

Situación del expolio de recursos durante 2025 a partir de la observación de los movimientos portuarios en el Sahara Occidental Ocupado



Este informe sobre la situación del expolio de recursos naturales del Sahara Occidental durante el año 2025 elaborado a partir del seguimiento diario del movimiento de barcos en las aguas del Sahara Occidental, parte del que presentamos para la EUCOCO 2025 en noviembre, que tenía los datos observados hasta 30 de octubre. A ese informe se le han añadido los movimientos observados en noviembre y diciembre del pasado año. Por último, para que tenga el contenido más actualizado posible, sobre todo en cuanto a tendencias, hemos incluido algunas observaciones que corresponden al año 2026 y análisis que han ido apareciendo en el primer cuatrimestre de este año para que tenga su máxima utilidad para quienes asistan a las jornadas previstas en Rivas Vaciamadrid a fines de mayo de 2026.

En un contexto en el que se mantienen las lógicas de expolio reflejadas en informes anteriores, los principales cambios observados son:

- Importantísimos declive en las capturas pesqueras (aún no se han publicado los de la flota de altura, pero los de la flota costera y artesanal en aguas del Sahara Occidental llegan al 30% en el caso del puerto de Dajla), al tiempo que la operación de compra por el Holding HOLSATEK de las empresas **OMNIUM MAROCAIN DE PECHE FLOTE y PHIASUD** y el aumento de la flota controlada por **ASTIPECHE** apuntan a una concentración cada vez mayor en escasas empresas de la actividad pesquera
- Avance en la construcción de infraestructuras vinculadas a la dinámica de saqueo y un incremento de los movimientos de barcos vinculados con los desarrollos de nuevos parques eólicos.
- Creciente implicación del presidente del gobierno de Canarias en el apoyo a las tesis marroquíes sobre el Sahara, con la excusa de carecer de competencias sobre política internacional y tener que aceptar las posiciones marcadas por el presidente del gobierno español. Al mismo tiempo, la empresa pública PROEXCA, directamente dependiente de la presidencia del gobierno canario impulsa, junto con las autoridades portuarias de Las Palmas (controlada por Coalición Canaria) y Santa Cruz de Tenerife (controlada por el PP), una expedición empresarial a la Dajla ocupada para impulsar la participación de empresas presentes en los puertos canarios en el desarrollo de Dajla Atlantique.
- Por último se han publicado mapas relacionados con la ubicación de lo que parecen prometedores yacimientos de minerales estratégicos y tierras raras al SE de Dajla, en el triángulo delimitado por la propia Dajla, Auserd y Guerguerat, mientras que ha habido una

serie de publicaciones que han analizado cuál estaría siendo la estrategia diplomática de Marruecos en relación con los yacimientos submarinos de minerales estratégicos que comentaremos al final del informe.

Veamos los datos agrupados por los sectores que habitualmente recogemos en nuestros informes.

Movimiento de Graneleros con roca fosfórica

Fosfatos 2025

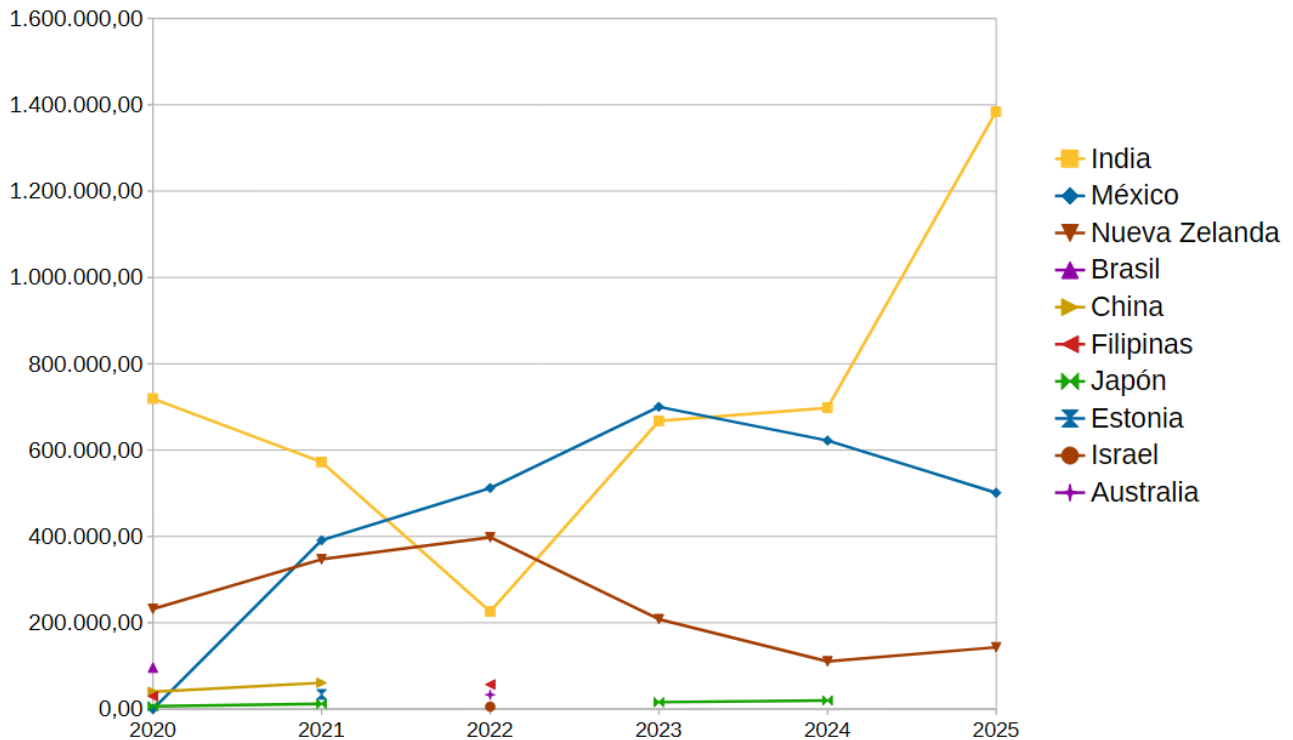
País de destino (puerto)	Toneladas de roca fosfórica	Número de envíos
India (Paradip)	1.384.172 t	23
México (Coatzacoalcos)	501.128 t	10
Nueva Zelanda (Tauranga / Bluff)	143.146 t	3
Total 2025	2.056.975 t	36

Evolución del envío de fosfatos

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Número de envíos	21	29	26	28	26	36
Toneladas de roca fosfórica	1.200.000	1.417.000	1.450.155	1.526.041	1.550.306	2.161.543

Exportaciones de Fosfatos

2020-2025



Este año como se puede observar tanto en el cuadro de datos como en la gráfica ha habido un importante incremento en el volumen de fosfatos y en el número de envíos. Solo son tres los destinos que continúan importando estos fosfatos ensangrentados. Aumenta la participación de la India (Paradeep Phosphates como empresa importadora), pero no debemos olvidar que el socio mayoritario de esa empresa es la propia OCP. En segundo lugar, manteniéndose la tendencia descendente iniciada en 2023, aparece México (Innophos, en el puerto de Coatzacoalcos), aunque se sigue dando la paradoja de que un país que reconoce a la RASD importe fosfatos avalados por la potencia ocupante de parte del territorio saharauí. Por último, y con cantidades también menores de los máximos de otras épocas sigue apareciendo Nueva Zelanda.

La continuidad del tráfico de arena a Canarias

Durante 2025 solo se usó el barco Dura Bulk. El resto de barcos de Arabella Shipping o han sido desmantelados, o vendidos y operan fuera de Canarias o han sufrido accidentes que provocaron su naufragio. El mismo Dura Bulk se hundió frente a El Aaiún con un cargamento de Clinker que llevaba desde Agadir a finales de febrero de 2026. Desde entonces, a lo largo de marzo, abril y mayo, se sustituyó la Dura Bulk con un barco perteneciente a una empresa turca, el CKR Zeynep, y que está haciendo el mismo recorrido desde el Sahara Occidental a los cuatro puertos canarios: Arinaga (Gran Canaria) y Santa Cruz de Tenerife, donde el importador YECASA distribuye la arena a diferentes empresas de la construcción, y Arrecife de Lanzarote y Puerto del Rosario (Fuerteventura) donde el importador es la empresa CEISA.



Según datos de las autoridades portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, el Dura Bulk ha transportado en cada viaje 3.500 toneladas frente a las 3.007 de peso muerto (DWT) que declara en su ficha técnica, lo que supone que ha estado viajando con un sobrepeso de casi 500 toneladas.

Resultados en el apartado histórico de las operaciones del Dura Bulk consultadas ante la Autoridad Portuaria: <https://tenerife.posidoniaport.com/>



estado actual movimientos históricos diario explotación previsión

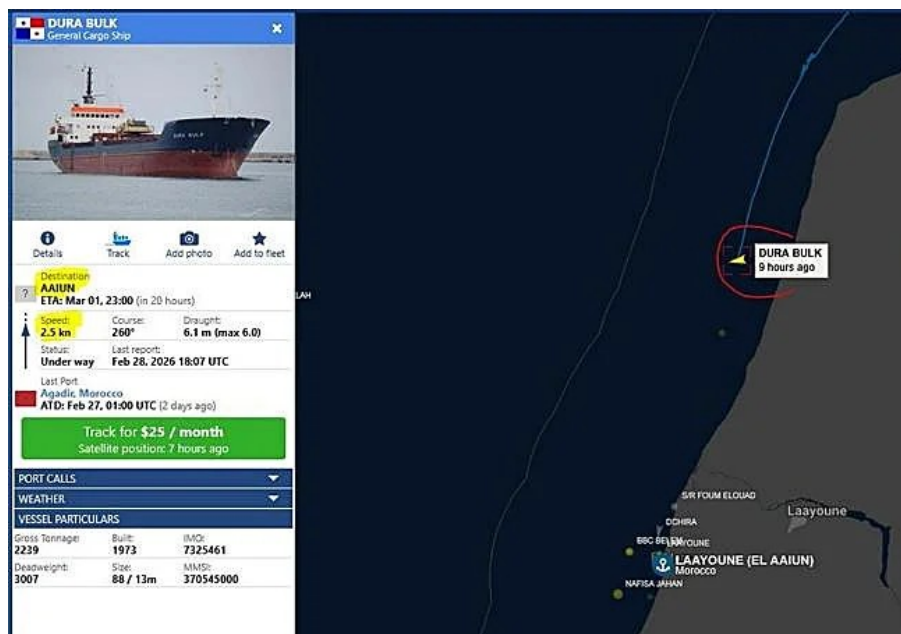


atraques del buque dura bulk entre 01/01/2025 00:00 y 31/12/2025 18:36

Buque	Fecha entrada	Fecha salida	VER
dura bulk	01/01/2025 00:00	31/12/2025 18:36	

operaciones										
Escala	Buque	Muelle	Entrada	Salida	Consignatario	Eslora	Tipo	Mercancía	Tn	Estibador
- sct. dársena de pesca										
9685	DURA BULK	AL 3 - DARS. PESCA (del 12 al 21)	27/12/2025 18:20	28/12/2025 21:10	A. PEREZ Y CIA, S.L.	88	Desembarque	Materiales de construcción	3500	
8651	DURA BULK	AL 3 - DARS. PESCA (del 12 al 21)	15/11/2025 09:20	17/11/2025 01:35	A. PEREZ Y CIA, S.L.	88	Desembarque	Materiales de construcción	3500	
8210	DURA BULK	AL 3 - DARS. PESCA (del 11 al 21)	26/10/2025 02:20	27/10/2025 01:10	A. PEREZ Y CIA, S.L.	88	Desembarque	Materiales de construcción	3500	
7660	DURA BULK	AL 3 - DARS. PESCA (del 11 al 21)	03/10/2025 23:00	04/10/2025 22:30	A. PEREZ Y CIA, S.L.	88	Desembarque	Materiales de construcción	3500	
6819	DURA BULK	AL 3 - DARS. PESCA (del 11 al 21)	01/09/2025 08:50	02/09/2025 10:25	A. PEREZ Y CIA, S.L.	88	Desembarque	Materiales de construcción	3500	
6614	DURA BULK	AL 3 - DARS. PESCA (del 11 al 21)	20/08/2025 23:55	22/08/2025 05:20	A. PEREZ Y CIA, S.L.	88	Desembarque	Materiales de construcción	3500	

Lugar del hundimiento del Dura Bulk



Tráfico desde Puertos y empresas importadoras:

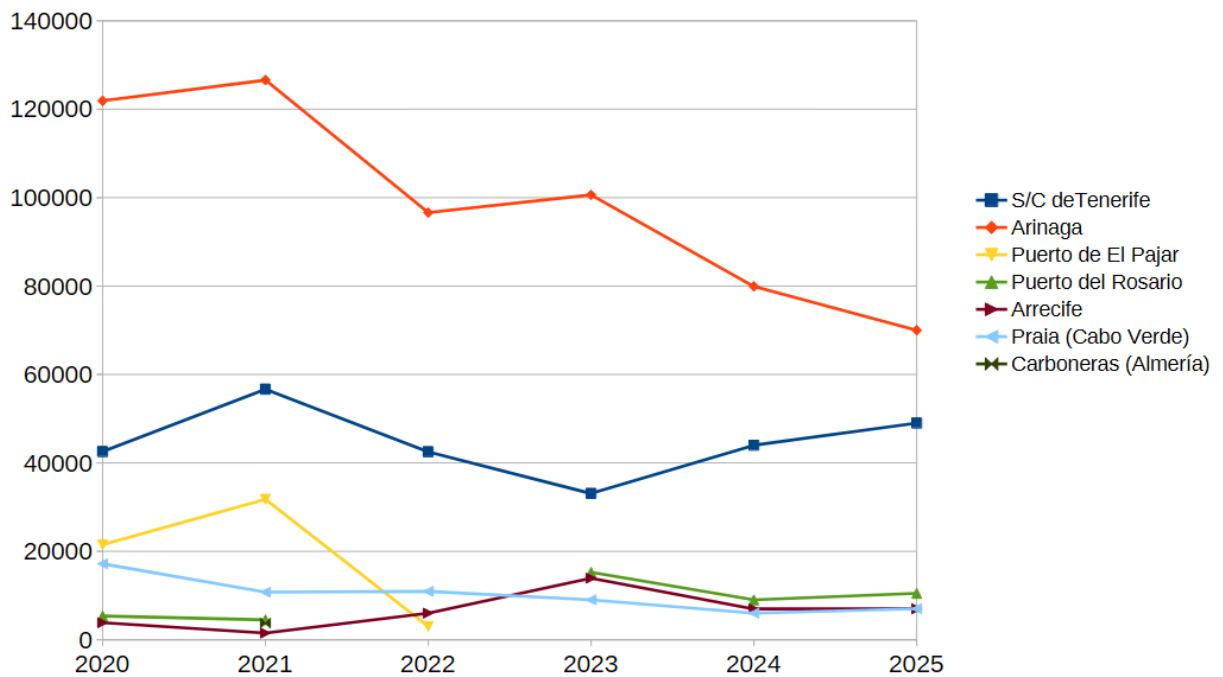
Puerto y empresa importadora	Toneladas	Número de barcos
S/C de Tenerife (YECASA / Proyecto Dover)	49.000	14
Arinaga (YECASA / Gramelcan/Canarias International Bulk Mineral)	70.000	20
Arrecife (CEISA)	7.000	2
Puerto del Rosario (CEISA)	10.500	5
Praia (desconocido)	7.000	2
Total	143.500	43

Empresa importadora	Toneladas	Número de barcos
YECASA	119.000	34
CEISA	17.500	7
OPERADOR DESCONOCIDO EN CABO VERDE	7.000	2



Exportaciones de Arena (Toneladas)

2020-2025



	2020	2021	2022	2023	2024	2025
S/C deTenerife	42.546	56.658	42.505	33.077	43.994	49.000
Arinaga	121.904	126.583	96.610	100.618	79.915	70.000
Puerto de El Pajar	21.474	31.759	3.007			
Puerto del Rosario	5.364	4.507		15.256	9.021	10.500
Arrecife	3.857	1.500	6.014	13.924	6.962	7.000
Praia (Cabo Verde)	17.178	10.757	10.947	9.021	6.014	7.000
Carboneras (Almer)		3.757				

<https://wsrw.org/es/noticias/nuevo-informe-arena>

Trafico de aerogeneradores:

Permanece Bilbao como origen de algunos envíos relacionados con Siemens Gamesa.

Tenerife se consolida como punto de trasbordo entre China y Sahara ocupado. Así como los envíos de Taicang del año 2024 tenían como claro destinatario el parque de aerogeneradores para suministrar de electricidad a la planta desaladora para el riego de los nuevos campos de cultivo en Bir Anzarane, en estos cuatro envíos de 2025 no hemos conseguido saber cuál era el destino en el Sahara Occidental ocupado. El trasbordo de Granadilla a El Aaiún lo realizaron dos barcos de pabellón neerlandés, el BBC Belem (IMO 9501655) y el BBC Greenland (IMO 9427079). El traslado de los aerogeneradores en los territorios ocupados sigue siendo realizado por la joint venture entre la española Lasarte y la portuguesa Laso Transportes que opera con el nombre Laso Lasarte Wind (LLW).

Barcos con Aerogeneradores

Origen - destino	Número de barcos
Taicang – Granadilla Pacific Prospect (25 mayo), Pacific Purity (27 septiembre) Pacific Titan (24 octubre) y Pacific Providence (16 nov)	4
Granadilla -El Aaiún	26 + 3 en 2026
Bilbao – El Aaiún	2

Harina de Pescado:

Continúan los envíos de harina de pescado a Gulluk (Turquía), pero en menor cantidad que en años anteriores

Puerto de destino	Toneladas	Número de barcos
Gulluk	47.761	8

Suministro de combustibles

Las refinerías del sur de España siguen siendo el origen abrumadoramente mayoritario de los hidrocarburos

Puerto de origen -Destino	Toneladas	Número de barcos
Cartagena – El Aaiún	123.917	15
Cartagena – Dajla	40.242	5
Cartagena - Agadir - Dajla	9.000	1
Cartagena – Dajla – El Aaiún	246.995	26
Cartagena – El Aaiún - Dajla	9.000	1
Cartagena – Agadir – El Aaiún	16.374	2
Total Cartagena	356.673	50
Jorf Lasfar – Agadir – El Aaiún	37.222	4
Total Jorf Lasfar	37.222	4
Tanger Med – El Aaiún	39.680	5
Tanger Med – Dajla – El Aaiún	6.256	1
Tanger Med - Agadir – El Aaiún	6.937	1
Total Tanger Med	52.837	7
Huelva - Dajla	7.493	1
Huelva – El Aaiún	13.703	2
Total Huelva	21.196	3
Algeciras – El Aaiún	90.682	11
Algeciras - Dajla	7.598	1
Algeciras – Dajla – El Aaiún	17.277	2
Algeciras – Dajla - TanTan	13.970	2
Algeciras – Agadir – El Aaiún	8.231	1
Algeciras – Dajla – El Aaiún - TanTan	8.267	1
Algeciras – Agadir – Dajla – Tan Tan	16.970	2
Total Algeciras	145.750	20
Las Palmas – El Aaiún	7.616	1



Asociación
Canaria de
Amistad con el
Pueblo
Saharaui
(ACAPS)

C/ Benito Pérez Armas, Nº 4
38208. La Laguna. Tenerife
Tfno.: 922253713
C.F.: G38306775
CORREO:
info@acapscanarias.com

Total Las Palmas	7.616	1
Barcelona – Dajla – El Aaiún	15.995	2
Barcelona – Dajla	7.996	1
Barcelona – El Aaiún	15.149	2
Total Barcelona	25.141	5

MAPA DE RUTAS MARÍTIMAS (Puertos de origen → Destinos / Escalas)

PUERTO DE ORIGEN: CARTAGENA

Cartagena → El Aaiún
Cartagena → Dajla
Cartagena → Agadir → Dajla
Cartagena → Dajla → El Aaiún
Cartagena → El Aaiún → Dajla
Cartagena → Agadir → El Aaiún

PUERTO DE ORIGEN: JORF LASFAR

Jorf Lasfar → Agadir → El Aaiún

PUERTO DE ORIGEN: TANGER MED

Tanger Med → El Aaiún
Tanger Med → Dajla → El Aaiún
Tanger Med → Agadir → El Aaiún

PUERTO DE ORIGEN: HUELVA

Huelva → Dajla
Huelva → El Aaiún

PUERTO DE ORIGEN: ALGECIRAS

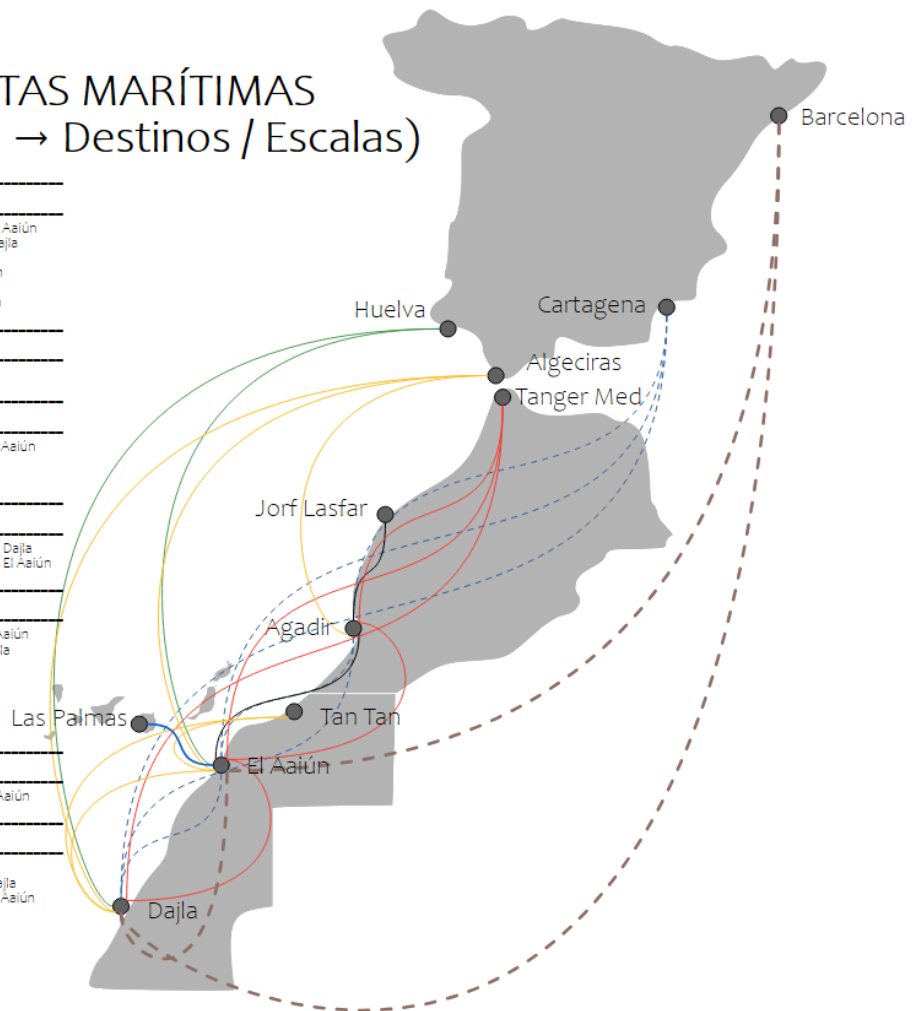
Algeciras → El Aaiún
Algeciras → Dajla
Algeciras → Dajla → El Aaiún
Algeciras → Agadir → Tan Tan
Algeciras → Dajla → El Aaiún
Algeciras → Agadir → Dajla → Tan Tan

PUERTO DE ORIGEN: LAS PALMAS

Las Palmas → El Aaiún

PUERTO DE ORIGEN: BARCELONA

Barcelona → Dajla → El Aaiún
Barcelona → Dajla
Barcelona → El Aaiún



ACAPS PREMIO "CANARIAS 2007"
POR UN SAHARA LIBRE Y EN PAZ

- 50 AÑOS DE LUCHA - 50 AÑOS DE DIGNIDAD -

Resumen de combustible:

Total combustible suministrado al Sahara Occidental ocupado compartido con Agadir y Tan Tan	646.435 toneladas	90 barcos
Total combustible suministrado solo al Sahara Occidental ocupado	529.464 toneladas	76 barcos
Total combustible suministrado exclusivamente al Sahara Occidental ocupado desde puertos en el Estado Español	446.306 toneladas	66 barcos
Total combustible suministrado exclusivamente al Sahara Occidental ocupado desde puertos en Marruecos	45.936 toneladas	6 barcos
Total combustible suministrado al Sahara Occidental ocupado desde puertos en Marruecos compartido con Agadir y Tan Tan	44.159 toneladas	5 barcos

En gases del petróleo licuados (butano y propano) Senegal, Francia y Portugal son los principales orígenes.

Puerto de origen -Destino	Toneladas	Número de barcos
M'Bao (Dakar) – El Aaiún	29.540	4
Lavera (Francia) – El Aaiún	30.451	4
Sines (Portugal) – El Aaiún	17.476	3
Stonlow (Reino Unido) – El Aaiún	2.655	1
Conakry (Guinea) – Nuakchot (Mauritania) – El Aaiún	6.424	1
Huelva – Mohammedia (Marruecos) – El Aaiún	7.183	1
Total	93.729	14
Total en barcos solo con destino a El Aaiún	80.122	12

Además llegó un **asfaltero** desde Rotterdam con escala en Las Palmas con **6.123 toneladas**

Suministro de combustible en la zona de fondeo de Dajla

La disminución de la actividad de la flota pesquera de pabellón ruso en el Sahara Occidental se ha reflejado en una disminución de los trasbordos de combustible en la zona de fondeo de Dajla. Hemos localizado los siguientes:

B. Star (procedente de Las Palmas) a **Nikolay Telenkov** en noviembre

El petrolero sancionado de pabellón de la Federación Rusa **Melito Carrier** (IMO 8920581) hace dos viajes desde San Petersburgo hasta la zona de fondeo de Dajla, uno en noviembre en el que suministra a los pesqueros Maironis y Admiral Shabalin y otro en diciembre para suministrar al Vasily Filippov.

Pesca

A lo largo del 2025 la actividad extractiva sigue realizándose, si excluimos los grandes barcos factoría rusos que mencionamos más abajo, con una flota de pabellón marroquí, en su mayoría basados en Dajla y Agadir.

Entre las empresas que operan con pabellón marroquí destacan el grupo King Pélagique que sostiene un entramado empresarial en todos los sectores de la cadena de producción de la pesca y la transformación y elaboración de sus productos.

A partir de febrero de 2026 el Holding Sahara Tekna ha pasado a ocupar una posición preminente entre las empresas marroquíes del sector al hacer efectiva en febrero de 2026 la compra de **OMNIUM MAROCAIN DE PECHE FLOTE**, creado en su momento por Mohamed Slimani y que contaba con el puerto de Tan Tan como su principal base operativa, y **PHIASUD (Pêche Hauturière de l'Atlantique Sud)**, muy relevante por sus licencias de captura en el caladero del Sahara Occidental.

La recientemente celebrada feria Seafood Expo Global (Barcelona 21 a 26 abril 2026) nos ha permitido identificar a tres grandes operadores marroquíes:

<https://www.conserveries-riodeoro.com/> CONSERVERIES RIO DE ORO

https://www.seafoodfrommorocco.com/all_exportateurs/damsa-2/ DAMSA

<https://kingpelagique.com/en/home-fr-english/> KING PELAGIQUE

Muchos de los barcos que aparecen como pertenecientes a armadores de uno o dos barcos, en realidad tienen comprometidas todas sus capturas con estos grandes grupos.

Como ya hemos señalado en otros informes hay armadores europeos de barcos que operan en el Sahara Occidental. Citaremos aquellos que hemos ido identificando:

SUECIA:

Armador: SWEMAR AB (Suecia)

Dirección:

Fiskebacks hamn 32, SE-426 58, Vastra Frolunda, Sweden.

Barcos:

MEYA (IMO 8616142). Gerente Societé Pelagic Pionniere.

POLAR (IMO 8820274) Gerente 2 KS Fising. Durante el ultimo año estuvo basado en Dajla.

MIST (IMO 9163180) Gerente MICE Fisheries SARL. Durante el ultimo año estuvo basado en Dajla. Después de ser reparado en Las Palmas va hacia Agadir

Armador: ZANDIC MAROC SARL (Dajla) pero propiedad de la familia Kjellber de Suecia

Barcos:

ZANDER 2 (IMO 7931076)

NORDIC (IMO 6713996) originalmente de Islandia y repetidamente vendido en Marruecos

Armador: AXELSSON D (Suecia)

Barcos:

SUNNANLAND (IMO: 9222041)

Armador: MOJA FISHING TEAM LTD. (Suecia, comparte dirección con el gerente de los barcos la marroquí LGMC Industries, en Casablanca) FRECUENTEMENTE APARECE COMO GERENTE DE BARCOS ARMADOS POR EL GRUPO NORUEGO Sjøvik a través de su filial sjovik morocco

Barcos:

MANSOUR DAKHLA (IMO 7393705)

ASSAADI (IMO 7719923)

Armador: ASTRID FISKERI A/S (DINAMARCA, 98% DE ASTRID FISKE A/B SUECIA), PERO REPETIDAMENTE VENDIDO EN MARRUECOS

Barcos:

ASTRID (IMO 9163037)

ALLOTF – 4 (IMO 9116058). Este barco aparece también vinculado a King Pélagique.

IRLANDA:

Armador: POLAR FISH LTD. Comparte dirección con el gerente (Irlanda)

Gerente: ARTIC FISH LTD. (Irlanda)
Dirección:
Roshine House. Killybegs, Co. Donegal, Ireland
BARCOS:
FELUCCA (IMO 9131981)

Armador: CARMONA FISHING LTD. (IRLANDA)
BARCOS:
CARMONA (IMO 9170303, Señal de llamada EI6206, MMSI 250429000)

ESPAÑA:

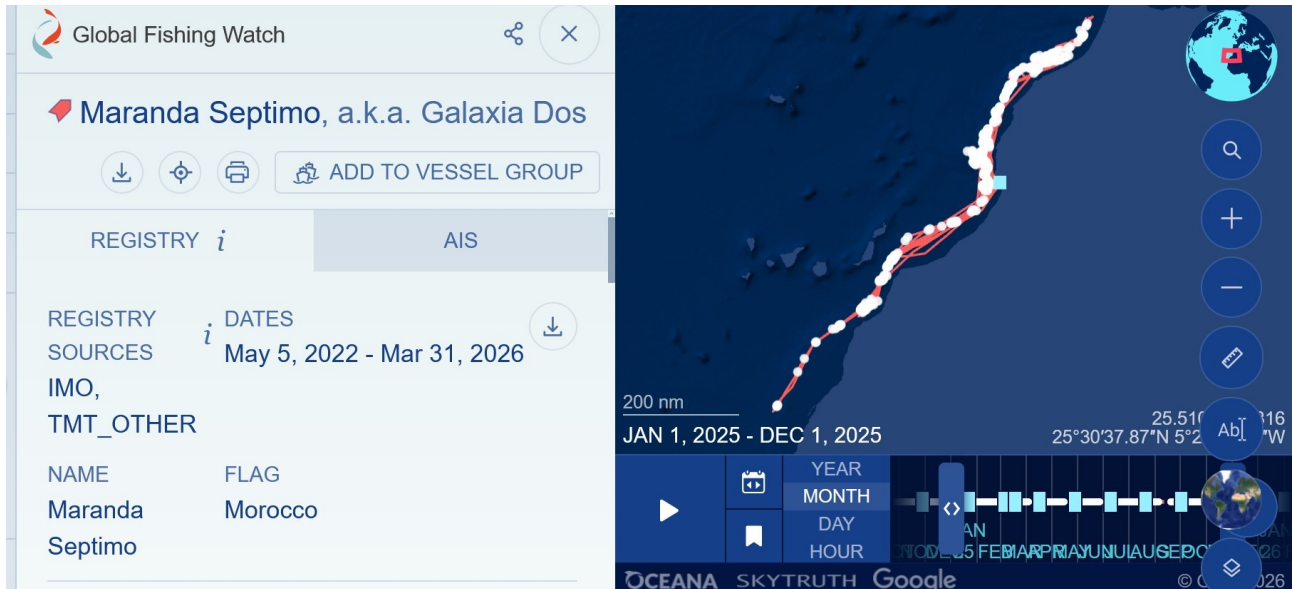
España es el principal importador con muchísima diferencia de productos pesqueros extraídos en el Sahara Occidental. La mayoría del pescado, marisco y cefalópodos se reciben congelados, o bien por camión o en barco desde Agadir directamente a puertos gallegos o Algeciras. También hay un tráfico de pescado blanco de mayor calidad desde El Aaiún hasta el aeropuerto de Gran Canaria usando las líneas regulares de Binter y Royal Air Maroc, así como algunos vuelos privados.

Con mucha diferencia el principal operador pesquero español en el Sahara Occidental es el grupo Astipêche / Astipesca con conexiones con empresarios de Alicante. Es el principal extractor de marisco y también ocupa un lugar preeminente en la extracción de cefalópodos. Suele actuar a través de diversas empresas. Un caso es el siguiente:

ARMADOR Y GERENTE: MAROC-ANDALOUSIE DE PECHE S.A., que forma parte del grupo Astipêche SL – que opera un total de 28 barcos pesqueros con pabellón marroquí, 22 marisqueros y 6 cefalopoderos-

BARCOS que hemos identificado:

MARANDA SEPTIMO A.k.a. GALAXIA DOS (IMO 8968521) arrastrero congelador. De baja definitiva del Registro General de la Flota Pesquera española desde el 27/4/2022, estuvo basado en Vigo.



MARANDA OCTAVO A.k.a. PINO LADRA (IMO 9338436) arrastrero de fondo. De baja definitiva del Registro General de la Flota Pesquera española desde el 15/3/2023, estuvo basado en Cillero (Lugo). Estuvo operando en el golfo de Guinea. Actualmente atracado en El Aaiún

ARETXU BERRIA (IMO 9244477) arrastrero de fondo. De baja definitiva del Registro General de la Flota Pesquera española desde el 11/11//2025, estuvo basado en Ondarroa (Bizkaia). Incorporado a la flota en Agadir en Febrero de 2026.

ANDREKALA BERRIA (IMO 9244489) arrastrero de fondo. De baja definitiva del Registro General de la Flota Pesquera española desde el 11/12//2025, estuvo basado en Ondarroa (Bizkaia). Incorporado a la flota en Agadir en Enero de 2026.

MARANDA SEGUNDO (IMO 9348766) arrastrero, matriculado en Casablanca, basado en Agadir opera en aguas de Marruecos y el Sahara Occidental.

YANBOA (MMSI 242538400), arrastrero, basado en Agadir, opera en aguas del Sahra Occidental

Otros armadores españoles que hemos identificado son

ARMADOR: PETREL FISHING CO. LTD. (VIGO, PONTEVEDRA, ESPAÑA)

BARCOS:

ALQASWAE 2 (MMSI 242048400), habitual de las aguas del Sahara Occidental en el entorno de Dajla.

ARMADOR: CEPHAPECHE S.A. (LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, CANARIAS)

GERENTE: FREIREMAR S.A.(AVENIDA DE LOS CONSIGNATARIOS S/N Las Palmas)

BARCOS:

Pabellón español: (estos barcos operaron en aguas del Sahara Occidental hasta el fin del protocolo de pesca en julio de 2024, actualmente operan en aguas mauritanas)

FREIREMAR UNO (IMO 8619716)

FOLIAS (IMO 9304863)

FESTEIRO (IMO 9218002)

FARRUCO (IMO 9241906)

FUNCHO (IMO 9230701)

FAKIR (IMO 9304851)

Pabellón de Belice

PITUFO (IMO 8900892)

Pabellón marroquí

FOCA (IMO 9103283) Basado en Agadir y operando habitualmente en aguas del Sahara Occidental.

GRUPO UNION MARTIN (DE ORIGEN CANARIO, PARTICIPADO DESDE 2018 POR EL FONDO DE INVERSIÓN ALANTRA) COMPRÓ EL 49% DE PESCAPALMA (empresa marroquí con sede en Agadir)

Dice tener 7 embarcaciones propias CON PABELLÓN MARROQUÍ

DAFIR I (IMO 8817942)

AL MOUTANABI

AL KHATTABI (IMO 8602907)

ABLA (IMO 8816728)

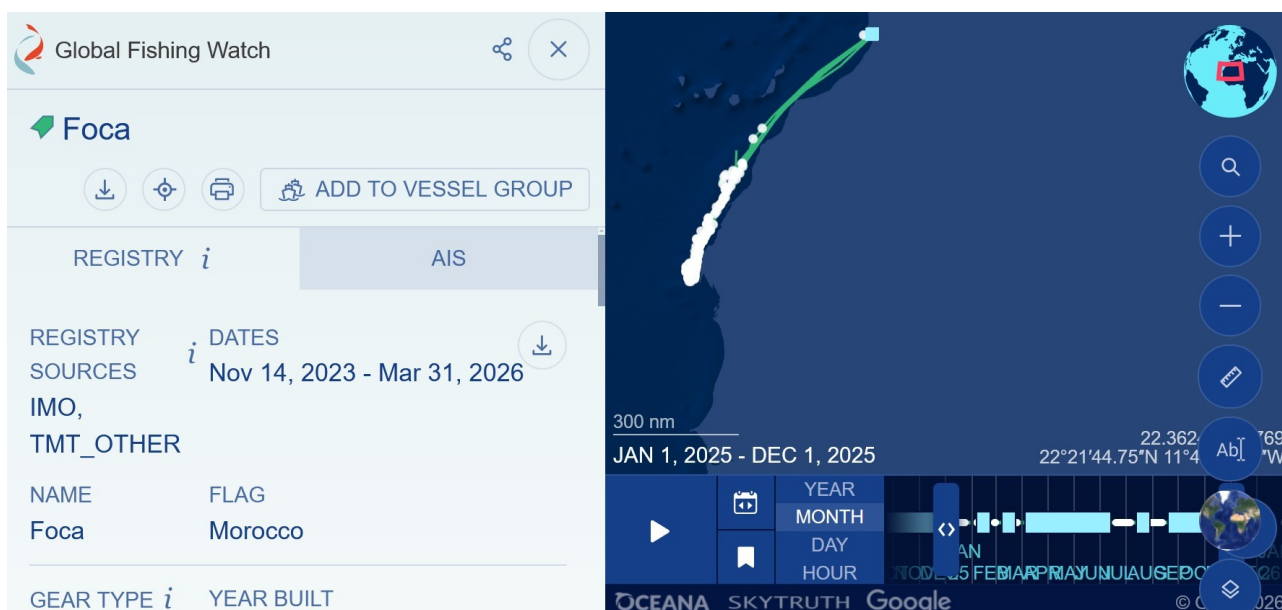
MAJID (IMO 8719281)

MAHDI (IMO 8224901)

SALIMA (IMO 8816716)

y acuerdos con 5 armadores MARROQUÍES en exclusiva con 22 barcos.

TIENE LAS FÁBRICAS DONDE TRANSFORMA EL PESCADO EN LAS PALMAS: Dr. Juan Domínguez, 48, Urb. El Sebadal, Las Palmas de G.C., España



Desde hace tiempo hemos identificado a UNIÓN MARTÍN como un operador muy importante. El pescado de más calidad lo importa por vía aérea desde El Aaiún a Gran Canaria.

El grupo PROFAND compró la totalidad de las acciones de UNIÓN MARTÍN en una operación conocida a principios de mayo de 2026, transformándose así en uno de los operadores más destacados en el tráfico de pescado saqueado el pueblo saharai

ARMADOR: PESQUERA PENA VIEJA S.L. Opera desde Muelle de Bouzas (grupo de empresas Pesqueras Grupeixe, VIGO)

BARCOS:
Pabellón marroquí

ILLA DE RUA (IMO 9198812; MMSI 242561000; Señal de llamada CNA2464) Arrastrero de fondo, opera en aguas del Sahara Occidental. Desembarca el pescado en Dajla y se envía directamente a la empresa matriz en Vigo. Principalmente pesca pulpo, choco, calamar y pescado de fondo (merluza senegalesa, pargo, breca y dentón. Estuvo de alta en el registro general de la flota pesquera española hasta el 1 de octubre de 2003.



Asociación
Canaria de
Amistad con el
Pueblo
Saharaui
(ACAPS)

C/ Benito Pérez Armas, Nº 4
38208. La Laguna. Tenerife
Tfno.: 922253713
C.F.: G38306775
CORREO:
info@acapscanarias.com

Global Fishing Watch

Foca

ADD TO VESSEL GROUP

REGISTRY *i* AIS

REGISTRY *i* DATES *i*

SOURCES *i* Nov 14, 2023 - Mar 31, 2026

IMO,
TMT_OTHER

NAME FLAG

Foca Morocco

GEAR TYPE *i* YEAR BUILT

300 nm

JAN 1, 2025 - DEC 1, 2025

22.362 769
22°21'44.75\"N 11°4

Ab

YEAR MONTH DAY HOUR

OCEANA SKYTRUTH Google



A través de la información de las ferias pesqueras que se realizan en el Estado Español hemos identificado a otros operadores, como es el caso de la feria Conxemar (Vigo, realizará la próxima feria en el Recinto ferial del 6 al 8 de octubre de 2026 <https://www.conxemar.com/es/feria/>)

Aparecen como socios (<https://www.conxemar.com/es/asociados/page/6/>):

p.6 DISCEFA <https://www.discefa.com/>

P.7 FREIREMAR <https://www.freiremar.es/index.htm>

P.9 GRUPO PROFAND <https://profand.com/>

P.14 PROFAND VILAGARCIA

P.14 PROFAND ZARAGOZO

P.11 MERPACIFICO <https://merpacifico.com/>

P.11 MEDIMAR SL <https://www.medimarsl.com/>

P.16 UNIONMARTIN <https://unionmartin.com/en/>

NORUEGA:

Armador: SJOVIC MOROCCO SA (Filial de la noruega de Krinstiansund SJOVIC AS)

Gerente: Sjovic, en ocasiones aparece como gerente el grupo sueco Moja Fishing Team Ltd.

BARCOS:

OCEAN VENTURE (IMO 9256822)

LONNOY (IMO 9256822)

Armador: CETUS AS (Kopervik, NORUEGA)

BARCOS:

CETUS (IMO 9836024)

Armador: Dahl Fiskeri AS (Hansen Dahl Group) basada en Bodo (Noruega)

BARCOS:

SENIOR (IMO 7712731) Opera entre Agadir y Dajla

ISLANDIA:

Armador: SIRIUS PELAGIC SARL (Neskaupstadur, ISLANDIA con oficinas en Dajla)

Barcos:

ERIKA (IMO 8701909)

Barcos repetidamente vendidos (armador y gerente inidentificados)

NORDIC (IMO 6713996) originalmente de Islandia.

TURQUÍA:

En informes anteriores hemos señalado Turquía como un destacado comprador por vía marítima de harina de pescado producida en el Sahara Occidental. También hemos hablado de la presencia de pesqueros pertenecientes a empresas turcas operando en aguas del Sahara Occidental. A continuación citamos las que hemos podido identificar

Armador/gerente: MAROCTURC TUNA FISHERIES SA (DAJLA)

Popietaria de la granja de engorde de túnidos de Dajla, una de las cinco granjas autorizadas a Marruecos por el ICAAT

Barcos:

TUNA BOAD AZROU 1 (IMO 909 86469)
MOUTAOUAKIL 2 (IMO 8595104, MMSI 242931000)
SALMA 1 (MMSI 242672000)
SALMA 2 (MMSI 242673000)
SALMA 3 (MMSI 242013100)
SALMA 4 (MMSI 242013300)

Armador: AKUA GROUP SU URUNLERI AS (Estambul, Izmir, TURQUÍA)

BARCOS:

ANNOUR – 1 (IMO 9089384)

Armador: MAMULI BALIKCILIK VE DENIZ (Estambul, TURQUÍA)

Barcos:

MIR (Mamuli Ismail Reis) (IMO 9866304) Gerente: MAMULI BALIKCILIK VE DENIZ (Estambul)
KHIR ALLAH – 1 (IMO: 9866304) Gerente: MAMULI BALIKCILIK VE DENIZ (Estambul)

CHINA:

Las empresas chinas suelen ser de los gobiernos provinciales. Operan como si fueran empresas privadas, no se basan en acuerdos pesqueros entre gobiernos sino en crear empresas en Marruecos, o asociarse con armadores locales en Marruecos.

Las que hemos ido identificando son las siguientes:

ARMADOR: MOROCCAN CHINA FISHERY CORPORATION SA

Joint Venture de la [China National Fisheries Corporation \(CNFC\)](#) y socios marroquíes

ARMADOR Y GERENTE: CNFC GROUP MAROC . FILIAL DE CNFC Overseas Fishery Co Ltd.
Pescan pulpo y sepia, crustáceos (langostino blanco y tigre) y peces demersales (corvina, lenguados...)

BARCOS:
DANA 3
(En general la serie Dana)

ARMADOR Y GERENTE: FILAKA PECHE (Agadir) Gestionada por Taoufik Joundy, subsidiaria o asociada con la compañía pública china **CHINA NATIONAL FISHERIES CORPORATION**. Esta fórmula de socios marroquíes asociados con CNFC funciona en Agadir y abarca una flota de unos 30 arrastreros

BARCOS:
Todos operan en las aguas del Sahara Occidental
FILAKA III (IMO 8849701)
FILAKA 5 (MMSI 242027400)
FILAKA 6 (MMSI 242025400)
FILAKA 7 (MMSI 242260400)
FILAKA 8 (MMSI 242259400)

ARMADOR Y GERENTE: SHANGHAI DIER DEEP SEAS FISH (SHANGHAI, CHINA) con algún tipo de asociación con **PESCARIF (Agadir)** y **NASSIM, Societé d'armement et de pêche (El Aaiún)**

BARCOS:
Pabellón de Marruecos: (OPERAN EN AGUAS DEL SAHARA OCCIDENTAL, CON BASE EN AGADIR)
SELMA 4 (HU YU 1212) (IMO 9958822)
SELMA 5 (IMO 9958834)
SELMA 6 (HU YU 1211) (IMO 9958810)

Pabellón de China: (operan en aguas de Mauritania)
CPMC 21 (IMO 9895044)
CPMC 22 (HU YU 1715) (IMO 9928748)
CPMC 23 (HU YU 1716) (IMO 9928762) (Opera entre NUADIBÚ y ASHDOD)
CPMC 24 (HU YU 1717) (IMO 9928774)
CPMC 25 (HU YU 1718) (IMO 9918786)
HU YU 1719 (IMO 9928798)

RUSIA

La actividad de la flota pesquera rusa se basa en acuerdos entre el gobierno marroquí y el de la Federación Rusa. En concreto el suscrito en 2024 preveía en su artículo 6 lo siguiente:

“ La Parte marroquí autoriza a los buques pesqueros rusos a pescar peces pelágicos menores en la zona de pesca atlántica de Marruecos, de conformidad con el Anexo n.º 1 y en las condiciones que este establece.

2. La Parte marroquí determina anualmente la composición general de las capturas según las categorías de especies, las zonas de pesca, las tasas de contabilización, así como la cantidad y el tipo de buques pesqueros rusos que realizan actividades pesqueras en la zona de pesca atlántica de Marruecos, de acuerdo con el plan de armonización de la pesca de peces pelágicos en dicha zona. Nuestras observaciones han podido constatar desde hace años que la flota rusa extrae pescado en las aguas del Sahara Occidental al amparo de esos acuerdos con Marruecos.”

Mientras que en su artículo 9 se indica

“1. La Parte marroquí, de conformidad con la legislación del Reino de Marruecos, contribuye a crear un entorno favorable para la pesca y las actividades conexas, así como para la entrada (salida) a los puertos del Reino de Marruecos de la tripulación de los buques pesqueros rusos que faenan en la zona de pesca atlántica de Marruecos.

2. La Parte marroquí ofrece a los buques pesqueros rusos que faenan en la zona de pesca atlántica de Marruecos las siguientes facilidades:

- a) Fondeo, atraque y reparaciones;
- b) Descarga, carga y transbordo de equipos técnicos y repuestos;
- c) Suministro de agua potable y alimentos, y combustible;
- d) Transbordo de la producción pesquera de los buques pesqueros rusos en los términos que determine el Comité Mixto.

3. Las condiciones de estancia de los buques pesqueros rusos que faenan en la zona de pesca atlántica de Marruecos en los puertos del Reino de Marruecos se rigen por la legislación del Reino de Marruecos y las resoluciones del Comité Mixto.”

En cuanto a la zona en la que se prevé realizar las capturas se establece lo siguiente en el Apéndice número I:

“Los buques pesqueros rusos, autorizados a faenar en el espacio marítimo del Atlántico, donde el Reino de Marruecos ejerce derechos soberanos y/o jurisdicción (en adelante, zona de pesca atlántica de Marruecos), faenan en la zona situada al sur del paralelo 28°00' de latitud norte. Las coordenadas exactas de las zonas de pesca autorizadas se determinan de acuerdo con los acuerdos entre las Partes y se especifican en las licencias de pesca expedidas por las autoridades marroquíes competentes a los buques pesqueros rusos.”

Es decir **este acuerdo establece que los pesqueros rusos pescarán en aguas del Sahara Occidental.**

Por último en cuanto a las capturas permitidas (de sardinilla, sardina y caballa) son:

“La cuota anual de captura de especies de peces pelágicos se fija en 140 000 toneladas durante la vigencia del Acuerdo. Esta cuota podrá revisarse en función de los datos obtenidos del Instituto Nacional de Investigación Pesquera del Reino de Marruecos (INRH) en el marco del Comité Mixto.”

En virtud de esos acuerdos continuaron los sondeos pesqueros del Instituto de Estudios Atlánticos de Kaliningrado, primero en una campaña por África noroccidental con el barco AtlantNiro y de octubre a diciembre con el Atlantida por aguas del sur de Marruecos y el Sahara Occidental.

En cuanto a la presencia de la flota pesquera con pabellón ruso nuestras observaciones fueron las siguientes:

A principios de 2025 dejaron de pescar en aguas del Sahara Occidental los barcos factoría con pabellón de la federación rusa que lo venían haciendo anteriormente.

El barco factoría de la Flota de Arrastreros de Murmansk (Murmansk Trawl Fleet Co) **Kapitan Bogomolov** (IMO 8607402), salió de aguas del Sahara Occidental el 8 de enero hacia Mauritania y se retira desde marzo hacia los caladeros en Corea para operar desde principios de marzo de 2026 en el caladero ruso de Ojotsk.

De la misma flota, el **Aleksandr Mironenko** (IMO 8607177), sale de aguas del Sahara Occidental el 4 de enero hacia Mauritani, se retira desde marzo de 2025 al caladero NEAFC (Atlántico norte, Islas Feroe, Mar de Noruega) y está atracado en Casablanca desde el 15 de marzo de 2026.

El barco factoría de SOVRYFLOT, Moscú, **Vasiliy Filippov** (IMO 8607191) sale de aguas del Sahara Occidental el 8 de enero de 2025 hacia Mauritania y se retira desde julio de 2025 al caladeros NEAFC. Tras pasar los primeros meses de 2026 en Dakar, está atracado en Casablanca desde 17 de marzo de 2026.

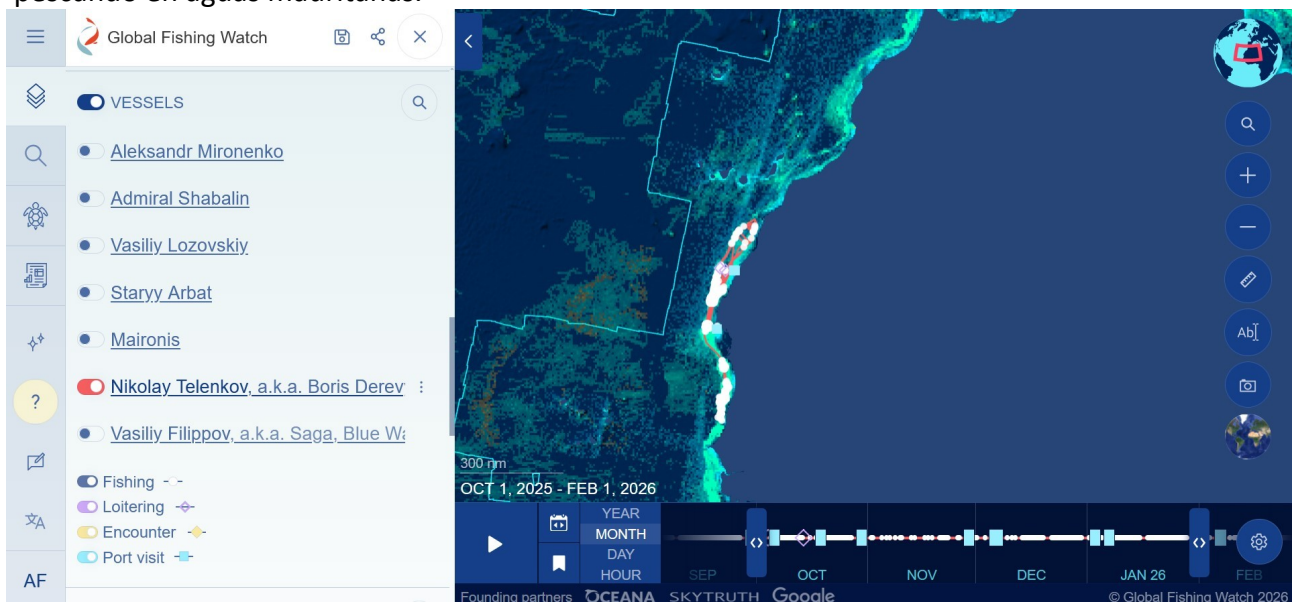
Staryy Arbat (IMO 8721064), dejó de faenar en el Sahara Occidental desde noviembre de 2024, para estar atracado en Agadir. Desde el 1 de enero de 2025 se va a Nuadibú y quedará atracado en Tarfaya desde el 8 de noviembre de 2025.

Desde principios de octubre de 2025 se reincorporaron a la pesca en aguas del Sahara Occidental 5 grandes barcos factoría con pabellón de la Federación rusa, inactivos en aguas saharuis desde principios de este 2025. El único que hasta entonces no había faenado en el Sahara Occidental es el Maironis que llega desde el caladero peruano. El Staryy Arbat pasa de estar fondeado en Nuadibú a atracado en Tarfaya en noviembre de 2025 sin que hayamos detectado actividad en aguas saharuis desde entonces.

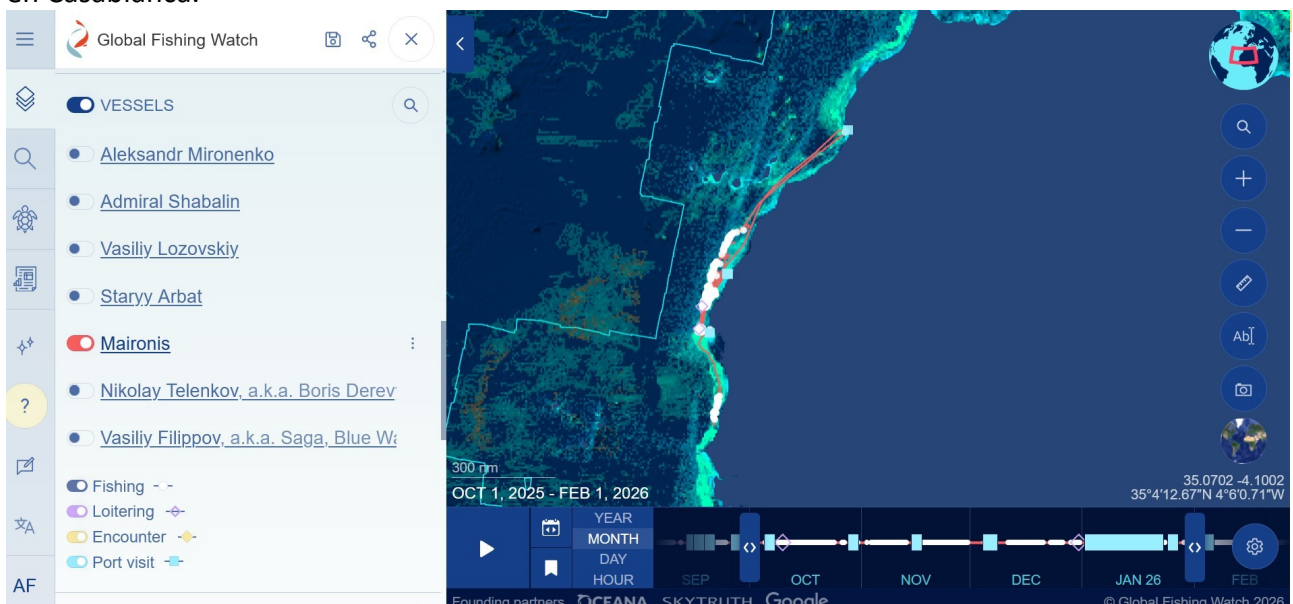
Nombre (empresa)	Capacidad de carga	Dimensiones Eslora X Manga X Calado máximo
Nikolay Telenkov (Magadam Trawler Fleet Co. Ltd.)	3.372 toneladas	120 m X 19 m X 6,6 m
Maironis (Magadam Trawler Fleet Co. Ltd.)	4.197 toneladas	120 m X 19 m X 6,7 m
Admiral Shabalin (Murmansk Trawl Fleet Co.)	3.715 toneladas	120 m X 19 m X 7 m
Vasiliy Filippov (Murmansk Trawl Fleet Co.)	3.372 toneladas	120 m X 19 m X 6,6 m
Vasiliy Lozovskiy (Strelet, Murmansk)	3.871 toneladas	121 m X 19 m X 7 m

Estos barcos se van retirando a lo largo de comienzos de 2026 de los caladeros saharauis de la siguiente manera:

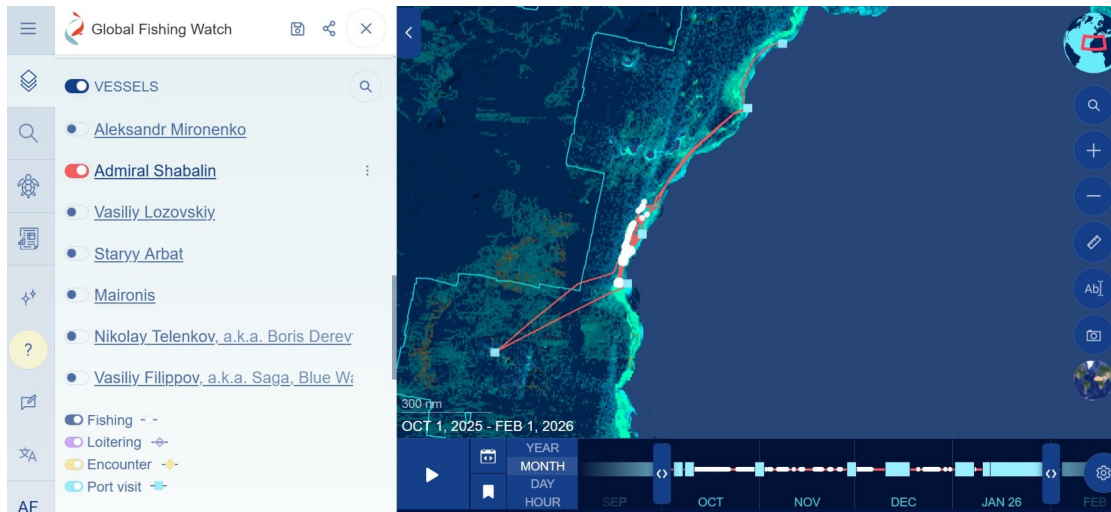
Nikolay Telenkov (IMO 8607139) El 4 de enero sale hacia Nuadibú y se mantiene desde entonces pescando en aguas mauritanas.



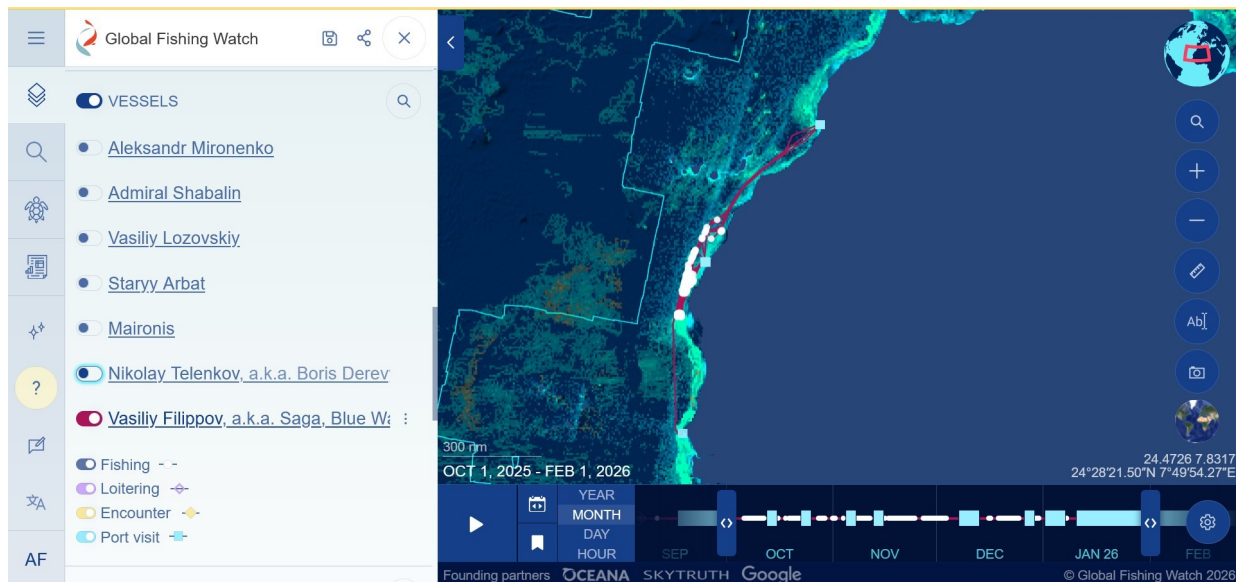
Maironis (IMO 8607359) el 24 de enero se retira hacia Nuadibú. Desde 24 de marzo está atracado en Casablanca.



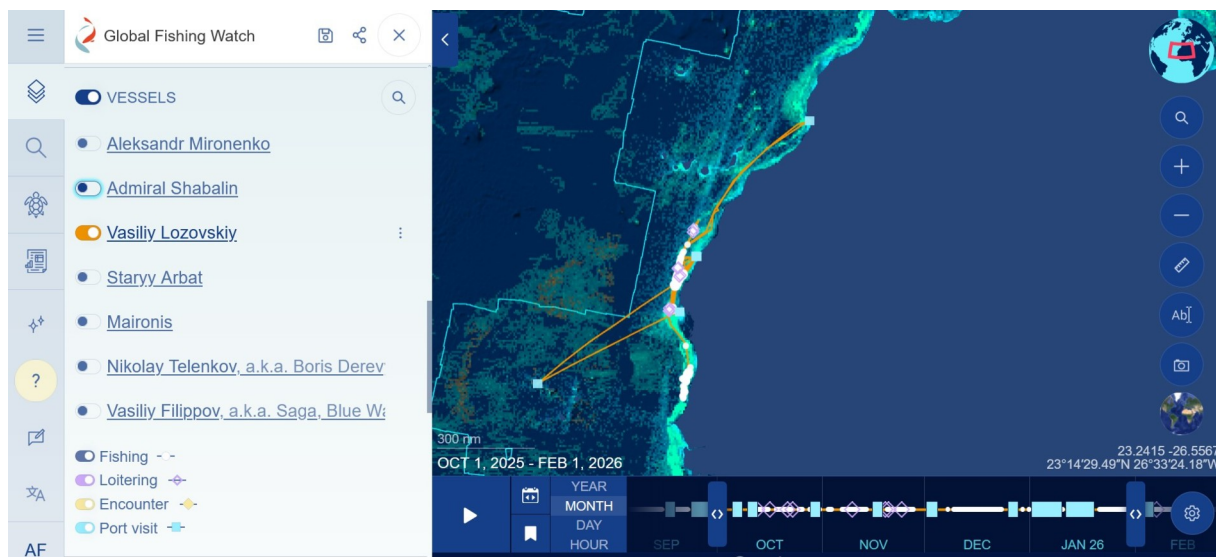
Admiral Shabalin (IMO 8607165) el 9 de enero sale de aguas del Sahara Occidental, para atracar, primero en Agadir el 10 de enero y después quedar atracado en Casablanca desde el 13 de enero.



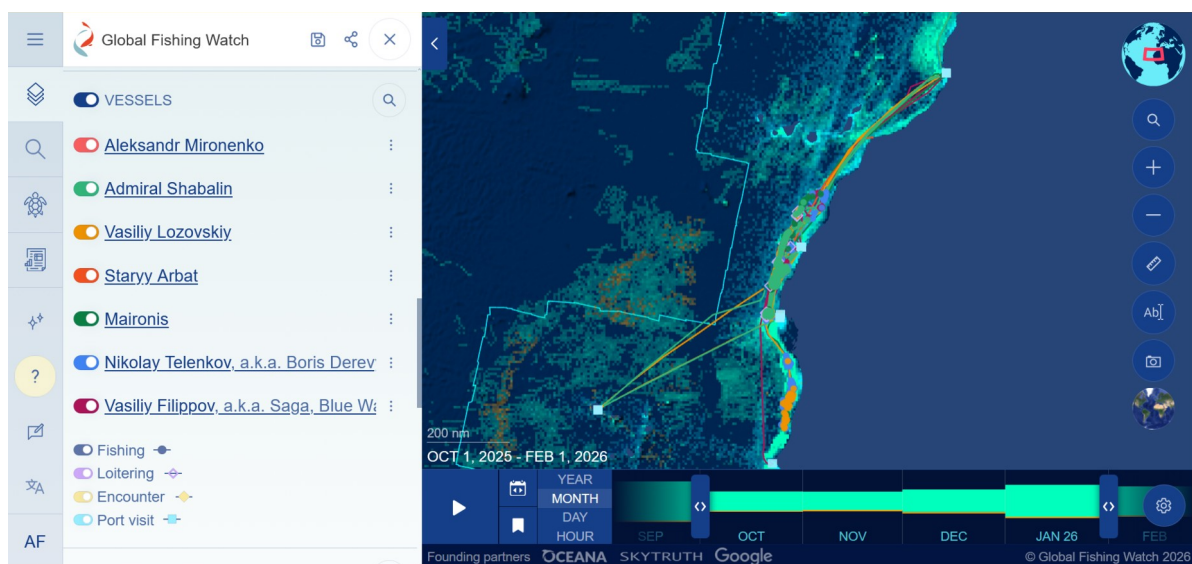
Vasiliy Filippov (IMO 8607191) se retira el 8 de enero hacia Dakar de donde se retira el 12 de marzo y queda atracado en Casablanca desde el 17 de marzo.



Vasiliy Lozovskiy (IMO 8607323) se retira el 10 de enero hacia Nuadibú. Desde el 1 de abril está atracado en Casablanca.



Esto se vio reflejado en la página web de Global Fishing Watch de la siguiente manera, para el conjunto de los barcos indicados más arriba:



Transferencias de pescado desde pesqueros rusos en la zona de fondeo de Dajla

Enero 2025:

Barco frigorífico	Capacidad de carga	Pesqueros que transfieren pescado	Destino
Orange Strait	7.127	Vasili Filippov y Kapitan Bogomolov	Lomé (Togo)
Coppename	4.433	Kapitan Bogomolov	Banana (R. D. Congo)

Octubre 2025:

Barco frigorífico	Capacidad de carga	Pesqueros que transfieren pescado	Destino
Novaya Zemlya	5.506	Admiral Shabalin, Vasiliy Lozovskiy Vasiliy Filippov	Cotonou
Savanna Wind	5.102	Nikolay Telenkov	Zona de fondeo de Nuadibú / Tema

Diciembre 2025:

Barco frigorífico	Capacidad de carga	Pesqueros que transfieren pescado	Destino
Windray Reefer	8.105 t	Nikolay Telenkov + carga previa en Nuadibú	Tema

SITUACIÓN DE LAS CAPTURAS PESQUERAS EN 2025

Este año aún no se ha publicado el informe que habitualmente hace público el ministerio marroquí de agricultura y pesca "La mère en chiffres", por lo que no podemos contrastar datos con los informes publicados desde 2017. Recogiendo noticias de prensa, elaboradas a partir de datos de la Oficina Nacional de Pesca de Marruecos, se constata la información oral que habíamos recibido de una disminución de capturas, que llevó incluso a que en semanas previas al Ramadán se prohibiera la exportación de sardinas y otros pequeños pelágicos para evitar la especulación en un mercado local en el que los precios no hacen sino subir.

Atendiendo a esas noticias ponemos las siguientes cifras, relativas a la pesca costera y artesanal. Faltarían los datos de la pesca de altura, que es en la que están los grupos extranjeros y las grandes empresas marroquíes:

Datos Generales (para valorar estos datos hay que tener en cuenta que en los puertos de la fachada mediterránea marroquí hubo un aumento del 7% en el volumen de pesca desembarcada)

	Volumen de pesca desembarcada	Variación con respecto a 2024	Valor de la producción comercializada	Variación con respecto a 2024
Valor total	1.132.801 t	-15%	10.110 millones de dirhams (1.011 millones de euros)	-4%
Valor de las conchas marinas	956 t	-	-	+ 577 %
Pescado blanco	137.569 t	+ 7%	-	+ 7%
Algas	27.010			+ 25%
Pelágicos (sardinas, sardinilla, caballas, chicharros)	909.750 t	- 18%	9.460 millones de dirhams (946 millones de euros)	- 8%
Cefalópodos (pulpo, choco)	49.876 t	- 18%		-6 %
Crustáceos	7.640 t	- 6%		- 1 %

Datos relativos a los puertos de la fachada atlántica que incluye a los del Sahara Occidental

	Volumen de pesca desembarcada	Variación con respecto a 2024	Valor de la producción comercializada	Variación con respecto a 2024
Valor total	1.117.732 t	- 15%	9.450 millones de Dirhams (945 millones de euros)	-

Datos por puertos: (incluimos solo los datos de puertos del Sahara Occidental y Agadir, donde sabemos que desembarcan mucho pescado capturado en el Sahara)

	Variación con respecto a 2024
Dajla	-29%
Bojador	-10%
Agadir	-13%

TURISMO

Desde finales de 2024, el grupo hotelero español **Senator Hotels & Resorts** anunció la apertura en Dajla de el hotel de lujo **Senator Babilonia Delight Collection** vinculado a los deportes acuáticos apoyando la línea impulsada por el ocupante marroquí de hacer de Dajla la capital mundial del Windsurf, el Kitesurf y otros deportes vinculados con los vientos constantes que soplan en la zona.

El 8 de enero de 2025 empezaban los vuelos de **Ryanair** directos desde Madrid a Dajla con dos frecuencias semanales, que comenzó con un 56,81% de ocupación en ese mes para bajar al 44,7% en marzo y mantenerse en ese rango a lo largo de los dieciséis meses que lleva habiéndose la línea.

El 11 de enero de 2025 se produjo la inauguración una conexión de Ryanair entre Lanzarote y Dajla con dos frecuencias semanales . Esta línea siempre tuvo una ocupación bajísima, con un máximo del 13,69 % en el mes del estreno que cayó al 9% en marzo y se mantuvo en ese rango en los meses siguientes hasta su clausura en octubre. Esta línea solo se mantuvo por las fuertes inversiones del gobierno de Marruecos para mantenerlas.

Mientras, siguen los vuelos de **Binter Canarias** al Sahara Occidental con dos conexiones semanales desde Gran Canaria a El Aaiún y una desde Gran Canaria a Dajla y de **Royal Air Maroc**, con tres conexiones desde El Aaiún a Gran Canaria así como las dos frecuencias semanales de la franco neerlandesa **TRANSAVIA** desde París a Dajla.

A través de los vuelos de Royal Air Maroc desde Casablanca y Agadir se canaliza también turismo que llega al Sahara Occidental con esos enlaces.

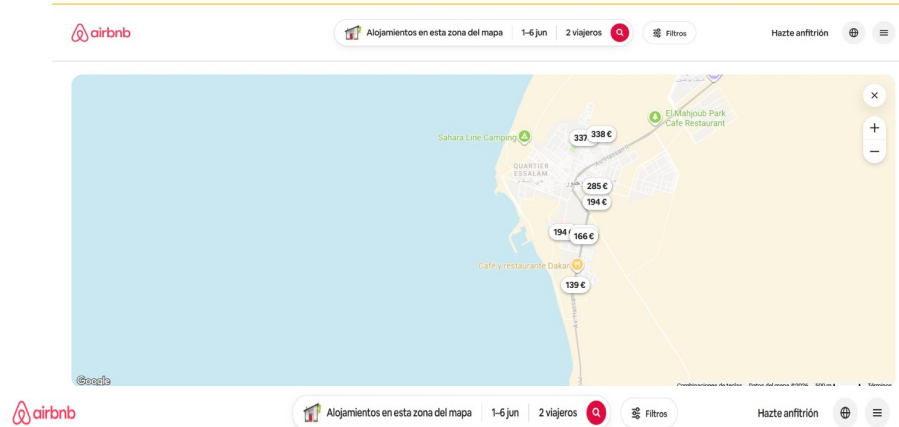


Asociación
Canaria de
Amistad con el
Pueblo
Saharai
(ACAPS)

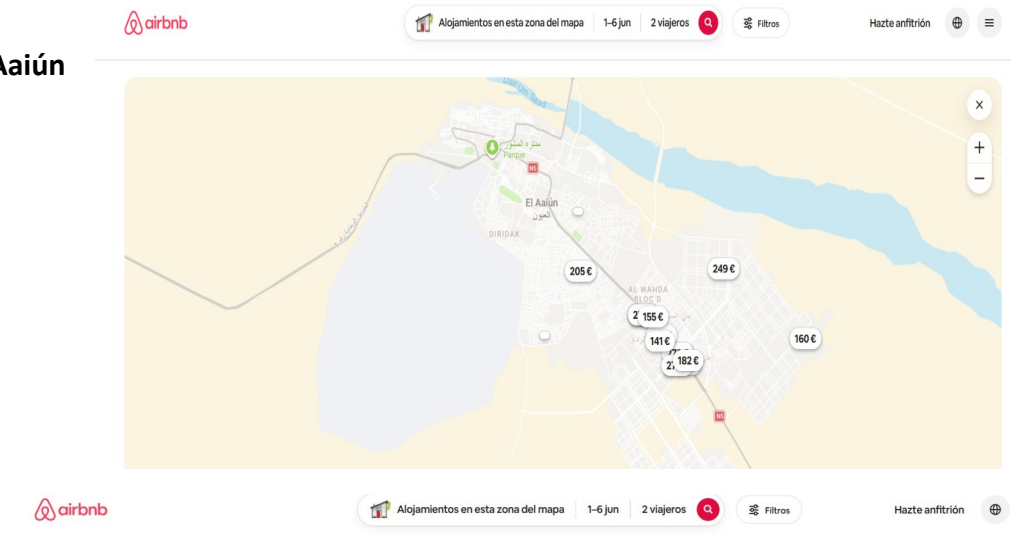
C/ Benito Pérez Armas, Nº 4
38208. La Laguna. Tenerife
Tfno.: 922253713
C.F.: G38306775
CORREO:
info@acapscanarias.com

El negocio de Airbnb y Booking en el Sahara Occidental ocupado

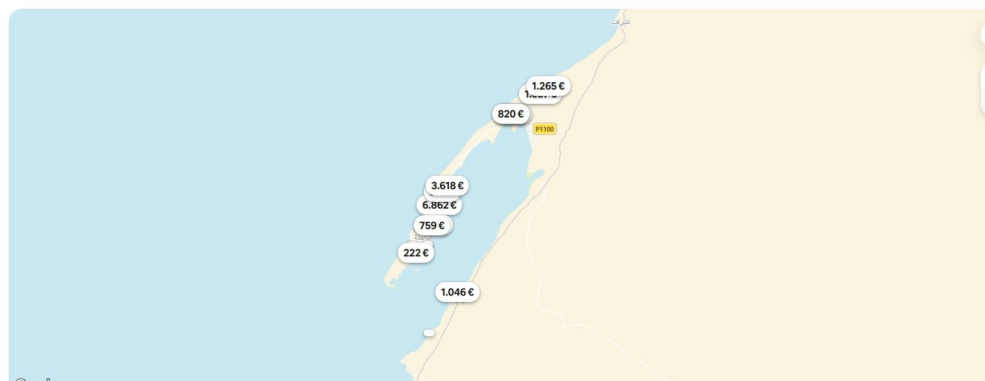
Oferta Airbnb en Bojador



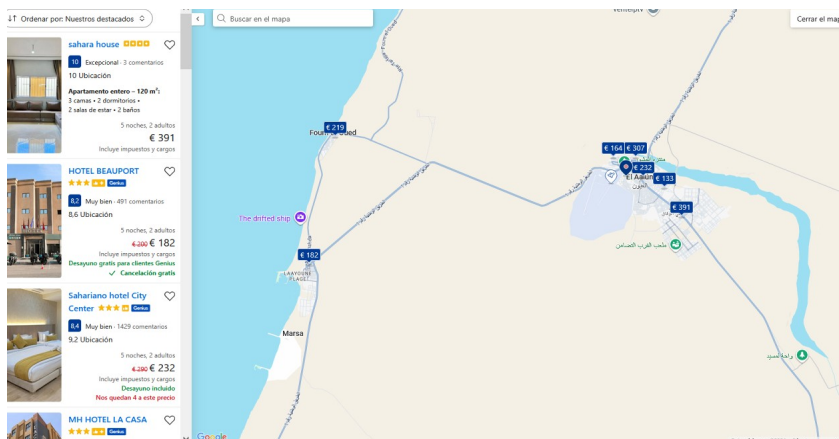
Oferta Airbnb en El Aaiún



Oferta Airbnb Dajla



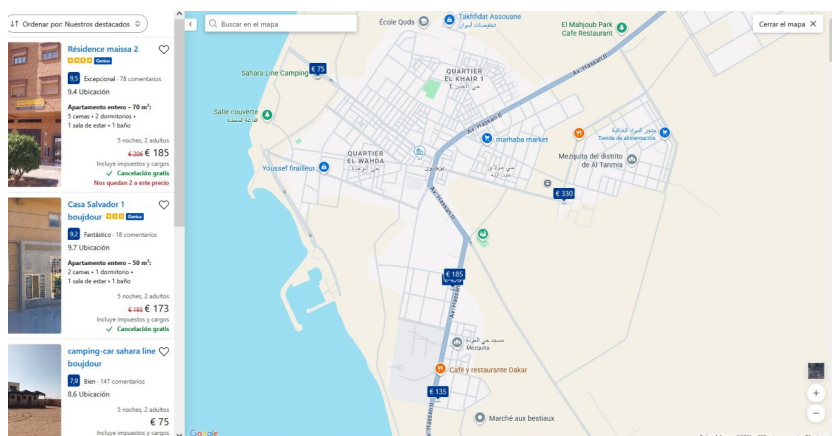
Oferta Booking El Aaiún



Ordenar por: Nuestros destacados

- sahara house** 4.5 10 Comentarios
Apartamento entero - 120 m²
3 camas + 2 dormitorios +
2 salas de estar + 2 baños
5 noches, 2 adultos
€ 391
Incluye impuestos y cargos
- HOTEL BEAUPORT** 4.5 491 Comentarios
5.6 Ubicación
5 noches, 2 adultos
€ 182
Incluye impuestos y cargos
Desayuno gratis para clientes Sahariaui
✓ Cancelación gratis
- Sahariano hotel City Center** 4.4 1429 Comentarios
5.2 Ubicación
5 noches, 2 adultos
€ 232
Incluye impuestos y cargos
Desayuno incluido
No quedan 4 a este precio
- MH HOTEL LA CASA** 4.5 1 Comentarios

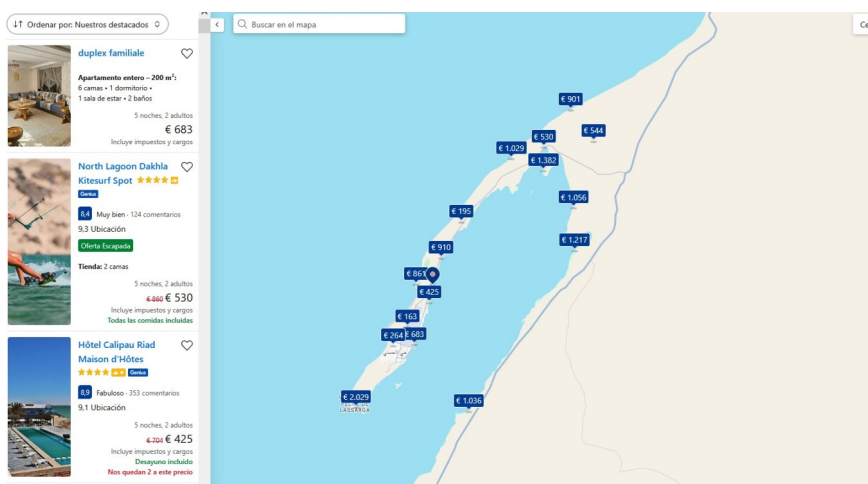
Oferta Booking en Bojador



Ordenar por: Nuestros destacados

- Residence maissa 2** 4.5 78 Comentarios
5.4 Ubicación
Apartamento entero - 70 m²
5 camas + 2 dormitorios +
1 sala de estar + 1 baño
5 noches, 2 adultos
€ 185
Incluye impuestos y cargos
✓ Cancelación gratis
No quedan 2 a este precio
- Casa Salvador 1** 4.5 18 Comentarios
5.7 Ubicación
Apartamento entero - 50 m²
2 camas + 1 dormitorio +
1 sala de estar + 1 baño
5 noches, 2 adultos
€ 173
Incluye impuestos y cargos
✓ Cancelación gratis
- camping-car sahara line**
Indijour
5.6 Ubicación
5 noches, 2 adultos
€ 75
Incluye impuestos y cargos

Oferta Booking en Dajla



Ordenar por: Nuestros destacados

- duplex familial**
Apartamento entero - 200 m²
6 camas + 1 dormitorio +
1 sala de estar + 2 baños
5 noches, 2 adultos
€ 683
Incluye impuestos y cargos
- North Lagoon Dakhla Kitesurf Spot** 4.8 124 Comentarios
9.3 Ubicación
Oferta Escapadas
Tienda: 2 camas
5 noches, 2 adultos
€ 530
Incluye impuestos y cargos
Todos los comidas incluidas
- Hôtel Calipau Riad Maison d'Hôtes** 4.9 353 Comentarios
9.1 Ubicación
5 noches, 2 adultos
€ 425
Incluye impuestos y cargos
Desayuno incluido
No quedan 2 a este precio

Los Cruceros a Dajla

Es una actividad que no acaba de arrancar aún cuando en distintas ocasiones se han leído informaciones sobre el interés del ocupante en fomentar este sector, especulándose incluso con que, al trasladarse el puerto pesquero a Dajla Atlántico el actual puerto de Dajla quede como marina de cruceros.

A lo largo de 2025 detectamos la escala de tres pequeños cruceros de lujo:

En marzo hizo escala el crucero Corinthian de la empresa especializada en cruceros de lujo

Gran Circle Travel Inc

En mayo llegó el SH Diana de la emiratí **Swan Hellenic Cruise**.

Por último el Island Sky de la sueca **Salen Ship Management** hizo escala en octubre

Todos estos barcos son pequeños cruceros centrados en el sector de cruceros de expedición.

INFRAESTRUCTURAS

Avanza la construcción del **nuevo puerto de fosfatos de El Aaiún y la refinería de fosfatos anexa**. Con los proyectos de producción de amoníaco verde se pretende también incrementar el valor de los abonos exportados desde el Sahara Occidental que además llevarían el marchamo de producción verde pues en ambos casos, tanto para la producción de amoníaco como para hacer funcionar las instalaciones de extracción y refinado de la roca fosfórica se emplearían energías renovables, en un magnífico ejemplo de lavado ecológico de la ocupación.



De igual manera **avanza la construcción del puerto de aguas profundas de Dajla Atlantique**. Este proyecto empezó con un proceso de adjudicación polémico pues la empresa francesa inicialmente beneficiada con la adjudicación de la obra fue sustituida en circunstancias nunca aclaradas por un consorcio marroquí de empresas del entorno del rey de Marruecos formado por SOMAGEC (familia Sahyoun) y SGTM (familia Kabbaj, aunque un 20% de las acciones está en manos de inversores minoritarios tras la salida a bolsa en diciembre de 2025). De la empresa SOMAGEC hemos detectado a tres remolcadores (Ouzoud, Reka XIII y Reka XV) y una draga (Pilet) trabajando en las obras del puerto de Dajla Atlantique.

Empresas españolas implicadas:

CANLEMAR (Dragas OMVAC Galicia, OMVAC Catorce y Ardenza), especializada en trabajos de preparación de lecho marino y transporte y asiento de piezas en la construcción de muelles OHLA tecnología de cubípodos.

Además se sigue produciendo la asistencia desde Canarias en aspectos técnicos concretos de la construcción del puerto, sin que hayamos sido capaces de identificarlas empresas implicadas.

Por último, como hemos indicado en la introducción se produjo una “expedición empresarial” impulsada por la empresa pública del gobierno de Canarias PROEXCA y la patronal portuaria FEDEPORT con apoyo de las autoridades portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria para evaluar las posibilidades de inversión para el desarrollo del puerto de Dajla Atlantique.

Las empresas que participaron estaban vinculadas a:

Servicios Auxiliares: Reparación naval, mantenimiento y suministro de buques (Con la participación de empresas como Astilleros Zamakona (Repnaval) y Astilleros ASTICAN.

Logística y Transporte: Gestión de carga y conectividad internacional.

Tecnología Portuaria: Digitalización y automatización de infraestructuras.

Consultoría e Ingeniería: Diseño de infraestructuras y soluciones energéticas sostenibles

Empresas de los Países Bajos :

Boer Baggerbedrijf (Dragas Lesse y Parana). Esta empresa tiene una gran experiencia en infraestructuras en el medio marino. Y están jugando un papel importante en el avance las obras del puerto.



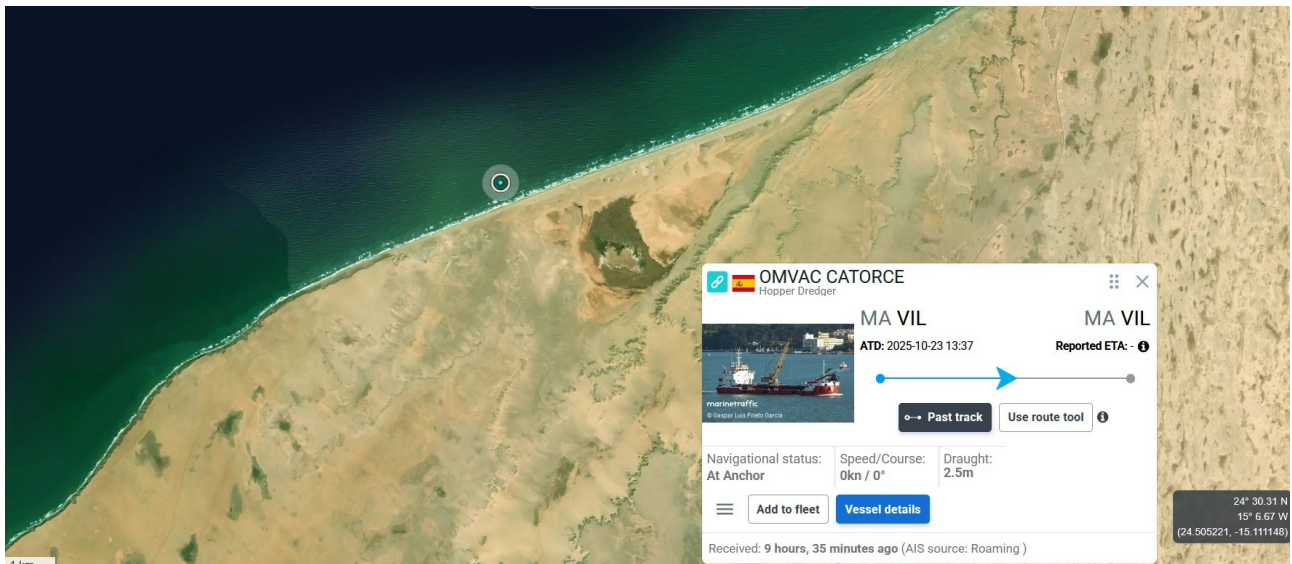
Lamhiriz se consolida como el cuarto puerto pesquero del Sahara y es una de las puntas de lanza para avanzar en la colonización del extremo sur del Sahara Occidental.



Proyecto de nuevos cultivos en la zona de Bir Anzarane:

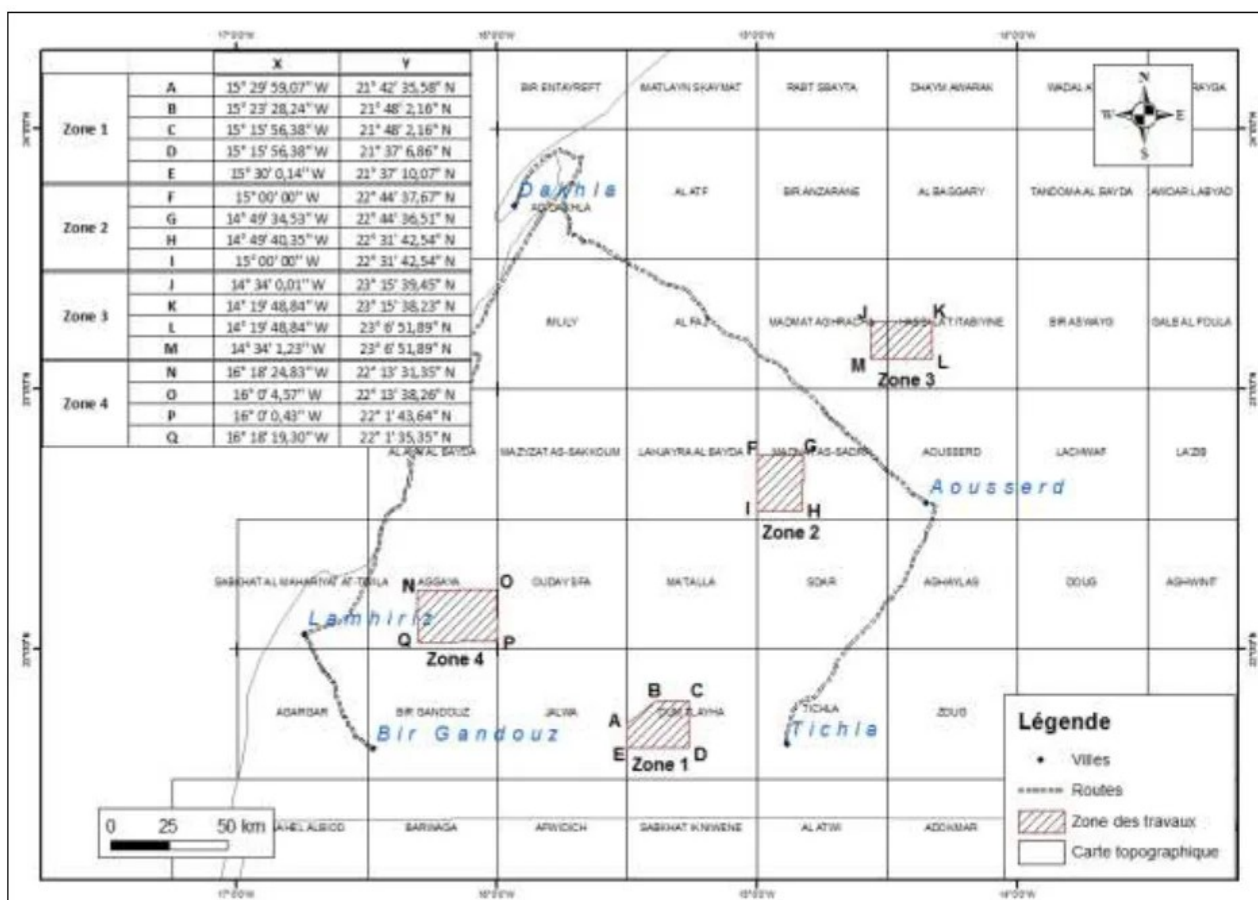
En anteriores informes comentamos como habían llegado a lo largo de 2023 y 20242 diversos envíos de aerogeneradores desde China al puerto tinerfeño de Granadilla y desde allí a El Aaiún. Posteriormente fueron trasladados por carretera hasta la costa de Bir Anzarane (unos 150 km al N de Dajla) para levantar un campo de aerogeneradores que susminstre la electricidad para el funcionamiento de la desaladora que el consorcio DAWEC (DakhlaWater & Energy Company) formado por la marroquí NAREVA, propiedad de Al Mada, holding privado de la familia real y la francesa ENGIE. Con esas aguas desaladas se pretende la expansión sobre más de 5.000 hectáreas de cultivos en invernaderos desarrollados por la empresa, igualmente del entorno real Les Domaines Royales.

No debemos olvidar que hubo un proceso de desposesión previo a las familias saharauis que tradicionalmente usaban la Sebjas, en las que se van a instalar esos invernaderos, como campos de pastoreo y para la producción cerealera. En este informe añadimos que también hemos detectado a la draga OMVAC Catorce – de la empresa española CANLEMAR cuya participación en la construcción de Dajla Atlantique también denunciamos - haciendo algún tipo de trabajo frente a esa planta desaladora que muy probablemente esté relacionado con los pozos de captación de agua o el tendido de los emisarios por los que se evacúe la salmuera resultante del proceso de desalación. Está por ver las implicaciones que esto pueda tener para la actividad pesquera.



Minerales estratégicos

En los anteriores informes vimos cómo salieron a concurso distintos proyectos para la identificación de posibles yacimientos de minerales estratégicos al SE de Dajla. En la imagen de más abajo reproducimos el mapa sobre el que se produjeron las licitaciones de esos sondeos mineros en 2021



En 2026 el medio digital Africa Intelligence, cuyas noticias siempre hay que tomar con cautela por la estrecha proximidad de algunas de sus fuentes a la Inteligencia francesa, hizo público un mapa en el se concretarían los minerales extraíbles en tres enclaves e incluso las empresas adjudicatarias.

El yacimiento de Glibat Lafhouda sería rico en Tierras Raras, Niobio y Tántalo, adjudicando su explotación al grupo OCP y la empresa pública marroquí ONHYM. En el de Lamlaga abundarían el Vanadio y el Niobio, y sería explotado por ONHYM y MANAGEM (filial del holding de la familia real marroquí que controla el 80% de su capital). Por último el de Twihinate rico en Tierras Raras, Niobio y Hierro sería igualmente explotado por ONHYM y MANAGEM.

Llama la atención cómo las tres empresas que aparecen como futuras explotadoras de estos yacimientos son, o bien públicas (OCP y ONHYM) o del entorno real (MANAGEM). Esto por una parte refleja la dificultad objetiva que tiene hoy Marruecos para implicar directamente a socios extranjeros en sus proyectos en el Sahara Occidental por no estar concluido el proceso de descolonización y solo contar con la legitimidad de la fuerza para justificar su presencia en el territorio, pero por otra le permitirá al rey de Marruecos usar estos yacimientos para la diplomacia transaccional especialmente con el actual gobierno de Estados Unidos.



Estos yacimientos presentan además la ventaja de que su explotación sería más fácil, al encontrarse en tierra firme, frente a los difícilmente explotables en la actualidad yacimientos submarinos de las cimas de los montes submarinos situados frente a Dajla, el famoso Monte Tropic y sus hermanos más al norte.

Lo que si comparten ambos yacimientos es que su explotación, más allá de las dificultades tecnológicas o de financiación, no se encuentran en territorio o aguas de soberanía marroquí sino en un territorio pendiente de descolonización sobre el que solo tiene soberanía el pueblo saharai que en todo caso tendría que dar su consentimiento para que se desarrollen esas actividades económicas.

En informes anteriores planteábamos la hipótesis de que se estuviese fraguando en la práctica una reedición de los ominosos acuerdos de Madrid, esta vez intercambiando el reconocimiento de la anexión marroquí del Sahara Occidental por la explotación “conjunta” de los yacimientos del Monte Tropic. En este sentido iba la propuesta de acuerdo sobre las aguas entre Canarias y Marruecos y el Sahara Occidental filtrado a través del portavoz oficioso del Majzen en España la revista Atalayar (<https://www.atalayar.com/articulo/politica/delimitacion-maritima-monte-tropic-gestion-espacio-aereo-sahara-marroqui/20251123193511220817.html>)

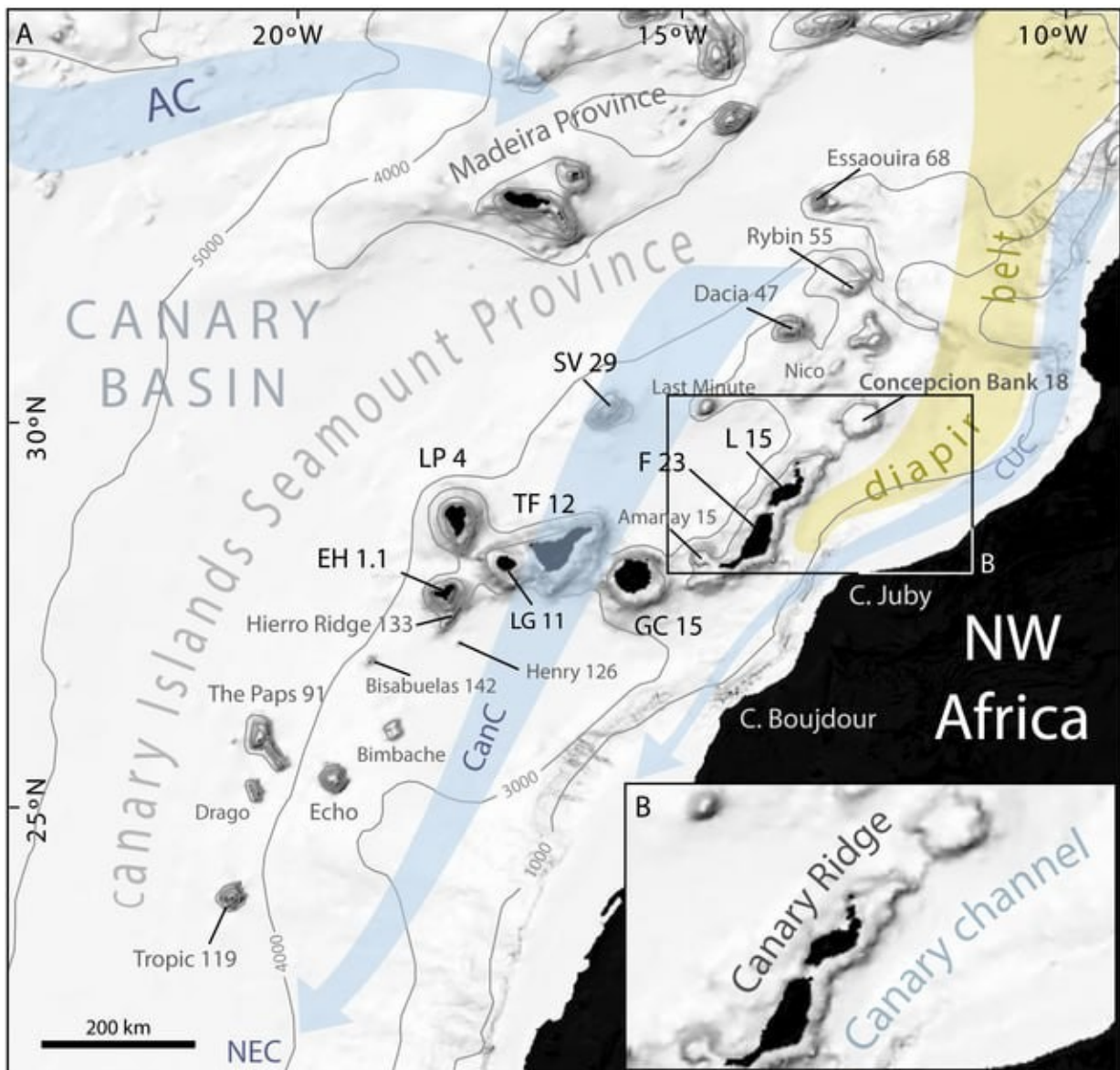
En ese artículo ofrece una “salida” a España para que obtenga “seguridad jurídica reforzada para Canarias” a cambio del reconocimiento mutuo del ejercicio soberano de Marruecos sobre sus provincias del Sur y del ejercicio soberano de España sobre el archipiélago canario, dando por encaminado el asunto de las aguas del Sahara Occidental como marroquíes a partir de la famosa carta de Pedro Sánchez de marzo de 2022 y exigiendo una delimitación de las aguas entre Marruecos y Canarias, no a partir de la mediana equidistante, como vienen funcionando de facto actualmente, sino de una línea que tenga en cuenta la diferencia de costa entre unas islas y la masa continental marroquí, evidentemente ampliada con la anexión del Sahara, lo que llama una “solución equitativa”, recordando que organismos como la FAO denominan como zona marroquí a las aguas que están a 7 millas al Este de Fuerteventura. En definitiva plantea que en el contexto Canarias – Marruecos —costa continental extensa frente a archipiélago no estatal—, el principio de equidad debe prevalecer sobre una aplicación mecánica de la línea media.

A cambio ofrece la “explotación conjunta” de los yacimientos sobre los montes submarinos que se extiende desde el SO de El Hierro hasta el O de Dajla. Esta nueva delimitación de aguas introduciría además el elemento de discusión sobre los montes submarinos al N de Lanzarote, como el banco Concepción que poseen también yacimientos de minerales estratégicos y a menos profundidad que el Tropic.

Este mapa que da por consolidada la anexión del Sahara es incluso más generoso hacia España que lo que plantea el texto.



Veamos un mapa con la ubicación de todos los montes submarinos para tener una visión más completa de lo que se plantea en el citado artículo de Atalayar:



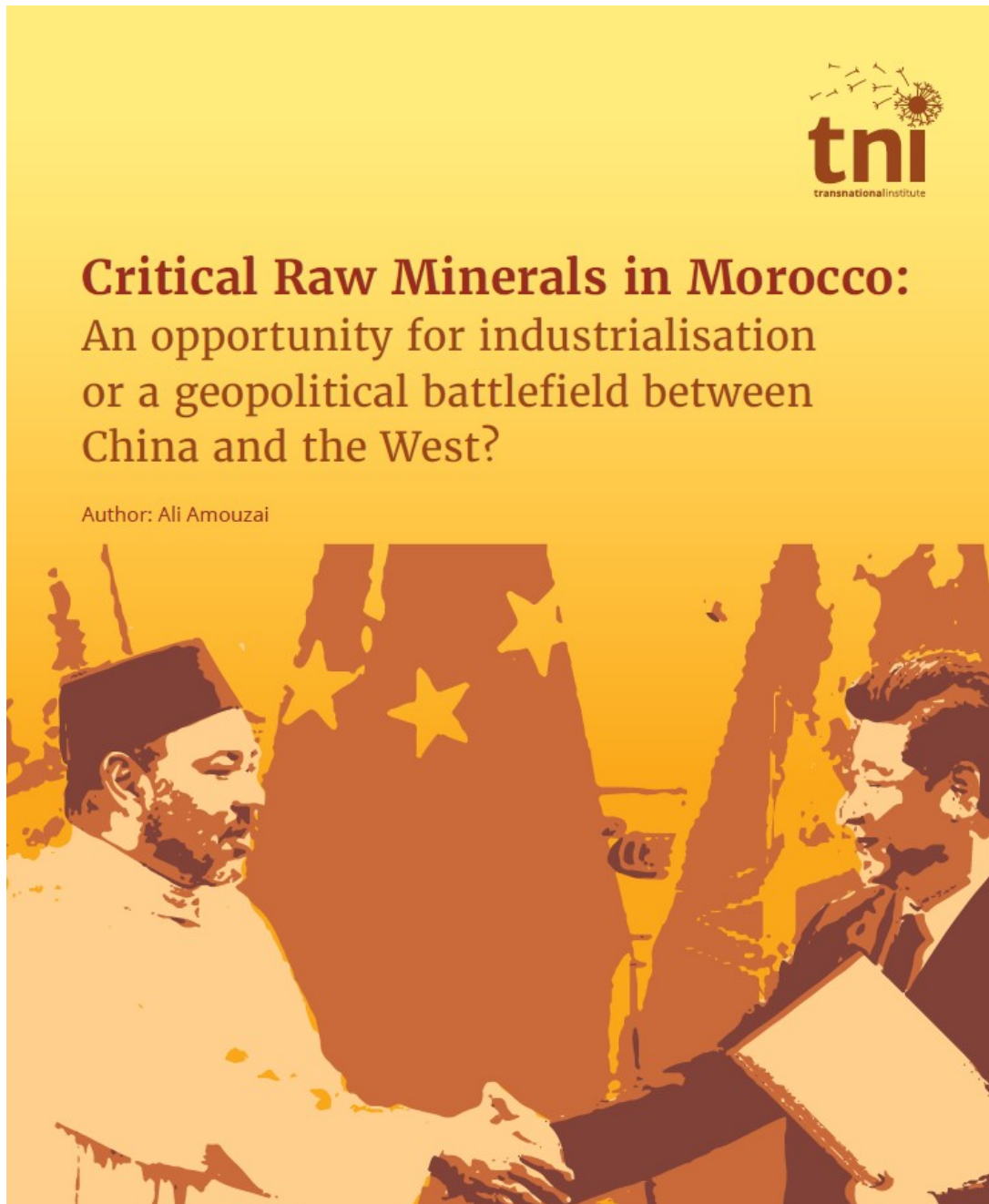
Pero este de Atalayar no ha sido el único artículo relativo al asunto de los montes submarinos.



Asociación
Canaria de
Amistad con el
Pueblo
Saharai
(ACAPS)

C/ Benito Pérez Armas, Nº 4
38208. La Laguna. Tenerife
Tfno.: 922253713
C.F.: G38306775
CORREO:
info@acapscanarias.com

En mayo de 2025 el politólogo marroquí Ali Amouzai publicó en Transnational Institute un artículo titulado **“Critical Raw Minerals in Morocco: An opportunity for industrialisation or a geopolitical battlefield between China and West?”**



Nos detendremos en el capítulo 8 que titula "El misterioso monte marino Tropic" En el establece una relación directa entre el descubrimiento de las enormes riquezas en el monte Tropic (esencialmente Cobalto para las baterías eléctricas y Teluro para los paneles solares) la aspiración española de extender su Zona Económica Exclusiva arguyendo la continuidad geológica de las Islas Canarias hacia estos volcanes submarinos, la declaración del parlamento marroquí de 2019 extendiendo la ZEE hasta 200 millas, incluyendo las aguas del Sahara Occidental y la firma, menos de un año después de los Acuerdos de Abraham con Estados Unidos y la entidad sionista a cambio de lo que recibió el reconocimiento por parte de Trump de la soberanía de la monarquía marroquí sobre el Sahara Occidental.

Según este analista Estados Unidos habría decidido que es mejor que un estado debil y al que puede someter constantemente a chantajes sobre el Sahara Occidental como es Marruecos fuera quien ostentase el control de esos recursos, en lugar de España e indirectamente a través de ella la Unión Europea que como ha quedado claro especialmente en este segundo mandato de Trump, es considerado un rival a debilitar, dividir y someter. Por último nos referiremos al análisis titulado "La transacción del Sáhara por los fondos marinos: Intercambio estratégico Marruecos-España bajo el Atlántico"

<https://www.africansecurityanalysis.org/reports/the-sahara-for-seabed-transaction-morocco-spain-strategic-exchange-beneath-the-atlantic>

Este análisis viene a sostener que hay un acuerdo de facto entre España y Marruecos sobre el reapto del Monte Tropic a cambio el reconocimiento de la soberanía marroquí sobre el Sahara Occidental. En el análisis sostienen que el coste político de un reconocimiento explícito es tan alto que es difícil que se vea, pero que lo que se hará será un reconocimiento tácito en ambas direcciones. Sostienen que la prueba de la validez de esta hipótesis se verá no más allá de 2030. Un acuerdo, sostienen los actores que se hace a costa de dos pueblos a los que se margina: el pueblo canario y el pueblo saharauí.