

Los túneles entre Egipto y Gaza, un medio de supervivencia bajo amenaza

Por: [Matt H.](#)

Globalización, 12 de diciembre 2013

middleeastmonitor.com

Después de la guerra árabo-israelí en 1948-1949 la Franja de Gaza quedó bajo dominio militar egipcio hasta que Israel la ocupó durante la “Guerra de los Seis Días” en junio de 1967. Cuando el presidente egipcio Anwar Sadat firmó el Tratado de Paz de Camp David con Israel en 1979 la ciudad fronteriza de Rafah quedó dividida: una parte quedó en la Franja de Gaza y el resto permaneció en Egipto. Como el ejército israelí patrullaba la zona fronteriza, las familias palestinas empezaron a excavar túneles bajo sus casas para mantenerse en contacto con sus amigos y familiares del lado egipcio. Israel descubrió el primer túnel en 1983.

Después de la firma de los Acuerdos de Oslo que vieron la creación de la Autoridad Palestina en 1993, Israel construyó un muro alto alrededor de Gaza y controló a las personas que entraban en la Franja a través de varios pasos fronterizos, que Israel cerró con el estallido de la Segunda Intifada, la Intifada de “Al-Aqsa”, en 2000. Los israelíes también bombardearon los únicos aeropuerto y puerto de Gaza, lo que llevó a los palestinos a buscar vías y medios alternativos para comunicarse con el mundo exterior. Se restablecieron los viejos túneles y se volvieron a utilizar para importar artículos necesarios que compensaran la escasez provocada por el estricto control por parte de Israel de qué y quién podía entrar o no en el territorio ocupado.

El ejército israelí empezó entonces a demoler las casas que tenían túneles y más tarde amplió sus operaciones de demolición a la zona de seguridad entre la frontera y la ciudad de Rafah. Según Human Rights Watch, entre 2000 y 2004 unas 1.700 casas fueron demolidas para crear una zona de cien metros de ancho a lo largo de la frontera entre Gaza y Egipto (conocida como la Ruta Philadelphi). Además de esto, Israel construyó un muro de ocho metros de alto en la frontera cuando implementó su retirada unilateral de la Franja de Gaza en 2005.

Cuando en enero de 2006 Hamas ganó las elecciones legislativas palestinas, Israel impuso un bloqueo a la Franja de Gaza y cerró el paso de Erez a las y los trabajadores gazatíes que tenían permiso para trabajar en Israel (los cuales constituían el 70% de la población activa de Gaza). La potencia ocupante también cerró el paso fronterizo de Karni, que es el principal paso fronterizo de Gaza utilizado para transportar bienes, además de prohibir a los peatones utilizar el paso fronterizo de Rafah para ir a Egipto. Estas restricciones israelíes al comercio y al movimiento de personas hacia Gaza y fuera de ella así como las constantes incursiones militares llevaron a los palestinos a excavar túneles más largos y más profundos, y a mejorar la infraestructura de estos.

Muchos cálculos de expertos económicos y de seguridad sugieren que la cantidad de túneles entre el Sinaí y Gaza no tiene precedentes en la historia de la zona, con unos 1.200 túneles operativos. Sin embargo, según un periodista israelí en los territorios palestinos, Avi Sakharov, solo hay unos 500 túneles entre Gaza y el Sinaí, la construcción de cada uno de los cuales ha costado unos 75.000 dólares. Ignorando estas fuentes, una fuente militar egipcia ha afirmado que solo hay 225 túneles bajo la frontera de Rafah. Si se tiene en cuenta que cada túnel tiene varias salidas, algunas de las cuales están en hogares egipcios y son difíciles de detectar, podría haber 550 salidas de túneles.

Desde finales de 2009 los túneles se han alargado y ampliado, y su diseño y sofisticación rivalizan con los existentes en países desarrollados. Algunos son de hormigón y son lo suficientemente anchos como para permitir el paso de camiones cargados de artículos y de carburante.

Según un informe preparado por los servicios de inteligencia israelíes, parte del cual se filtró a la prensa, la Franja de Gaza ha experimentado un “boom de construcción de túneles” en el que han intervenido entre 20.000 y 25.000 trabajadores en ambos lados de la frontera egipcio-palestina.

Intentos de las autoridades israelíes y egipcias de demoler los túneles

Israel se ha dado cuenta de la amenaza que suponían los túneles para su bloqueo, así que periódicamente sus aviones bombardean los túneles en un intento de dificultar sus operaciones. Los oficiales del ejército israelí han tratado de idear una respuesta de seguridad, militar y tecnológica viable para el problema de los túneles y han admitido que no tienen una solución mágica para ello.

En el mismo contexto, un informe preparado por una página web de inteligencia estadounidense señalaba que el Cuerpo de Ingenieros egipcio empezó a trabajar para descubrir los túneles de Gaza en 2007 y que el ministro de Defensa del gobierno de Hosni Mubarak, el general Mohammed Tantawi, emprendió un programa de detección de túneles con apoyo de Estados Unidos. Pidió a un equipo de ingenieros especializados en la detección y destrucción de túneles que inspeccionara la zona de la frontera entre Egipto y Gaza. Su informe, revelado por Wikileaks el 21 de noviembre de 2007, era muy pesimista acerca de las posibilidades que tenían de elaborar un mapa de los túneles. Afirmaban que era difícil ubicarlos precisamente debido a su tamaño pequeño y a la ausencia de bombas o de cables de energía eléctrica que habrían hecho que fuera más fácil detectarlos.

A pesar de ello, desde 2008 Estados Unidos ha suministrado al ejército egipcio un equipamiento de detección de túneles valorado en 23 millones de dólares en el que se incluyen sensores, vehículos de control remoto, maquinaria de perforación y cámaras infrarrojas. El programa en contra de los túneles, supervisado por Estados Unidos, duró de 2008 a 2010 y logró algunos resultados. Según el cable diplomático publicado por Wikileaks el 22 de diciembre de 2009, ese día se descubrieron tres túneles. A pesar de ello, el programa se interrumpió temporalmente en 2010 debido a la falta de seguridad en el Sinaí y al derrocamiento de Mubarak un año después. El programa se reinició inmediatamente después del golpe que derrocó al presidente Morsi.

El informe filtrado también revelaba que el Cuerpo de Ingenieros del ejército estadounidense concedió un contrato valorado en 10 millones de dólares a Raytheon Technologies el 28 de agosto para ayudar a detectar los túneles entre el Sinaí y la Franja.

Uno de los métodos utilizados para destruir los túneles es inundarlos con agua. Es el método utilizado por el ejército egipcio, que lo utiliza cuando el túnel está cerca de una zona residencial y teme que las explosiones provoquen deslizamientos de tierra que afecten a las casas del Sinaí. Hay 12 máquinas trabajando en ello en varias zonas residenciales de Rafah.

La destrucción de la mayoría de los túneles y el temor de que se establezca una zona de seguridad

En su campaña para destruir los túneles el ejército egipcio está haciendo redadas en las casas del lado egipcio de Rafah. Si encuentra un túnel en una casa, utiliza dinamita para destruirlo. Por ejemplo, testigos presenciales afirmaron que a principios de septiembre vehículos blindados acompañados del Destacamento de Trabajo de los Ingenieros habían hecho una redada en una casa en el lado egipcio del barrio de Al-Salam al oeste de Rafah y después de descubrir un túnel utilizaron dinamita para destruir el edificio.

El dueño de un túnel que se utilizaba para pasar de contrabando el carburante que se necesita desesperadamente en Gaza y que fue bombardeado recientemente por el ejército egipcio explicó que el ejército había destruido el túnel junto con otras tres casas que también escondían túneles. “En menos de una semana demolieron más de 15 casas con túneles, algunas de las cuales tenían tejados de hojalata, para llevar a cabo el plan de creación de una zona de seguridad”, afirmó.

El alcalde de Rafah Subhi Radwan declaró a AFP que el ejército egipcio había destruido el 95% de los túneles subterráneos que existían a lo largo de la frontera entre Gaza y Egipto para crear una zona de seguridad. Advirtió que se produciría “una catástrofe humanitaria para las 1.750.000 personas que habitan la Franja si se establece una zona de seguridad, cuyo objetivo es asfixiar [a la población] e intensificar el bloqueo a Gaza”. Radwan añadió que “se calcula que entre 200 y 250 túneles estaban operativos (hasta el pasado mes de junio), la mayoría de los cuales ahora han sido destruidos”.

El Coordinador Especial de la ONU para el Proceso de Paz en Oriente Próximo Robert Serry señaló al Consejo de Seguridad de la ONU el 24 de julio que el 80% de los túneles que unen Egipto y la Franja de Gaza “ya no se pueden utilizar” a consecuencia de las estrictas medidas tomadas por el ejército egipcio. Añadió que Gaza padece “una importante escasez de carburante y de materiales básicos de construcción que entran fundamentalmente a través de los túneles debido a las severas restricciones a las importaciones a través de los pasos fronterizos oficiales y del alto coste del carburante disponible procedente de Cisjordania e Israel”. Además, el precio de los alimentos se ha disparado y la escasez de carburante ha provocado que los y las gazatíes tengan que permanecer durante horas haciendo cola para conseguirlo.

El portavoz del ejército egipcio, el coronel Ahmed Mohammed Ali, afirmó en una entrevista concedida a la televisión Al-Arabiya que Estados Unidos ayudaba al ejército egipcio a demoler los túneles. Por otra parte, en respuesta a una pregunta acerca de acelerar el ritmo de las demoliciones que estaban teniendo lugar en el Sinaí, afirmó: “El año pasado trabajamos con algunas reservas, pero desde que empezó el proceso en Sinaí el 7 de agosto hemos destruido más de 300 túneles y después otros 142, esto es, entre el 80% y el 90% de los túneles que hemos descubierto hasta ahora. Vamos a seguir vigilando la construcción de nuevos túneles”. También confirmó que en el pasado (durante el gobierno de Mubarak) Estados Unidos les había suministrado dispositivos de detección de túneles y que todavía los utilizaban.

Funciones de los túneles

A través de los túneles se transporta una amplia variedad de artículos que va desde los materiales de construcción a comida, medicinas, ropa, combustible, ordenadores, ganado y coches. International Crisis Group calcula entre 500 y 700 millones de dólares el valor anual de los artículos transportados a través de los túneles. El coste anual de los bienes pasados de contrabando desde Egipto a Gaza es de mil millones de dólares.

Los túneles satisfacían aproximadamente el 60% de las necesidades de Gaza. Según un estudio del periódico británico *The Guardian*, el 65% de la harina, el 98% del azúcar y el 52% del arroz de la Franja llega a través de los túneles.

Efectos de la demolición de los túneles en la bloqueada Gaza

El presidente del Sindicato de Contratistas Palestinos Nabil Abu Mualeq afirmó que la continua destrucción de los túneles afectaba a los ingresos de la construcción de Gaza y había provocado que cayeran a cero en los últimos días. Declaró a Sufa News que el 60% de la construcción depende de los túneles y señaló que se han paralizado el 50% de los proyectos y que “Gaza está al borde de una crisis económica y social ya que la tasa de paro va a aumentar a consecuencia de este parón en el trabajo de obreros, técnicos, compañías y fábricas”. También indicó que entre 40.000 y 50.000 gazatíes trabajan en los sectores de la construcción, el mecánico y el de las fábricas, y que más de la mitad de estas personas se verá afectada y perderá su trabajo a consecuencia de la crisis. Un informe del Observatorio Euromediterráneo para los Derechos Humanos ha advertido que un fuerte colapso económico amenaza con afectar a la vida de la Franja ya que el bloqueo impuesto ha llegado a unos niveles sin precedentes a consecuencia de la demolición de los túneles por parte de las autoridades egipcias.

El informe revelaba que las pérdidas padecidas por los palestinos de Gaza en todos los sectores económicos desde las medidas más recientes tomadas por las autoridades egipcias se calculan en 460 millones de dólares. Predice que el hecho de que los túneles continúen cerrados llevará a un fuerte descenso del PNB de Gaza por debajo del 3% para finales de 2013, en comparación con el índice del pasado mes de junio que era de aproximadamente el 15%.

Por lo que se refiere a las fábricas, estas se encuentran en uno de sus peores momentos ya que el trabajo se ha detenido completamente después de haber trabajado en unos horarios muy reducidos a lo largo de los últimos 6 años a consecuencia del bloqueo israelí. Hace seis años las fábricas producían solo al 20% de su capacidad. “Por lo que se refiere a las fábricas, están completamente paralizadas debido a los cortes de luz, la escasez de carburante y la imposibilidad de obtener petróleo para hacer funcionar los generadores que se utilizaban como alternativa a la electricidad, aunque ahora ni siquiera se dispone de esta alternativa”.

El informe también mencionaba que el pasado mes de septiembre el sector de la construcción en Gaza trabajó a menos del 15% de su capacidad operativa, lo que significa que se perdieron 30.000 oportunidades de trabajo en dos meses. Por otra parte, 12.000 ciudadanos continúan sin hogar debido a que no pueden reconstruir sus casas destruidas en las dos guerras israelíes contra Gaza.

Según cálculos locales, los túneles suministraban a la Franja 3.500 toneladas de cemento al

día y esto ha disminuido a menos de 1.000 toneladas al día en un momento en que Gaza necesita una cantidad mucho mayor que esa. Esto ha provocado un fuerte aumento del precio del cemento y a la luz de la crisis egipcia, la ocupación está privando a Gaza de las materias primas utilizadas en las industrias locales e impide que entren los materiales por el paso fronterizo de Karem Abu Salem (Kerem Shalom).

La falta de carburante transportado a través de los túneles y el poco que llega a través de Karem Abu Salem está llevando a la parálisis completa de todas las instalaciones de agua y de alcantarillado, además del trabajo en los pozos, la recogida de aguas residuales y las plantas de bombeo de agua y la central de tratamiento de aguas. También ha provocado un corte casi permanente de electricidad, todo lo cual afecta muy negativamente en la vida cotidiana de los y las gazatíes.

También continúa la crisis en el sector sanitario, lo que incluye tanto la falta de medicinas como de equipamientos y suministros médicos. El déficit ha superado el 30%, además de las dificultades de trasladar a los pacientes a través de los túneles para recibir tratamiento fuera de Gaza.

La economía palestina está padeciendo unas pérdidas económicas directas en los sectores de la producción, la inversión, el comercio exterior, la agricultura, la industria y el empleo, todo lo cual tiene un impacto negativo en los resultados económicos y los índices de crecimiento de Gaza, además de multiplicar sus problemas económicos, sociales, sanitarios y psicológicos. Por otra parte, todos los sectores económicos y de producción están a punto de detenerse completamente, fundamentalmente los sectores industrial, agrícola y pesquero.

Las víctimas de los túneles

La creación de los túneles va acompañada de unos graves riesgos. Muchos hombres trabajan 12 horas al día seis o siete días a la semana en unos espacios muy exigüos. Según el Centro Al-Mezan para los Derechos Humanos, las explosiones de gas, las descargas eléctricas, los derrumbamientos de los túneles y los ataques aéreos de los israelíes han matado a 235 palestinos y herido a otros 597 desde 2006.

Para confirmar esta información, la Oficina de la ONU para la Coordinación de Asuntos Humanitarios en los Territorios Palestinos Ocupados (UNOCHA en sus siglas en inglés) publicó a finales de septiembre un informe que afirmaba que fuentes egipcias habían informado de la destrucción de al menos 300 túneles bajo la frontera con Gaza por parte del ejército egipcio en los últimos tres meses y señalaba que se calculaba que había unos diez túneles operativos. El informe también citaba fuentes locales de Gaza que afirmaban que durante el periodo entre el 17 y 23 de septiembre de 20 a 30 camiones transportaron varios artículos a Gaza, lo que representa solo el 15% de la cantidad que se transportaba antes del pasado mes de junio. Esto ha provocado un descenso significativo de artículos, incluido el carburante barato procedente de Egipto y los materiales de construcción.

El informe señalaba además que diariamente entran en Gaza de 300.000 a 400.000 litros de carburante debido a la menor actividad de los túneles, incluido el carburante transferido a la central eléctrica de Gaza, en comparación con el millón de litros al día que se recibían anteriormente. La Autoridad de la Energía Palestina ha informado de que a pesar del ligero aumento del carburante almacenado en la Central, desde cero a 500.000 litros, esta sigue trabajando a mitad de su capacidad durante 12 horas al día y 16 horas en algunas otras

zonas.

El informe también mencionaba que los materiales de construcción siguen cruzando la frontera en cantidades limitadas, con unas 200 toneladas de materiales de construcción, especialmente cemento, en comparación con la media de 7.500 toneladas diarias de antes de junio, según la Federación Palestina de Industrias. Esta escasez ha provocado un fuerte aumento del precio de los materiales de construcción que lleva al declive de la actividad de construcción en Gaza. Esto ha ocurrido tras el anuncio hecho el 17 de septiembre de que Israel había autorizado el paso de 50 camiones de materiales de construcción al día además de los 20 camiones autorizados a entrar en Gaza desde diciembre de 2012.

Conclusión

Está claro que los túneles son el medio de supervivencia económica para las 1.700.000 personas que viven bajo bloqueo en Gaza. Todos los aspectos de la vida se ven afectados con el cierre de los túneles. Los túneles se establecieron para mantener con vida a la población de Gaza, para proporcionarles artículos esenciales básicos como comida, agua y medicinas, y para romper el bloqueo impuesto por Israel. La destrucción de los túneles por parte del ejército egipcio sugiere que está cooperando con Israel para asfixiar la Franja Gaza por medio de una zona de seguridad.

Para resolver esta crisis es necesario que tanto la comunidad internacional como las instituciones y organizaciones internacionales presionen a Israel y Egipto para que abran todos los pasos fronterizos y para que se permita el paso de personas y de mercancías. También deben trabajar para que se levante el bloqueo impuesto a Gaza y para que se permitan todas las importaciones sin restringir ni su cantidad ni su calidad.

Fuente

original: <http://www.middleeastmonitor.com/articles/middle-east/8169-egypt-gaza-tunnels-t-he-lifeline-under-threat>

Traducido del inglés para [Rebelión](#) por Beatriz Morales Bastos

La fuente original de este artículo es [middleeastmonitor.com](http://www.middleeastmonitor.com)

Derechos de autor © [Matt H.](#), [middleeastmonitor.com](http://www.middleeastmonitor.com), 2013

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Matt H.](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca