

www.elboomeran.com

# VIAJE A LA PALESTINA OCUPADA ERIC HAZAN

TRADUCCIÓN DE SARA ÁLVAREZ PÉREZ

**e**

errata naturae

## 2. Qalqilya

LA GRAN CALLE QUE FORMA el eje de Qalqilya desemboca justo en el muro que rodea la ciudad, un pedazo de mundo artificial donde hace mucho calor, donde no corre el aire, donde se amortiguan los ruidos. Algunos invernaderos encajonados contra el muro hacen entrever que aquello era un lugar dedicado a la horticultura, que hoy en día se ha depauperado: unos talleres mecánicos por aquí, unas casas venidas a menos por allá. Uno de los escasos transeúntes nos dice: «Ya no se puede respirar». Hizo construir dos plantas más por encima de su garaje, pero el ejército le ordenó destruirlas porque desde ahí arriba se puede ver por encima del muro, que está a diez metros. El camino de ronda conduce a la casa de un arboricultor, arrellanado en un sillón

hundido. El muro le ha ocupado 10 de sus 15 dunams (1 dunam=1000 m<sup>2</sup>). Sigue trabajando en lo que le queda pero no sabe para qué, pues ya no vende nada: las plantas y los árboles en macetas se apretujan contra el hormigón. Antes de la construcción del muro, la carretera general que cruza Israel de Norte a Sur pasaba por su vivero y los israelíes venían desde todo el país para comprar rosales y manzanos.

Aquí, el muro coincide con la Línea Verde [la línea del armisticio de 1949, que servía de frontera entre Israel y la Cisjordania bajo control jordano, hasta la guerra de junio de 1967]. La puerta norte, que conduce directamente a Israel, está desierta a estas horas: los escasos trabajadores palestinos que poseen una tarjeta magnética y que han conseguido un permiso de trabajo en Israel la cruzan al alba. Sobre la barrera metálica pintada de amarillo y forrada de alambre de espino, un cartel da las indicaciones habituales en árabe y en inglés («Prepare sus papeles, etc.»). La última línea emana un humor propio de otras alambradas y de otros tiempos: *Have a good day*.

Antaño, en esta ciudad confluían tres grandes carreteras: al Este, la que va hacia Jordania pasando por Nablus; al Norte, la que va hacia Haifa; y al Oeste, la que va hacia Tel Aviv-Yafo. Hoy, el muro la rodea por todas partes, a lo largo de 13 km. La única salida es la carretera de Nablus, hacia el Este.

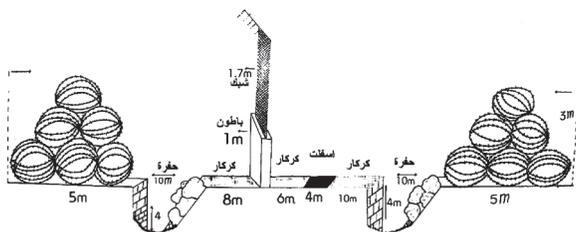


Durante mucho tiempo, para franquear esta única puerta hacia el mundo exterior, se pasaba por un puesto de control: parece que el propio Sharon lo suprimió tras una visita a la colonia vecina de Alfe Menashe, una de las más grandes de Cisjordania.

Viendo el mapa de carreteras *Israel-Sinai*, publicado por Berndt y Freytag en 1995 —documento a la vez objetivo e irreal, ya que si bien todas las ciudades indicadas existen, las vías que las unen sobre el papel son en su mayoría impracticables—, me doy cuenta de que me hallo a menos de 10 km del lugar donde nació mi madre hace 99 años: Petah Tikvah, algunas chabolas en la arena en tiempos del imperio otomano, hoy un suburbio de Tel Aviv, sede de uno de los principales centros de detención y de interrogatorios del Shabak, el servicio de seguridad

interior de Israel. Es el lugar donde el Estado de Israel, en 1967, era más estrecho: 15 km escasos entre la costa y Cisjordania, de ahí los esfuerzos por ensanchar el terreno mediante la anexión.

El muro que rodea Qalqilya está hecho de bloques de hormigón con torretas y cámaras de vigilancia, conocidas en el mundo entero gracias a las fotografías y las películas. Cuando nos alejamos de la ciudad, encontramos otro dispositivo que continúa el cerco. En el eje, una pista asfaltada permite la circulación de coches-patrulla. Encontramos a ambos lados (a veces sólo en uno), una barrera no electrificada —lo cual no sería un obstáculo serio ya que bastaría con hacerla saltar en un punto para que se vuelva inofensiva—, sino electrónica: con el más mínimo contacto salta una alarma, las cámaras de vigilancia situadas a lo largo de los cincuenta metros localizan y visualizan al intruso, y los todo-terrenos acuden al lugar inmediatamente.



Las dos barreras que bordean la pista están reforzadas por un foso ancho y profundo y por una triple hilera de alambres de espino. A cada lado, este conjunto está rodeado de una «zona de seguridad» despejada gracias a las excavadoras, con una anchura en algunos puntos de varios centenares de metros. Podemos llamar también «muro» a todo este sistema, puesto que es igual de infranqueable que el hormigón. Tiene la ventaja, por así decir, de ser transparente, pero destruye el paisaje bastante más de lo que lo haría una vía del TGV o la impronta de una autopista.

Al este y al sur de Qalqilya, el muro forma una figura complicada hecha de dos bucles invertidos: uno rodea Qalqilya con una salida hacia el Este, hacia Cisjordania, otro rodea la colonia de Alfe Menashe con una salida hacia el Oeste, hacia Israel. Este trazado, que ha debido de ser trabajoso para los burócratas del ejército de ocupación, no evita algunos fallos. La carretera reservada a los palestinos pasa por el pueblo de Beit Amine, muy próximo a la colonia de Elqana, de la que le separa la anchura del muro y de la zona de seguridad, y desde el que se ve claramente a los colonos. Más allá, hay un pueblo entero, Azzun Atma, que el trazado ha dejado completamente en el lado «israelí» (entre comillas, ya que se encuentra con mucho al este de la Línea Verde, varios kilómetros dentro de lo

que es en principio Palestina). El pueblo está unido a Cisjordania mediante un punto de acceso especial trazado en el muro, que sólo se abre por la mañana y por la noche, cuando se abre. Está permanente-mente controlado por los soldados, ya que desde ahí se controla también la carretera de los colonos de Sharei Tikvah (el pórtico de la esperanza).

Por momentos, el coche circula a través de un estrecho corredor entre los dos muros, con Israel al Oeste y Alfe Menashe al Este. Cuando, al final del periplo, alcanzamos la localidad de Habla, estamos a algunos centenares de metros de Qalqilya. Un túnel, financiado por la Unión Europea, permite recorrer esta distancia pasando por debajo de dos muros paralelos y bajo la principal carretera este-oeste,



reservada a los colonos, que une el gran bloque de colonias de Ariel con Israel.

Soy consciente de mi lamentable descripción de una geografía compleja: de hecho, circulando por la región, poco a poco dejé de intentar entender la razón de ser de tal muro, de tal carretera, de tal barrera. Y es que, en realidad, no tienen una lógica precisa. Esto no significa que el conjunto sea irracional: los bucles del muro, las carreteras reservadas a los colonos y a las tropas de ocupación, las barreras que rodean las 25 colonias de la región y a sus 55.000 habitantes dividen en zonas la región y transforman el paisaje en un videojuego fúnebre. Aquí he comprendido que el término «muro» es engañoso. Incluso si sabemos que su trazado no tiene nada que ver con la línea recta, la palabra sugiere una delimitación lineal, como la que separaba antes de 1989 a las dos Alemanias, o a Checoslovaquia de Baviera. Aquí no hay nada de eso. El muro es un elemento sobre el cual se apoya toda una red. Esta red bidimensional —tridimensional en algunas partes: hay dieciocho túneles como el de Habla en Cisjordania— no es un medio de protección de las colonias. Su objetivo es otro: se trata de aprisionar a los palestinos en sus redes, encerrarlos en un enclave donde su vida no será —ya no es— posible. Recorriendo la región de Qalqilya, tenemos ante nuestros ojos un estadio avanzado de los tres tiempos de la anexión: aislar, cercar, vaciar.