

Los planes surrealistas de Netanyahu para la reconstrucción de Gaza bajo control israelí

ADAM T00ZE :: 29/05/2024

Debo admitir que cuando vi la imagen por primera vez pensé que debía ser un engaño

Rascacielos, plantas de energía solar, buques portacontenedores, plataformas petrolíferas en alta mar: una visión de asentamiento urbano y rural idealizado, generada por la IA, que representa una ciudad-estado rica y administrada intensivamente (pensemos en Singapur o Abu Dabi), pero con una geografía vagamente familiar.

Foto: Archpaper y Oficina del Primer Ministro de Israel

No, no es un engaño. Esta es la Franja de Gaza en 2035, tal como la prevé la Oficina del Primer Ministro del régimen israelí Netanyahu, ocho meses después de una brutal guerra de represalia contra el ataque de Hamás del 7 de octubre. En la tierra despejada por el desplazamiento de millones de personas y la matanza de más de 36.000 palestinos, en un espacio urbano densamente poblado que las FDI (Fuerzas de 'Defensa' de Israel) han reducido a escombros y hambruna, los planificadores de Netanyahu y sus gráficos de IA imaginan una zona de libre comercio de 141 millas cuadradas. Esto ubicaría a Gaza entre el puerto de El-Arish al sur de Gaza en la península egipcia del Sinaí y Sderot, una ciudad israelí al norte de Gaza.

El gobierno israelí, que [circuló internamente por primera vez estos planes](#) para el futuro en diciembre de 2023, los hizo públicos a principios de mayo de 2024, cuando se le presionaba para que explicase cuál iba a ser su estrategia de salida de la guerra. Lo que imagina no es el tipo de reconstrucción de emergencia preparada por la ONU, que ahora mismo se centra en un cronograma de una década para retirar municiones sin detonar y 37 millones de toneladas de escombros, con un coste de entre 40 y 50 mil millones de dólares. El plan Gaza 2035 de Netanyahu es un plan para completar la desaparición de Gaza. En su lugar, el gobierno israelí imagina un clon mega-rico de una ciudad comercial e industrial globalizada, entre la vieja Chicago -lo que el historiador William Cronon describió como la Metrópolis de la Naturaleza- y Dubai.

Como en muchos casos históricos anteriores, será la destrucción total la que allane el camino para el renacimiento de Gaza en su papel histórico, como centro de distribución clave en el Mediterráneo. Como observa el propio Netanyahu, Gaza 2035 implica "reconstruir a partir de la nada". Ese vacío es lo que las FDI están creando con [su trabajo diario de destrucción](#).

Una *tabula rasa* es, literalmente, una tableta raspada. Después del desmantelamiento que está realizando el ejército del régimen sionista vendrá la construcción de sistemas energéticos (plataformas de petróleo y gas y paneles solares) e infraestructura (puertos, aeropuertos y ferrocarriles) que llevarán a Gaza "de la crisis a la prosperidad".

Pero ¿quién o qué gestionará y gobernará esta empresa de limpieza y reconstrucción? "Bajo los auspicios de Gaza 2035, la nueva zona de libre comercio sería administrada por Israel, Egipto y lo que el Primer Ministro israelí llama la Autoridad de Rehabilitación de Gaza (GRA), una propuesta de agencia dirigida por palestinos que supervisaría la reconstrucción en Gaza y "gestionarían las finanzas de la Franja".

En otras palabras, habrá un centro comercial próspero, pero ya no será una entidad política palestina.

Y Netanyahu está pensando a lo grande. Si lo que eufemísticamente llama "Plan Marshall" en Gaza tiene éxito, se podría aplicar un modelo similar en toda la región asolada por la crisis. Se podrían construir zonas de libre comercio administradas por mandatos políticos regionales en "Yemen, Siria y el Líbano".

Incluso hay un cronograma. Durante el primer año, después del fin de los combates, los programas en Gaza se centrarían en la "ayuda humanitaria", "desradicalizar" Gaza y erradicar a Hamás. Como sea que se imagine eso.

Como lo resume el informe de la revista Arch Paper:

"La segunda etapa duraría entre cinco y diez años, durante los cuales Arabia Saudí, los Emiratos Árabes Unidos, Egipto, Bahréin, Jordania y Marruecos "supervisarían" la reconstrucción de Gaza. La etapa final sería cuando Palestina firme los Acuerdos de Abraham dando paso al "autogobierno palestino", aunque sin la condición de Estado".

Si bien la propuesta política es intencionalmente confusa, no lo es el programa físico de reconstrucción. Gaza 2035 tiene que ver con infraestructura. Los servicios ferroviarios conectarían la nueva ciudad con Alejandría, Egipto, y una conexión ferroviaria Norte-Sur la uniría con [NEOM](#), la tierra de los sueños que el príncipe Mohamed Bin Salmán (MBS) de la dictadura saudí está planeando en el desierto, aproximadamente a 130 millas al sur de Rafah. La oficina de Netanyahu continúa imaginando oportunidades para "empresas tecnológicas, fábricas y "ciudades fabricantes de vehículos eléctricos", todas ellas centradas en la Zona de Libre Comercio Gaza-Arish-Sderot.

Si todo esto suena una fantasía, en realidad tiene su pedigrí en la vieja visión de Netanyahu de una "paz económica" que normalizará las relaciones con los estados árabes ricos de la región sobre una base económica, permitiendo que se pase por alto la cuestión palestina.

Como señaló Mohamad Hasan Sweidan en [The Cradle](#) semanas antes de que estallara la guerra de Gaza, la diplomacia ferroviaria es un ámbito querido por el pensamiento israelí para la estabilización y la hegemonía regionales:

"Desde 2017, en una iniciativa conocida como "Vías para la paz regional", Israel ha estado tratando de promover un proyecto ferroviario que una el puerto de Haifa con los estados del Golfo Pérsico, incluidos los Emiratos Árabes Unidos. Esta iniciativa, que ya se ha puesto en marcha, cobró mayor importancia tras el acuerdo de normalización entre Abu Dhabi y Tel Aviv en 2020. En julio, se informó que Israel y EEUU estaban trabajando en un plan para un proyecto de conexión terrestre para camiones que viajen entre Israel y los Emiratos Árabes

Unidos a través de Jordania y Arabia Saudí. Los dos proyectos juntos pretenden conectar el mar Mediterráneo y el golfo Pérsico".

El político del Likkud, Yisrael Katz, entonces ministro de Transportes, más tarde ministro de Energía y ahora cómplice voluntario de Netanyahu como ministro de Relaciones Exteriores, ha sido durante mucho tiempo portavoz de esta visión, que sigue el esquema histórico de la construcción de infraestructura de la era imperial. En la época actual tiene la clara ventaja de evitar tanto el golfo Pérsico como la estrecha entrada al Mar Rojo.

Y esta visión no se limita a los estrategas israelíes empeñados en neutralizar la cuestión palestina. El Consejo de Cooperación del Golfo lleva tiempo imaginando una red ferroviaria que conecte la región y se extienda a lo largo de 2.100 kilómetros desde el Estado de Kuwait hasta el Sultanato de Omán, pasando por Dammam en Arabia Saudí, hasta la capital de Bahrein, Manama.

Ésta es la nueva geoeconomía de nuestra era. Vastas visiones de transporte, infraestructura y logística alentadas e inspiradas por una mezcla de interés comercial, fascinación tecnológica y rivalidad geopolítica. Dadas sus propiedades físicas, la infraestructura es una herramienta preferida de los ricos y poderosos. Encierran selectivamente conflictos políticos y geopolíticos, dándoles forma monumental, mientras suprimen y concretan las cuestiones más intratables, por ejemplo, la cuestión palestina.

Estos movimientos de poder son a la vez enormemente políticos, porque definen quién está dentro y quién está fuera, y al mismo tiempo agresivamente antipolíticos. Una vez que haya un tren y un tren que circule a tiempo, la esperanza es que otras cuestiones parezcan irrelevantes. Esta idea es tan poderosa que ni siquiera es necesario tender las líneas del tren. La promesa misma tiene efectos. En realidad, construir y operar trenes es otra cuestión y conlleva sus propios riesgos.

Los proyectos de infraestructura siempre plantean la cuestión de la interconexión. ¿Quién enlaza, quién es compatible y quién no? El proyecto Vías Árabe-Israelí para la Paz puede ser marcadamente regional, pero desemboca muy claramente en un esquema aún mayor: el Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa (IMEC) que se lanzó con fanfarria en el G20 organizado por el Primer Ministro Modi de la India, en septiembre de 2023. Como lo expresa Mohamad Hasan Sweidan en otro útil artículo de [The Cradle](#):

"Durante la cumbre del G20 en septiembre pasado, el presidente estadounidense Joe Biden anunció la iniciativa IMEC, que involucraría la participación de India, Arabia Saudí y Emiratos Árabes Unidos, junto con Israel, Francia, Alemania, Italia y EEUU. Según una declaración de la Casa Blanca, el corredor comercial previsto contará con una línea ferroviaria, gasoductos de hidrógeno limpio y zonas económicas que se extenderán desde la India a través de los Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudita, Jordania e Israel hasta el puerto del Pireo en Grecia".

El plan serviría tanto para unir a la India con Europa y Occidente como para colocar a Israel en el centro de la infraestructura de transporte regional.

Como lo expresa una evaluación integral de los PIEM realizada por [Alberto Rizzi](#) para el

ECFR:

"El memorando (IMEC) era escaso en detalles, pero el corredor parecía tener la notable capacidad de encajar bien en la agenda estratégica de cada participante. Serviría a EEUU en su rivalidad con China y su objetivo de normalizar las relaciones entre Arabia Saudí e Israel. En el contexto de la guerra de Rusia contra Ucrania, mejoraría la seguridad económica y energética de Europa y la ayudaría a fortalecer los vínculos con el sur global. IMEC también contribuiría a la diversificación de los mercados energéticos de los Estados del Golfo y a su misión de actuar como puente entre Oriente y Occidente. Por último, ayudaría a la India a desempeñar un papel más importante en las cadenas de valor globales y escapar del cerco de Beijing. La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, elogió el pacto como "nada menos que histórico". El primer ministro de la India, Narendra Modi, dijo que IMEC sería "la base del comercio mundial en los próximos años", mientras que el presidente estadounidense, Joe Biden, lo calificó como "un asunto realmente importante". El dictador heredero de Arabia Saudí, Mohammed Bin Salmán, se hizo eco de Biden casi palabra por palabra, afirmando que "es un gran acuerdo para nosotros, y para Europa [y] para la India".

Como señala Rizzi:

"El acuerdo para establecer el IMEC se alcanzó en gran medida gracias a los esfuerzos diplomáticos de la administración Biden, y el proyecto se basa en varios intereses estadounidenses. En primer lugar, IMEC refleja el objetivo de EEUU de estabilizar Oriente Medio y mantener el impulso de los Acuerdos de Abraham entre Israel y los países árabes. También pretende contener la influencia diplomática de China en la región, que Beijing adquirió tras negociar un acuerdo entre sus rivales Irán y Arabia Saudí en 2023.

Sin embargo, en Medio Oriente la política de poder global siempre se refracta y se multiplica a través de rivalidades regionales. Para Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos, lo que está en juego en IMEC tiene que ver tanto con Irán como con China o Israel. Y el proyecto ferroviario CCG-Israel-IMEC tiene una contraparte alternativa en el llamado "Ferrocarril de la Resistencia" que busca unir los sistemas ferroviarios desconectados y en ruinas de Irán, Irak y Siria, para unir el puerto iraní Imán Jomeyni en el Golfo con el Mediterráneo a través de Latakia, la ciudad portuaria siria donde Rusia tiene uno de sus principales emplazamientos en la región.

Una vez más, Mohamad Hasan Sweidan abordó el asunto en [mayo de 2023 en The Cradle](#):

"En julio de 2018, Saeed Rasouli, director de Ferrocarriles de la República Islámica de Irán (RAI), anunció la intención del país de construir una línea ferroviaria que conecte el Golfo Pérsico con el Mar Mediterráneo... El concepto de un enlace ferroviario entre Irán e Irak surgió hace una década. En 2011, Irán completó el ferrocarril Khorramshahr-Shalmanjah de 17 kilómetros, cuyo objetivo era conectar los ferrocarriles iraníes con la ciudad de Basora. Posteriormente, en 2014, se firmó un memorando de entendimiento (MoU) entre Teherán y Bagdad para construir la línea Shalamjah-Basora. Según el acuerdo, Irán era responsable de diseñar y construir un puente sobre el río Arvand, mientras que la parte iraquí se comprometió a construir una línea ferroviaria de 32 kilómetros desde la frontera de Shalamjah hasta la estación de ferrocarril de Basora dentro del territorio iraquí. ... Fuentes

oficiales iraníes afirmaron que este ferrocarril contribuiría a los esfuerzos de reconstrucción de Siria, reforzaría el sector del transporte y facilitaría el turismo religioso entre Irán, Irak y Siria. ... Durante la visita del ex presidente iraní Hassan Rouhani a Irak en marzo de 2019, se firmó un memorando de entendimiento sobre el proyecto entre Teherán y Bagdad. Sin embargo, a pesar de los acuerdos, la parte iraquí ha sufrido desafíos económicos y falta de fondos, lo que ha provocado un retraso en la construcción del ferrocarril.

"Aunque la línea ferroviaria entre Irán e Irak sólo abarcará 32 kilómetros y costará aproximadamente 120 millones de dólares, divididos en partes iguales, su importancia va mucho más allá de su longitud. Servirá como la única conexión ferroviaria entre los dos países y desempeñará un papel crucial en la mejora de la comunicación en toda la región al unir las líneas de la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI) de China con Irak a través de Irán. Una vez terminado, el proyecto permitirá que Irak se conecte fácilmente a la extensa red ferroviaria de Irán, que se extiende hasta la frontera oriental de ese país. Este vínculo abrirá caminos para que Bagdad se conecte con Afganistán, Pakistán, China, el Cáucaso, Asia Central y el Lejano Oriente. Además, en el futuro, el proyecto posiciona a Irak como una ruta de tránsito para el comercio entre los países árabes de la región del Golfo Pérsico y Asia Central, así como Rusia. Por cierto, Irán y Rusia acaban de firmar un acuerdo para establecer un ferrocarril que conecte las ciudades iraníes de Astara con Rasht, como parte del Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur".

Dado lo que está en juego, los acuerdos de infraestructura de este tipo implican mucho revuelo, negociaciones lentas y largas e intensas rivalidades. En el caso del enlace Irán-Irak, no es simplemente el coste, sino los intereses iraquíes que respaldan el proyecto del "Canal Seco" de su país los que se resisten a la prioridad dada a la visión ferroviaria iraní. Los intereses iraquíes rivales están a favor de conectar lo que llaman el Gran Puerto de Faw en la provincia de Basora con la ruta terrestre hacia el Mediterráneo.

En una era de policrisis que evoluciona rápidamente, los proyectos de infraestructura tienen una temporalidad ambigua.

Por un lado, son vulnerables a shocks repentinos. El gran acuerdo IMEC fue anunciado por la Casa Blanca el 9 de septiembre de 2023, menos de un mes antes del ataque reivindicativo de Hamás contra los asentamientos israelíes alrededor de Gaza. La violencia del 7 de octubre y la destrucción aún mayor que siguió han sacudido la política mundial. Es eso lo que hace que la visión de Netanyahu de Gaza 2035 sea tan grotesca. La respuesta de los Emiratos Árabes Unidos en mayo de 2024 fue rechazar de plano la visión israelí para el futuro de Gaza.

Por otro lado, el hecho de que la oficina del primer ministro israelí regrese a una visión arraigada en la geografía, el comercio y la logística tiene su propia lógica. Solo una "política" verdaderamente perversa puede impedir que Gaza sirva como centro comercial y de transporte. Por el contrario, el Golfo Pérsico es un cuello de botella tan importante que obliga a todos los actores de la región a buscar la "opcionalidad". Si esto se logra mediante algún tipo de acuerdo con Israel, puede ser un precio que valga la pena pagar. Israel tiene verdadera riqueza e influencia tecnológica que ofrecer.

Como comenta Rizzi, la decisión de Israel de intensificar masivamente la violencia en Gaza

pone en duda la posibilidad de cooperación en torno al proyecto IMEC. Pero de la misma manera, la creciente incertidumbre sobrecarga la lógica de las amenazas mutuas mediante las cuales los que toman decisiones en "Occidente" argumentan que "deben" contrarrestar las iniciativas rusas y chinas, avivando aún más la rivalidad y generando esquemas cada vez más complejos. Quienes toman decisiones geopolíticas quieren opciones y es fácil construir coaliciones en torno a la idea de inversiones a gran escala en infraestructura futurista, incluidos los intereses financieros que podrían negociar los acuerdos. Como Daniela Gabor ha argumentado durante mucho tiempo, la promesa de financiarizar la infraestructura es una de las claves de lo que ella llama el "consenso de Wall Street". Esto crea impulso.

Como señala Rizzi:

"A pesar de los enormes desafíos que presenta la inestabilidad en Medio Oriente, la guerra genocida en Gaza y sus consecuencias no han cambiado los objetivos estratégicos y económicos a largo plazo de los participantes en IMEC. En febrero de 2024, India y los Emiratos Árabes Unidos firmaron el primer acuerdo formal sobre el desarrollo del corredor y el presidente de Francia, Emmanuel Macron, nombró a un enviado especial para IMEC. En el Diálogo Raisina celebrado en Nueva Delhi a finales de ese mes, el primer ministro griego Kyriakos Mitsotakis destacó la importancia del corredor y la necesidad de conectar mejor a la UE con la India. Como dijo Modi en Raisina, "este es un proyecto intergeneracional y sería un error verlo a través del prisma de cualquier evento o conflicto en particular".

Aunque sean meros sueños, proyectos ostentosos como BRI, Gaza 2035, IMEC o el "Ferrocarril de la Resistencia" tienen un propósito. Como sostuve en relación con las Alianzas para una Transición Energética Justa, gran parte de la formulación de políticas tiene una cualidad tranquilizadora. En otros casos, puede servir para avivar la tensión, crear rivalidades y generar la convocatoria de nuevos proyectos. O visiones como Gaza 2035 pueden actuar como una distracción, evocando visiones armoniosas de infraestructura regional, mientras los colonos y sus excavadoras avanzan sobre el terreno.

La acción es lo que cambia las reglas del juego. La destrucción masiva, como en Gaza, o los gigantescos proyectos de construcción, como sistemas portuarios y redes de fibra óptica, cambian la política. La acción, ya sea movimiento de tierras, movimiento de personas o la inversión real de fondos, crea realidades físicas y tecnológicas. No hay ninguna promesa de éxito o eficiencia. Muchos proyectos de infraestructura son elefantes blancos. Pero cualquiera que sea la evaluación en términos de "éxito o fracaso", el paso de la mesa de diseño a la acción impacta vidas, a veces para bien, a menudo de manera perturbadora e incluso mortal. En cualquier caso, pasan del horizonte hipotético del futuro a la inmediatez concreta de cómo debe continuar la vida. Y esa es la cuestión en Gaza.

En los próximos meses, a medida que las FDI completen su trabajo de destrucción, esta será cada vez más la cuestión. ¿Qué hacer después de esta terrible violencia? ¿Qué deben hacer los millones de supervivientes? ¿Dónde y cómo vivir sus vidas? Los planes grotescamente cuidados para Gaza 2035 no son una respuesta a esas preguntas existenciales. Son una brillante alucinación que ni siquiera calmó al dividido gabinete del régimen israelí más que unos pocos días. Pero no los descarten. Volverán.

** Profesor de historia y director del Instituto Europeo de la Universidad de Columbia.*

adamtooze.substack.com. Traducción: Enrique García para Sinpermiso.

<https://www.lahaine.org/mundo.php/los-planes-surrealistas-de-netanyahu>