélago canario. Obviamente, será necesario efectuar inversiones públicas para regenerar las infraestructuras de vivienda, transporte y comunicación en las Chafarinas, con especial énfasis en las tecnologías digitales, para facilitar la vida de los residentes.

Superar este *impasse* supone abordar la brecha socioeconómica, ya que sin actividades económicas productivas y sin una población civil que las lleve a cabo parece complicado que las Chafarinas vuelvan a tener un papel en el contexto de sociedad actual. Se sabe que la sociedad del bienestar, cada vez demanda en mayor medida espacios donde tener experiencias de contacto con la naturaleza y un turismo que contemple la función de protección del medio ambiente, lo que supondría una posible salida del estancamiento económico.

En cualquier caso, se hace necesario un esfuerzo de sensibilización para que en Europa y en general en España sean conscientes de la importancia que estos territorios tienen en el presente y, sobre todo, el papel que pueden jugar en el futuro de la región, como frontera de la UE en África, al adoptar una visión realista de las relaciones fronterizas y de la posición geopolítica de las Chafarinas. Ofrecer un desarrollo sostenible basado en la actividad turística requiere una necesaria cooperación con Marruecos, que integre este espacio dentro de una oferta turística más amplia que incluya al país vecino. De este modo, los conflictos fronterizos podrían diluirse en la perspectiva de un beneficio mutuo a medio y largo plazo.

## Referencias

- Anderson, J. (1995). The exaggerated death of the nation-state. En J. Anderson, C. Brook & A. Cochrane (Eds.), *A global world? Re-ordering political space* (pp. 66-86). Oxford University Press.
- Apostoulopoulos, Y. & Gayle, D. J. (Eds.). (2002). *Island tourism and sustainable development: Caribbean, Pacific and Mediterranean experiences*. Praeger.
- Aragón Gómez, M. (2013). De las tres ínsulas a Jafarín. Las islas Chafarinas y su entorno en la antigüedad y medievo. *Aldaba*, (37), 125-155. <https://doi.org/10.5944/aldaba.37.2013.20540>
- Baldacchino, G. (Ed.). (2006). *Extreme tourism: lessons from the world's cold water islands*. Elsevier.
- Baldacchino, G. & Milne, D. (Eds.). (2000). *Lessons from the political economy of small islands: The resourcefulness of jurisdiction*. Macmillan.

- Bardolet, E. & Sheldon, P.J. (2008, octubre). Tourism in archipelagos: Hawai'i and the Balearics. *Annals of Tourism Research*, 35(4), 900-923. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2008.07.005>
- Barrera, J. L. & Pineda, A. (2006). Islas Chafarinas. La geología de un archipiélago deseado por todos. *Tierra y Tecnología*, (30), 13-30. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4668742>
- Bellver Garrido, J. A. (2013). La prehistoria de las islas Chafarinas a través de la Arqueología. *Aldaba*, (37), 95-123. <https://doi.org/10.5944/aldaba.37.2013.20536>
- Bellver Garrido, J. A., Bravo, A. & Gámez Gómez, S. (2013). Diez años del Instituto de Cultura Mediterránea en las islas Chafarinas. *Aldaba*, (37), 211-237. <https://doi.org/10.5944/aldaba.38.2013.20550>
- Bettoni, G. & Giblin, B. (2009). *Geopolítica del turismo*. Edizione Sudest. <https://art.torvergata.it/retrieve/e291c0d4-35cc-cddb-e053-3a05fe0aa144/Geopol%20Turismo%20Bettoni.pdf>
- Birdlife International. (s. f.). *Important bird area factsheet: Chafarinas Islands*. Recuperado el 12 de diciembre de 2020 de <http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/chafarinas-islands-iba-spain/text>
- Bramwell, B. (Ed.). (2004). *Coastal mass tourism. Diversification and sustainable development in Southern Europe*. Channel View Publications.
- Bramwell, B. & Lane, B. (2012). *Tourism governance. Critical perspectives on the governance and sustainability*. Routledge.
- Braudel, F. (2001). *El Mediterráneo en tiempos de Felipe II* (2a. ed., 2 v.). Fondo de Cultura Económica.
- Bravo Nieto, A. (1990). La ocupación de Melilla en 1497 y las relaciones entre los Reyes Católicos y el Duque de Medina Sidonia. *Aldaba*, (15), 15-37. <https://doi.org/10.5944/aldaba.15.1990.20168>
- Bravo Nieto, A. (2013). Fortificaciones y arquitectura militar de las islas Chafarinas durante el siglo XIX. *Aldaba*, (37), 221-262. <https://doi.org/10.5944/aldaba.37.2013.20541>
- Briguglio, L., Archer, B., Jafari, J. & Wall, G. (Eds.). (1996). *Sustainable tourism in islands and small states. Issues and policies* (v. 1). Pinter.
- Calderón, S. (1894-1895). Las Chafarinas. *Anales de la Real Sociedad Española de Historia Natural* (serie 2, t. 3, 23, pp. 303-325). <https://bibdigital.rjb.csic.es/idurl/1/10524>
- Calderón Vázquez, F. J. (2013). Funcionalidad fronteriza y territorio: el caso de las plazas menores de soberanía. En M. J. Agudo Zamora & E. M. Vázquez Gómez (Coords.), *II Congreso Europeo de Cooperación Territorial Europea y de Vecindad. Libro de actas* (pp. 223-258). Consejería de la Presidencia e Igualdad-Junta de Andalucía.
- Calderón Vázquez, F. J. (2014, enero-junio). Boundaries in time and space: Spanish "Minor Sovereign Territories". *Frontera Norte*, 26(51), 113-136. <https://www.re-dalyc.org/articulo.oa?id=13630748005>
- Calderón Vázquez, F. J., Ruiz-Romero de la Cruz, E. & Zamarreño-Aramendia, G. (2023, enero-junio). España y su frontera sur en el contexto de la Unión Europea: un siglo de conflictos económicos y políticos. *Revista Universitaria Europa*, (38), 175-204. <http://www.revistarue.eu/RUE/062023.pdf>

- Carling, J. (2007). Migration control and migrant fatalities at the Spanish-African borders. *International Migration Review*, 41(2), 316-343. <https://doi.org/10.1111/j.1747-7379.2007.00070.x>
- Carlsen, J. & Butler, R. (Eds.). (2011). *Island tourism: Sustainable perspectives*. CAB International.
- Caro, L. L. (2019, 27 de septiembre). Repunta la vía Chafarinas, la ruta más segura para las inmigrantes. *Diario ABC*. [https://www.abc.es/espana/abci-repunta-chafarinas-ruta-mas-segura-para-inmigrantes-201909270833\\_noticia.html](https://www.abc.es/espana/abci-repunta-chafarinas-ruta-mas-segura-para-inmigrantes-201909270833_noticia.html)
- Castan Pinos, J. (2008). *Building fortress Europe? Schengen and the cases of Ceuta and Melilla*. Centre For International Borders Research-Queen's University Belfast. <https://www.qub.ac.uk/research-centres/CentreforInternationalBordersResearch/Publications/WorkingPapers/CIBRWorkingPapers/Filetoupload,174398,en.pdf>
- Cole, S. (2012). Synergy and congestion in the tourist destination life cycle. *Tourism Management*, 33(5), 1128-1140. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.11.018>
- Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). (2021, 28 de julio). *13 propuestas para mejorar la protección de las personas refugiadas en España*. <https://www.cear.es/mejora-proteccion-refugiados-espana/>
- Conlin, M. B. & Baum, T. (Eds.). (1995). *Island tourism. Management principles and practice*. John Wiley & Sons.
- De Quintana Bermúdez de la Puente, C. (s. f.). José Antonio de Sangroniz y Castro. En Real Academia de la Historia, *Diccionario Biográfico electrónico*. Recuperado el 6 de agosto de 2021 de <https://dbe.rah.es/biografias/56672/jose-antonio-de-sangroniz-y-castro>
- De Sangroniz y Castro, J. A. (1924). Las islas Chafarinas. *Boletín de Real Sociedad Geográfica*, 64, 313-329. <https://realsociedadgeografica.com/boletines/Tomo%20LXIV%20-%201923.pdf>
- Del Valle Gálvez, A. (2011, 20 de diciembre). Ceuta, Melilla, Chafarinas, Vélez y Alhucemas: tomar la iniciativa. *ARI* (163). <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/ceuta-melilla-chafarinas-velez-y-alhucemas-tomar-la-iniciativa-ari/>
- Del Valle Gálvez, J. A. (2019). Política exterior española en el Área del Estrecho. Gibraltar, Ceuta y Melilla, Marruecos. En *Cursos de derecho internacional y relaciones internacionales de Vitoria-Gasteiz 2018*. <http://hdl.handle.net/10498/21357>
- Del Valle Gálvez, J. A. (2021, 13 de julio). Consolidar a la UE en el área del Estrecho (1): Ceuta, Melilla y Marruecos. *ARI*, (66). <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/consolidar-a-la-ue-en-el-area-del-estrecho-1-ceuta-melilla-y-marruecos/>
- Del Valle Gálvez, J. A. (2022). Ceuta, Melilla Gibraltar y el Sáhara Occidental. Estrategias españolas y europeas para las ciudades de frontera exterior en África, y los peñones de Vélez y Alhucemas. *Peace & Security-Paix et Sécurité Internationales*, (10). <http://hdl.handle.net/10498/27326>
- Díaz Morlán, P. (2015). *Empresarios, militares y políticos. La Compañía Española de Minas del Rif (1907-1967)*. Marcial Pons.
- Diedrich, A. & García-Buades, E. (2009). Local perceptions of tourism as indicators of destination decline. *Tourism Management*, 30(4), 512-521. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2008.10.009>

- Driessen, H. (1992). *On the Spanish-Moroccan frontier: a study in ritual, power and ethnicity*. Berg/St. Martin's Press.
- Driessen, H. (1996). At the edge of Europe: crossing and marking the Mediterranean divide. En L. O'Dowd & T. M. Wilson (Eds.), *Borders, nations and states* (pp. 179-198). Avebury Publishers.
- EFE. (2012, 2 de septiembre). Los territorios bajo soberanía española cercanos a Marruecos. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/elmundo/2012/08/29/espana/1346256022.html>
- EFE. (2014, 17 de abril). Las autoridades españolas devuelven a Marruecos a los inmigrantes llegados a Chafarinas. *La Vanguardia*. <https://www.lavanguardia.com/sucesos/20140416/54405072261/espana-devuelve-a-marruecos-a-los-siete-inmigrantes-llegados-a-chafarinas.html>
- EFE. (2019, 27 de noviembre). Cuatro muertos y diez desaparecidos en una patera a 30 millas de Melilla. *Las Provincias*. <https://www.lasprovincias.es/sucesos/tres-muertos-desaparecidos-20191127004737-ntrc.html>
- EFEdata & *La Razón*. (2012, 16 de septiembre). *Territorios españoles en el norte de África*. [https://www.larazon.es/historico/2981-territorios-espanoles-en-el-norte-de-africa-OLLA\\_RAZON\\_487841/](https://www.larazon.es/historico/2981-territorios-espanoles-en-el-norte-de-africa-OLLA_RAZON_487841/)
- Entrepueblos Org. (2020, 7 de enero). *Comunicado sobre la devolución en caliente de Chafarinas*. <https://www.entrepueblos.org/news/comunicado-sobre-la-devolucion-en-caliente-de-chafarinas/>
- Esquembrí Hinojo, C. (2013). Chafarinas durante el siglo xx. *Aldaba*, (38), 9-42. <https://doi.org/10.5944/aldaba.38.2013.20546>
- Europa Press. (2019, 18 de noviembre). *Llega una patera a las Islas Chafarinas con unos 80 inmigrantes, la mayoría mujeres, y siete niños*. <https://www.europapress.es/ceuta-y-melilla/noticia-llega-patera-islas-chafarinas-80-inmigrantes-mayoria-mujeres-siete-ninos-20191118170452.html>
- Ferrer Lloret, J. (2017). El conflicto del Sahara Occidental ante los tribunales de la Unión Europea. *Revista General de Derecho Europeo*, (42), 15-64.
- Ferrer Gallardo, X. (2008). Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla. Explorando la gestión de los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano. *Documentos de Análisis Geográfico*, (51), 129-149. <https://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n51/02121573n51p129.pdf>
- Ferrer-Gallardo, X. (2008). The Spanish-Moroccan border complex: processes of geopolitical, functional and symbolic rebordering. *Political Geography*, 27(3), 301-321. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2007.12.004>
- Flores-Moya, A., Moreno, D., De la Rosa, J., Altamirano, M. & Bañares-España, E. (2021). Seaweeds and seagrasses: the marine forests from the Alboran Sea. En J. C. Báez, J. T. Vázquez, J. A. Camiñas & M. Malouli Idrissi (Eds.), *Alboran Sea-ecosystems and marine resources* (pp. 247-284). Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-65516-7\\_8](https://doi.org/10.1007/978-3-030-65516-7_8)
- Gámez Gómez, S. (2013). Las islas Chafarinas a través de la cartografía. Del siglo xvi a la ocupación. *Aldaba*, (37), 157-190. <https://doi.org/10.5944/aldaba.37.2013.20537>

- García Hernando, J. L. (2008). La redefinición geoestratégica euroatlántica a comienzos del siglo XXI en el Mediterráneo Sur: España y Marruecos. *Investigaciones Históricas*, (28), 217-240. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/17910>
- Garrido Guijarro, O. (2014). *Aproximación a los antecedentes, las causas y las consecuencias de la Guerra de África (1859-1860) desde las comunicaciones entre la diplomacia española y el Ministerio de Estado* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia]. UNED e-espacio. <http://e-spacio.uned.es/fez/view/tesisuned:IUGM-Ogarrido>
- Geddes, A. (2000). *Immigration and European integration. Towards fortress Europe*. Manchester University Press.
- Gibaja, J. F., Carvalho, A. F., Rojo, M., Garrido, R. & García, I. (2012). Production and subsistence strategies at El Zafrín (Chafarinas Islands, Spain): new data for the early Neolithic of North-West Africa. *Journal of Archaeological Science*, 39(10), 3095-3104. <https://doi.org/10.1016/j.jas.2012.04.042>
- Gold, P. (1999). Immigration into the European Union via the Spanish enclaves of Ceuta and Melilla: a reflection of regional economic disparities. *Mediterranean Politics*, 4(3), 23-36. <https://doi.org/10.1080/13629399908414697>
- González García, I. (2012). La cooperación transfronteriza hispano-marroquí. En M. J. Agudo Zamora & E. M. Vázquez Gómez (Coords.), *I Congreso Europeo de Cooperación Territorial Europea y de Vecindad. Libro de actas* (pp. 163-166). Consejería de la Presidencia e Igualdad-Junta de Andalucía.
- Gössling, S. (2003). *Tourism and development in tropical islands: political ecology perspectives*. Edward Elgar Publishing.
- Graci, S. & Dodds, R. (2010). *Sustainable tourism in island destinations*. Earthscan.
- Grilli, G., Tyllianakis, E., Luisetti, T., Ferrini, S. & Turner, R. K. (2021). Prospective tourist preferences for sustainable tourism development in Small Island Developing States. *Tourism Management*, 82, Artículo 104178. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2020.104178>
- Guallart Furió, J. & Afán Asensio, I. (2013). Los sistemas naturales en el archipiélago de las islas Chafarinas. *Aldaba*, (37), 39-94. <https://doi.org/10.5944/aldaba.37.2013.20539>
- Hall, C. M. (2010). Island destinations: A natural laboratory for tourism: Introduction. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 15(3), 245-249. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10941665.2010.503613>
- Hernández Ramírez, J. (2017). Obstáculos a la gobernanza turística en la frontera del Bajo Guadiana. *Investigaciones Turísticas*, (13), 140-163. <https://doi.org/10.14198/INTURI2017.13.07>
- Higham, J. E. S. (2007). *Critical issues in ecotourism: understanding a complex tourism phenomenon*. Butterworth-Heinemann.
- Honey, M. (2008). *Ecotourism and sustainable development: who owns paradise?* (2a. ed.). Island Press.
- Hunter, C. (2002). Chapter 1. Aspects of the sustainable tourism debate from a natural resources perspective. En R. Harris, T. Griffin & P. Williams (Eds.), *Sustainable tourism* (2a. ed., pp. 3-23). Butterworth Heinemann. <https://doi.org/10.1016/B978-0-7506-8946-5.50005-8>
- Iglesias, M. (2010). *Conflicto y cooperación entre España y Marruecos (1956-2008)*. Centro de Estudios Andaluces.

- Ikuspegi, Observatorio Vasco de Inmigración. (2019, 26 de agosto). *Llega a Chafarinas una patera con unos 60 inmigrantes, según una ONG*. [https://www.ikuspegi.eus/es/prensa/entrada\\_prensa.php?id=182881](https://www.ikuspegi.eus/es/prensa/entrada_prensa.php?id=182881)
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (s. f.-a). *Fondo documental. Censo de Población de 1910, tomo iv. Clasificación de los habitantes por su profesión*. <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=81065>
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (s. f.-b). *Fondo documental. Censo de Población de 1920, tomo v. Clasificación de los habitantes por su profesión*. <https://www.ine.es/inebaseweb/treeNavigation.do?tn=87248>
- Kim, K., Uysal, M. & Sirgy, M. J. (2013). How does tourism in a community impact the quality of life of community residents? *Tourism Management*, 36, 527-540. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2012.09.005>
- Kurniawan, F., Adrianto, L., Bengen, D. G. & Prasetyo, L. B. (2019). The social-ecological status of small islands: an evaluation of island tourism destination management in Indonesia. *Tourism Management Perspectives*, 31, 136-144. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2019.04.004>
- Lechado Granados, M. C. (2013). Sociedad y vida cotidiana en las islas Chafarinas. *Aldaba*, (38), 89-128. <https://doi.org/10.5944/aldaba.38.2013.20545>
- Lockhart, D. & Drakakis-Smith, D. (1996). *Island tourism: Problems and perspectives*. Mansell.
- Lockhart, D. & Drakakis-Smith, D. W. (Eds.). (1997). *Island tourism: Trends and prospects*. Pinter Publishers.
- Lois, M. & Cairo, H. (2011). Desfronterización y refteronterización en la Península Ibérica. *Geopolítica(s)*, 2(1), 11-22. <https://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/view/37895/36662>
- López Tirado, J. (2002). *Islas Chafarinas, un paseo por su historia*. Asociación de Estudios Hispano-Africanos.
- Loureiro Souto, J. L. (2015). *Los conflictos por Ceuta y Melilla: 600 años de controversias* [Tesis doctoral, Universidad Nacional de Educación a Distancia]. UNED e-spacio. <http://e-spacio.uned.es/fez/view/tesisuned:IUGM-Jlloureiro>
- Mariñas Otero, E. (1998). Las plazas menores de soberanía española en África. *Militaria, revista de cultura militar*, (12), 141-168. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=813436>
- Martínez, F. J. (2016, julio-septiembre). Estado de necesidad: la Cruz Roja Española en Marruecos, 1886-1927. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 23(3), 867-886. <https://doi.org/10.1590/S0104-59702016000300008>
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA). (2018). *Islas Chafarinas*. [https://www.mapa.gob.es/es/prensa/historico/el-gobierno-declara-zona-de-especial-conservaci%C3%B3n-\(zec\)-el-lugar-de-importancia-comunitaria-\(lic\)-islas-chafarinas-dentro-de-la-red-natura-2000/tcm:30-445977](https://www.mapa.gob.es/es/prensa/historico/el-gobierno-declara-zona-de-especial-conservaci%C3%B3n-(zec)-el-lugar-de-importancia-comunitaria-(lic)-islas-chafarinas-dentro-de-la-red-natura-2000/tcm:30-445977)
- Ministerio del Interior. (2019). *Inmigración irregular 2019. Datos acumulados del 1 enero al 31 diciembre* (Informe quincenal). Gobierno de España. [https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2019/informe\\_quincenal\\_acumulado\\_01-01\\_al\\_31-12-2019.pdf](https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2019/informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2019.pdf)
- Ministerio del Interior. (2020). *Inmigración irregular 2020. Datos acumulados del 1 enero al 31 diciembre* (Informe quincenal). Gobierno de España. [https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2020/informe\\_quincenal\\_acumulado\\_01-01\\_al\\_31-12-2020.pdf](https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2020/informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2020.pdf)

- gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2020/Informe-Quincenal-sobre-Inmigracion-Irregular-Datos-acumulados-desde-el-1-de-enero-al-31-de-diciembre-de-2020.pdf
- Ministerio del Interior. (2021). *Inmigración irregular 2021. Datos acumulados del 1 enero al 31 diciembre* (Informe quincenal). Gobierno de España. [https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2021/24\\_informe\\_quincenal\\_acumulado\\_01-01\\_al\\_31-12-2021.pdf](https://www.interior.gob.es/opencms/pdf/prensa/balances-e-informes/2021/24_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2021.pdf)
- Ministerio del Interior. (2022). *Inmigración irregular 2022. Datos acumulados del 1 enero al 31 de diciembre* (Informe quincenal). Gobierno de España. [https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/.galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2022/24\\_informe\\_quincenal\\_acumulado\\_01-01\\_al\\_31-12-2022.pdf](https://www.interior.gob.es/opencms/export/sites/default/.galleries/galeria-de-prensa/documentos-y-multimedia/balances-e-informes/2022/24_informe_quincenal_acumulado_01-01_al_31-12-2022.pdf)
- Mir Berlanga, F. (1980). Las islas Chafarinas. Historia del archipiélago de Chafarinas. *Jábega*, (32), 51-54.
- Moga Romero, V. (2010). *Un siglo de hierro en las minas del Rif. Crónica social y económica (1907-1985)*. La Biblioteca de Melilla.
- Moral Cuadra, S., Cañero Morales, P. M., Jimber del Río, J. A. & Orgaz Agüera, F. (2016). Turismo fronterizo como motor de desarrollo de la frontera: Una revisión de la literatura. *International journal of scientific management and tourism*, 2(2), 249-269. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5665875>
- Moré, I. (2003). El escalón económico entre vecinos. El caso España-Marruecos. *Boletín Elcano*, (17). <http://biblioteca.ribei.org/id/eprint/384/>
- Moreno García-Cano, L. Ó. & Fernández de Bobadilla Fernández, A. (2019, 1-30 de septiembre). El futuro de la relación España-Marruecos: hacia una cadena de valor euromediterránea. *Boletín económico de ICE*, (3115), 37-47. <http://www.revistasice.com/index.php/BICE/article/view/6903/6924>
- Naranjo Giraldo, G. E. (2014). Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España-Marruecos. *Estudios Políticos*, (45), 13-32. <https://biblat.unam.mx/hevila/EstudiospoliticosMedellin/2014/no45/1.pdf>
- Narváez López, F. (2013). Obras e infraestructuras portuarias en las islas Chafarinas. *Aldaba*, (38), 43-88. <https://doi.org/10.5944/aldaba.38.2013.20548>
- Newman, D. & Paasi, A. (1998). Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography. *Progress in Human Geography*, 22(2), 186-207. <https://doi.org/10.1191/030913298666039113>
- Obrador Pons, P., Crang, M. & Travlou, P. (2009). Taking Mediterranean tourists seriously. En P. Obrador Pons, M. Crang & P. Travlou (Eds.), *Cultures of mass tourism: doing the Mediterranean at the age of banal mobilities* (pp. 1-20). Ashgate.
- Olson, D. M. & Dinerstein, E. (2002). The global 200: priority ecoregions for global conservation. *Annals of the Missouri Botanical Garden*, 89(2), 199-224. <https://doi.org/10.2307/3298564>
- Paniagua López, J. (2018, diciembre). La última batalla de la guerra del Rif. *Guerra colonial*, (3). <https://guerracolonial.oa.urjc.es/index.php/gc/article/view/17>
- Pastor Garrigues, F. M. (2006). *España y la apertura de la cuestión marroquí (1897-1904)* [Tesis doctoral, Universidad de Valencia]. Roderic. <http://rodrigo.uv.es/bitstream/handle/10550/15215/pastor.pdf?sequence=1>

- Público & EFE. (2022, 27 de enero). *Denuncian devoluciones en caliente en las islas españolas de Chafarinas*. Público. <https://www.publico.es/sociedad/denuncian-devoluciones-caliente-islas-espanolas.html#analytics-buscador:listado>
- Quirós Linares, F. (1998). Los peñones de Vélez de la Gomera y Alhucemas y las islas Chafarinas. *Ería*, (45), 54-66. <https://reunido.uniovi.es/index.php/RCG/article/view/1266>
- Reclus, E. (1890). *Nuova geografia universale. La Terra e gli uomini-L'Africa settentrionale* (v. 11, parte 2). Vallardi. <https://www.liberliber.it/online/autori/autori-r/elisee-reclus/nuova-geografia-universale-la-terra-e-gli-uomini-volume-xi-lafrica-settentrionale-parte-ii/>
- Redacción El Faro. (2012, 17 de mayo). *La llegada de pateras a Chafarinas obliga a reforzar la seguridad*. El Faro de Melilla. <https://elfarodemelilla.es/la-llegada-de-pateras-a-chafarinas-obliga-a-reforzar-la-seguridad/>
- Ruiz Romero de la Cruz, E. M. (2004). *Historia de la navegación comercial española. Tráfico de los puertos de titularidad estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo xx*. Ente Público Puertos del Estado. <https://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/13615?show=full>
- Salvamento Marítimo. (2020). *Informe anual 2020*. [http://www.salvamentomaritimo.es/statics/multimedia/documents/2021/11/08/Memoria\\_Salvamento\\_Maritimo\\_2020\\_web\\_2.pdf](http://www.salvamentomaritimo.es/statics/multimedia/documents/2021/11/08/Memoria_Salvamento_Maritimo_2020_web_2.pdf)
- Sánchez-Montijano, E. (2012, septiembre). Estrés fronterizo en Ceuta y Melilla: viejas tensiones, nuevo escenario. *Opinión Migraciones CIDOB*, (157). [https://www.cidob.org/publicaciones/serie\\_de\\_publicacion/opinion\\_cidob/migraciones/estres\\_fronterizo\\_en\\_ceuta\\_y\\_melilla\\_viejas\\_tensiones\\_nuevo\\_escenario](https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/opinion_cidob/migraciones/estres_fronterizo_en_ceuta_y_melilla_viejas_tensiones_nuevo_escenario)
- Sánchez-Montijano, E. & Zaragoza Cristiani, J. (2013). Crisis migratorias en Melilla: un instrumento de negociación política. *Notes internacionals CIDOB*, (71). [https://www.cidob.org/es/publicaciones/serie\\_de\\_publicacion/notes\\_internacionals\\_cidob/n1\\_71/crisis\\_migratorias\\_en\\_melilla\\_un\\_instrumento\\_de\\_negociacion\\_politica](https://www.cidob.org/es/publicaciones/serie_de_publicacion/notes_internacionals_cidob/n1_71/crisis_migratorias_en_melilla_un_instrumento_de_negociacion_politica)
- Sharpley, R. (2010). The myth of sustainable tourism. *CSD Working papers series 2009-2010*, (4). [https://www.researchgate.net/profile/Lisa-Ruhanen/publication/50996204\\_The\\_myth\\_of\\_sustainable\\_tourism/links/540d205a0cf2f2b29a3826cc/The-myth-of-sustainable-tourism.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Lisa-Ruhanen/publication/50996204_The_myth_of_sustainable_tourism/links/540d205a0cf2f2b29a3826cc/The-myth-of-sustainable-tourism.pdf)
- Sharpley, R. (2012). Island tourism or tourism on islands? *Tourism Recreation Research*, 37(2), 167-172. <https://doi.org/10.1080/02508281.2012.11081701>
- Soto, R. (2019, 3 de septiembre). *Chafarinas la alternativa a la valla de Melilla*. Ikuspegi. [https://www.ikuspegi.eus/es/prensa/entrada\\_prensa.php?id=183213](https://www.ikuspegi.eus/es/prensa/entrada_prensa.php?id=183213)
- Soto, R. (2020, 26 de enero). *Llegar a Chafarinas en patera por Navidad: "Tuve miedo de naufragar, pero más cuando la Policía nos deslumbró"*. Público <https://www.publico.es/sociedad/migrantes-chafarinas-llegar-chafarinas-patera-navidad-tuve-miedo-naufragar-policia-deslumbro.html>
- Swedenburg, T. (2007, invierno). Imagined youths. *Middle East Report*, (245). <https://merip.org/2007/12/imagined-youths/>
- Tena Medialdea, J. (1996, mayo). *Faunística y ecología de los anélidos poliquetos de los fondos de sustrato duro del archipiélago de las Chafarinas (S.W. mar de Alborán)*, [Tesis doctoral, Universidad de Valencia]. Roderic. <https://roderic.uv.es/handle/10550/38216>

- Tesauro de Migraciones Internacionales Contemporáneas. (2010). *01 migraciones (conceptos y generalidades)*. <http://colectivoioe.org/tematres/index.php?tema=1>
- Timothy, D. J. (2001). *Tourism and political boundaries*. Routledge.
- Torres Gavilá, F. J. (2008). *Estudio faunístico, ecológico y ambiental de la fauna de anélidos poliquetos de sustratos sueltos de las islas Chafarinas (Mar de Alborán, SW Mediterráneo)* [Tesis doctoral, Universidad de Valencia]. Roderic. <https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/15862/torres.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Tosun, C. (2000, diciembre). Limits to community participation in the tourism development process in developing countries. *Tourism Management*, 21(6), 613-633. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(00\)00009-1](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(00)00009-1)
- Varela, J. M. (1981). Las islas Chafarinas: paraje privilegiado con futuro incierto. *Quercus*, (1).
- Varo, L. J. (2019, 18 de noviembre). 57 inmigrantes desembarcan en Chafarinas en medio de un temporal de viento. *El País*. [https://elpais.com/politica/2019/11/18/actualidad/1574089279\\_309507.html](https://elpais.com/politica/2019/11/18/actualidad/1574089279_309507.html)
- Velasco, J. C. (2007, 10 de mayo). *Fronteras e inmigración: la sima entre España y África* (Migraciones. Reflexiones cívicas). *Madri+d blogs*. <https://www.madrimasd.org/blogs/migraciones/2007/05/10/65345>
- Verdú Baeza, J. (2014). España en el norte de África. El caso de las islas Chafarinas. *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, (27). <http://www.reei.org/index.php/revista/num27/notas/espana-norte-africa-caso-islas-chafarinas>
- Villora Moreno, S. (1993). *Heterogeneidad del ambiente intersticial y biodiversidad de la meiofauna: el meiofauna de las islas Chafarinas*. Universidad de Valencia.
- Vives, L. (2011). “White Europe”: una interpretación alternativa de la frontera sur [“White Europe”: an alternative reading of the Southern EU border]. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 2(1), 51-70. [https://doi.org/10.5209/rev\\_GEOP.2011.v2.n1.36735](https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2011.v2.n1.36735)
- Watson, J. E. M., Dudley, N., Segan, D. B. & Hockings, M. (2014, 6 de noviembre). The performance and potential of protected areas. *Nature*, 515(7525), 67-73. <https://doi.org/10.1038/nature13947>
- Weaver, D. & Oppermann, M. (2000). *Tourism Management*. Jacaranda-Wiley.
- Wolf, K. (2018). Movimientos migratorios en la periferia de la Europa poscolonial: imaginación política, prácticas de lucha y redes sociales en Marruecos y España. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 1(32), 57-79. <https://doi.org/10.7440/antipoda32.2018.03>
- Zuloaga, J. M. (2021, 31 de mayo). Fuerte despliegue marroquí en Castillejos para evitar un nuevo asalto masivo a Ceuta. *La Razón*. <https://www.larazon.es/espana/20210531/jln3qom5szg6vavbtieqnlc5bi.html>
- Zurlo, Y. (2005). *Ceuta et Melilla: histoire, représentations et devenir de deux enclaves espagnole*. L’Harmattan.
- Zurlo, Y. (2011). Ceuta et Melilla: Villes espagnoles ou dernières colonies en Afrique? *Grande Europe*, (28). [https://www.academia.edu/30677093/Ceuta\\_et\\_Melilla\\_Villes\\_espagnoles\\_ou\\_dernieres\\_colonies\\_en\\_Afrique](https://www.academia.edu/30677093/Ceuta_et_Melilla_Villes_espagnoles_ou_dernieres_colonies_en_Afrique)

Francisco José Calderón Vázquez

Español. Doctorado en economía por la Universidad de Málaga. Profesor del Departamento de Economía Aplicada (Hacienda Pública, Política Económica y Economía Política) en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga. Líneas de investigación: desarrollo económico, fronteras, globalización, comercio intraindustrial e integración europea. Publicación reciente: Calderón Vázquez, F. J., Ruíz-Romero de la Cruz, E. & Zamarreño-Aramendia, G. (2023). España y su Frontera Sur en el contexto de la Unión Europea: un siglo de conflictos económicos y políticos. *Revista Universitaria Europea*, (38), 175-204.

Elena Ruiz Romero de la Cruz

Española. Doctora en historia económica por la Universidad de Málaga. Profesora del Departamento de Teoría e Historia Económica de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales en la Universidad de Málaga. Líneas de investigación: historia empresarial vinculada al patrimonio vinícola; comercio marítimo en perspectiva actual e histórica en España; turismo de frontera. Publicación reciente: Ruiz Romero de la Cruz, E., Zamarreño Aramendia, G. & Cruz Ruiz, E. (2023). La industria turística a través de la mirada del cine (1951-1977). En F. Acosta, A. Duarte, E. Lázaro & M. J. Ramos Roví (Eds.), *La Historia habitada: Sujetos, procesos y retos de la historia contemporánea del siglo XXI* (pp. 1841-1854). UCOPress.

Elena Cruz Ruiz

Española: Doctora en economía por la Universidad de Málaga. Profesora del Departamento de Economía y Administración de Empresas en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga. Líneas de investigación: diversidad turística: turismo del vino, cruceros; imagen del destino; marcas territorio y percepción de marca; managing. Publicación reciente: Cruz-Ruiz, E., Cristòfol, F. J. & Zamarreño-Aramendia, G. (2023). Managing digital presence in wineries practicing heroic agriculture: the cases of Ribeira Sacra and Lanzarote (Spain). *Agronomy*, 13(3), Artículo 946. <https://doi.org/10.3390/agronomy13030946>

Gorka Zamarreño Aramendia

Español. Doctor en ciencias de la comunicación por la Universidad de Málaga. Profesor del Departamento de Economía y Administración de Empresas en la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Málaga. Líneas de investigación: comercio de los puestos de titularidad estatal en España; relaciones económicas y sociales de los territorios de frontera; gestión del patrimonio vitivinícola. Publicación reciente: Zamarreño-Aramendia, G. & Ruiz-Romero de la Cruz, E. (2022). Maritime transport in the Spanish economy in the decades of consolidation of democracy (1975-1995). *Social Sciences*, 11(11), Artículo 516. <https://doi.org/10.3390/socsci11110516>