



عندما يتحول الاستيطان الكولونيالي إلى 'تنمية': طرق 'نسيج الحياة'
وفضاءات التنمية في الضفة الغربية

عمر الجعبري سلامانكا

2013

فريق العمل:

الباحث: عمر الجعبري سلامانكا

حقوق الطبع والنشر محفوظة © مركز دراسات التنمية- جامعة بيرزيت

هاتف: +972 02 2982021

فاكس: +972 02 2982160

ص.ب: 14 بيرزيت

مكتب غزة: تلفاكس +972 08 2838884

البريد الإلكتروني: cds@birzeit.edu

الموقع الإلكتروني: <http://home.birzeit.edu/cds>

تم انجاز هذا العمل بدعم من مؤسسة روزا لوكسمبورغ



مركز دراسات التنمية

تأسس المركز في عام 1997 كبرنامج بحثي متخصص في الدراسات التنموية. يهدف المركز الى تعميق مفاهيم التنمية وربطها بسياقها العملي من خلال تقديم أطر نظرية ومفاهيمية تتحرى واقع التنمية في فلسطين. وهذا يشمل دراسة التفاعلات بين العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للتنمية. فضلاً عن دراسة بنى السلطة والسيطرة القائمة التي تحول دون تحقيق وتنمية مستدامة ارتباطا بالسياق الذي يفرضه الاحتلال عليها. فمنذ الاحتلال الإسرائيلي للأراضي الفلسطينية عام 1967 فرضت قيود مشددة على حق المجتمع الفلسطيني بالتنمية. يرى مركز دراسات التنمية أن الأكثر تعبيراً عن التنمية في فلسطين هي استراتيجيات الصمود والبقاء، وإنتاج بدائل محلية لبنى القوى المهيمنة وبالإضافة الى ذلك فان المركز يسعى الى توفير إطار مؤسساتي يمكن من خلاله النظر في جميع القضايا ذات الصلة بالتنمية وبحثها ومناقشتها وذلك بهدف توفير التوجيه والمساعدة العلمية لصناع القرار.

يحاول مركز دراسات التنمية من خلال جمعه بين الابحاث الاكاديمية والنشاطات المجتمعية أن يعزز الربط المحكم بين النظرية والممارسة التنموية اذ تشمل أنشطته في هذا المجال الندوات وورش العمل، والمسوح الميدانية والدراسات التقييمية، وتقييم الاحتياجات. فمن ناحية يعمل المركز على عدد من المشاريع البحثية في شتى المجالات التنموية بالتعاون والتنسيق مع مؤسسات محلية ودولية. ومن ناحية أخرى ينفذ المركز عدداً آخر من المشاريع المجتمعية التي تهدف الى تمكين الفئات المهمشة ودمجها في عملية التنمية.

1.مقدمة	5
2.فضاءات تطوير شبكات البنية التحتية في ظل الاستيطان الكولونيالي	7
3.إعادة هندسة نسيج حياة السكان الأصليين	10
3.1'كل شيء يتدفق' في 'نسيج الحياة'	12
3.2استحضار الجانب الإنساني لبرنامج 'نسيج الحياة'	14
3.3 الاستيطان الكولونيالي يستجدي التنمية	15
3.4 تشييد نسيج الحياة	19
4.تعطيل طقوس التنمية: الطرق إلى الانتعاش الاقتصادي وبناء الدولة	21
4.1 تطبيع الإغلاق	22
4.2 تحويل البنية التحتية للإغلاق إلى مسألة تكنولوجية لا صلة لها بالسياسة	23
4.3 تمثيل الدور الذي يحاكي المساعي التي ترمي إلى إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة	26
5.النتائج والتوصيات	28

1. مقدمة

نشرت مجلة "الأمة" (The Nation) الأسبوعية، قبل ثلاث سنوات، مقالة استقصائية بعنوان "الطرق الفلسطينية: تعزيز المساعي التي ترمي إلى إقامة الدولة المستقلة، أم الضم الإسرائيلي؟" (2010)، لنادية حجاب وجيسي روزنفيلد.¹ وتركز هذه المقالة على الطابع السياسي الذي يغلف المشاريع الرئيسية التي يجري تنفيذها لتطوير شبكات الطرق في الضفة الغربية. وعلى وجه التحديد، تثير المؤلفتان أسئلة واستفسارات حول الدور الذي تضطلع به الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية (United States Agency for International Development (USAID) والسلطة الفلسطينية في دعم إنشاء شبكة طرق فلسطينية تتواءم مع السياسات الكولونيالية التي تنفذها إسرائيل في الأرض الفلسطينية المحتلة وتيسرها وتسهلها. وتفترض هذه المقالة الاستقصائية بأن هذه الطرق التي تمول الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية شقها وإنشاءها تشكل محوراً من محاور خطة سبق لإسرائيل أن قدمتها إلى الدول المانحة والسلطة الفلسطينية خلال العام 2004، غير أنها لم تحظَ بالقبول في حينه. وفي الواقع، سعت حكومة إسرائيل إلى الحصول على التمويل من الدول المانحة لشق 500 كيلومتر من الطرق التي أطلقت عليها مسمى طرق 'نسيج الحياة'، وذلك بعد الضغوط الدبلوماسية التي مورست عليها من أجل التخفيف من الإغلاق المحكم الذي فرضته على أبناء الشعب الفلسطيني عقب اندلاع الانتفاضة الثانية. وبناءً على ذلك، اقترحت حكومة إسرائيل، في إطار سعيها إلى إعادة تشكيل 'نسيج الحياة' للسكان الفلسطينيين الأصليين، إقامة شبكة طرق منفصلة يقتصر استخدامها على الفلسطينيين لكي تضمن استدامة نظام الإغلاق الصارم الذي تفرضه عليهم وترسيخه، عوضاً عن إزالته. ويتألف نظام الإغلاق الإسرائيلي من شبكات البنية التحتية المادية -التي تتضمن الحواجز العسكرية وإغلاق الطرق والجدار العازل - إلى جانب القيود العسيرة التي تفرضها إسرائيل على حركة المواطنين الفلسطينيين وتنقلهم، بما تشمله من نظام استصدار التصاريح الذي ينتهك حريتهم في الحركة والتنقل.

ويثير هذا الجدل ويدفع إلى الواجهة قضايا حاسمة تتطوي على الجغرافيا السياسية التي تقف وراء أعمال تطوير شبكات البنية التحتية. وعلى وجه التحديد، يتناول هذا النقاش الأساليب التي تيسر تجسيد 'التنمية' في المكان، وذلك على نحو يعزز المشهد الذي يتم إضفاء طابع عنصرى عليه في الضفة الغربية. فبدلاً من التركيز بصورة حصرية على بنية الاحتلال الإسرائيلي، تلفت هذه الحالة نظرنا إلى جوانب معقدة غالباً ما يجري تجاهلها في سياسة التنمية والأطراف التي تشارك في تشييد البيئة المادية الفلسطينية وبنائها. وبالفعل، فعندما تسعى حكومة إسرائيل إلى الحصول على دعم الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والسلطة الفلسطينية وتحصل عليه لتمويل إعادة تنظيم المكان 'الأصلائي' وبنائه، فما الذي يبيّن هذا الأمر بشأن الدور الذي تؤديه مشاريع التنمية الفلسطينية والأطراف الوطنية والدولية في إنتاج الاحتلال الكولونيالي وإرساء دعائمه؟ وكيف يتم تشييد هذه المشاريع وشرعنتها من الناحيتين المادية والرمزية؟ وعلى أي وجه يتم تحويل التنمية إلى آلية للتعامل مع الاحتياجات الفلسطينية القصيرة الأمد التي تنشأ عما تفرضه ضرورات الاستيطان الكولونيالي؟ وكيف يؤول المطاف بطرق

¹ نُشرت هذه المقالة باللغة الإنجليزية تحت عنوان:

Hijab, Nadia, and Jesse Rosenfeld, "Palestinian roads: Cementing Statehood, or Israeli annexation?" (2010)

‘نسيج الحياة’ إلى التعبير عن متلازمة المكان التي تتطوي عليها الإجراءات المنهجية التي تستهدف الاستيلاء على شبكة الطرق الفلسطينية التقليدية وعلى عموم جغرافيا الضفة الغربية وتدميرها وإغلاقها وإعادة تشكيلها؟ إن النظر إلى ما وراء ما يظهر من هذه الطرق يتيح لنا أن نميط اللثام عن المنطق السياسي الذي يقف وراءها من جانب، وعن العلاقات القائمة بين أجندة السلطة الفلسطينية وأجندة الدول المانحة وخطابهما المتزامن بشأن التنمية الاقتصادية وبناء الدولة، إلى جانب الحقائق الكولونيالية التي عُرسَتْ في بنية اتفاقيات أوسلو من جانب آخر. وفي نهاية المطاف، وكما سنرى في ثنايا هذه الورقة، لا ينطوي السؤال الذي تثيره حجاب وروزنفلد في جانب كبير منه على ما إذا كانت الطرق الفلسطينية تعزز الجهود التي تسعى إلى إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة/وترسخ الإجراءات التي تنفذها إسرائيل في سبيل ضم الأرض الفلسطينية إلى إقليمها، وإنما يركز هذا السؤال على إمكانية النظر إلى هذه الطرق باعتبارها تتواءم مع هذين الهدفين وتتناغم معهما في الوقت نفسه. وهذا هو الواقع حتى في الوقت الذي ما تزال فيه المفارقة نذكرنا “بأنه تم الحصول على القبول الرسمي لإقامة الدولة تمامًا بما بدا أن ‘الوقائع’ [التي فرضتها إسرائيل] على الأرض” قد صُممت لإفراغ هذا القبول من معناه، مثلما يذكرنا نايجل بارسونز (Nigel Parsons) بذلك أيضًا (2007:529).

ومن أجل استكشاف الجوانب الخفية والمعقدة التي تُلَفّ مشاريع تطوير البنية التحتية التي يجري تنفيذها في الضفة الغربية، تستعرض هذه الورقة وجهة نظر الاستيطان الكولونيالي، التي تجمع بين الأدبيات والدراسات المتصلة بجغرافيا البنية التحتية وإنتاج المكان وبين دراسات نقد التنمية. وبناءً على نتائج الأبحاث الميدانية المكثفة والمقابلات التي أجريناها وبحسب تقارير التنمية المنشورة في هذا المقام، ندرس في هذه الورقة الجغرافيا السياسية التي تتخفى وراء طرق ‘نسيج الحياة’ في ضوء إستراتيجيات التنمية التي باشرت السلطة الفلسطينية العمل على إعدادها ونشرها عقب إبرام اتفاقيات أوسلو. وإذ تنطلق هذه الورقة من مفهوم يرى بأن تطوير البنية التحتية يشكل، في جوهره، ممارسة مادية إلى جانب كونه مشروعًا فكريًا يوظف خطابًا يقدم التبريرات التي تتناسب معه (Apter, 1997)، فهي تُستهل بطرح نقاش نظري حول ما يمكن للطرق أن تطلّعننا عليه عن فضاءات التنمية، وعن العلاقات المتداخلة والمعقدة القائمة بين ترويج البنية التحتية للاستيطان الكولونيالي وإجراءاته والتنمية على وجه الخصوص. وفي المقام الثاني، تستعرض هذه الورقة الجدل الدائر حول طرق نسيج الحياة وتضعه في السياق الأعم للاحتلال الكولونيالي وسياسات تطوير البنية التحتية التي تعرّفه وتحدده. ويجسد هذا الجدل الإجراءات التوليدية التي يتم تشكيل جغرافيا الإقصاء من خلالها، إلى جانب المنهجيات المنطقية والبنائية التي توضع فيها الشعوب من الناحية المكانية والعنصرية ضمن مخططات الكيانات الجماعية الاستيطانية الصهيونية (في ذات الوقت الذي يتم فيه فصلها وعزلها عنها). وتتطر هذه الورقة، في الجزئية الثالثة منها، في الأساليب المعتمدة في تبرير طرق نسيج الحياة باعتبارها أصولاً ضرورية لا تستغني عنها الجهود الوطنية والدولية التي تسعى إلى تحقيق التنمية الاقتصادية وإقامة الدولة الفلسطينية المستقلة. وأخيرًا، نختم الورقة بالتركيز على أن نظرة عن قرب على تطوير مشاريع البنية التحتية، والتي يُنظر إليها على أنها عملية رمزية ومادية تتسم بصفة طارئة وباستمراريتها في الوقت نفسه، تضعنا في موقع قوي يمكننا من استكشاف فضاءات التنمية وما تخبرنا به عن مساعي التنمية المتواصلة في السياق الفلسطيني.

2. فضاءات تطوير شبكات البنية التحتية في ظل الاستيطان الكولونيالي

لا تفتأ الأدبيات والدراسات الأكاديمية والسياساتية تركز على أهمية شبكات البنية التحتية - كالطرق وشبكات تزويد المياه والكهرباء - في عمليات التنمية التي تتفد في معظم الدول الواقعة في جنوب الكرة الأرضية. وبينما يثور الاعتراض على الترتيب المناسب لمشاريع البنية التحتية والتنمية، يفترض "معظم القائمين على إعداد خطط التنمية - وعلى هدي المراحل الالغائية التي يراها روستو للنمو الاقتصادي (Rostow, 1960) - بأن شبكات البنية التحتية تمثل شرطاً مسبقاً ضرورياً وكافياً لـ'انطلاق' الحركة الاقتصادية، وأنها تشكل بناءً على ذلك مؤشراً مناسباً للتقدم" (Grandia, 2013:233). وفي الواقع، فقد باتت شبكات البنية التحتية منتشرة في النقاشات التي تتناول مواضيع التنمية، كما أصبحت "مرادفة [لعبارة] الشرط المسبق، بحيث صارت بمثابة أسلوب معتمد في وسم جميع الأشياء المفقودة في العالم المتخلف - بمعنى كل شيء يعزل حالة التخلف عن حالة الحداثة" (Rankin, 2009:70). وتظهر العلاقة المتوازنة بين تطوير شبكات البنية التحتية والنمو الاقتصادي بصورة واضحة وجلية في الأدبيات التي تركز على ما يُعرف بالسيناريوهات المتأثرة بالنزاعات، والتي توسم بارث من شبكات البنية التحتية المادية المعطلة والمهملة التي لا يتيسر للمواطنين الحصول عليها على قدم المساواة فيما بينهم. وفي هذه السياقات، يرتبط نجاح الجهود التي تُبذل في سبيل إرساء دعائم الاستقرار وتوجيه مساعدات التنمية إلى المناطق 'التي خرجت لتوها من الصراعات التي كانت تعصف بها' بإعادة بناء القدرات المؤسسية للشعوب الأصلانية وشبكات بنيتها التحتية (Barakat, 2005). وبناءً على ذلك، وعقب التوقيع على اتفاقية سلام ويصرف النظر عن مدى هشاشتها من الناحية السياسية غالباً ما تسارع الدول والجهات المانحة إلى إعداد الخطط التي ترمي إلى تشييد مشاريع البنية التحتية في محاولة لإعادة تفعيل القطاعات الإنتاجية والارتفاع برفاهية السكان في المناطق المعنية (Del Castillo, 2008). وفي هذا الإطار، يُنظر إلى شبكات البنية التحتية والإحساس القوي بالتنمية التي تُعد بها على أنها تحتضن آمالاً أوسع بالتوصل إلى السلام الليبرالي وإقامة الدولة وعلى أنها بمثابة أداة لا تخفى قيمتها وتعود بفوائد ملموسة على السكان وتبرز مدى شفافية الدول المانحة فيها (انظر 2005 Le More, 2007 Collier).

ومع ذلك، لا تتسم هذه النظرة الإلغائية للتنمية بأنها تملك قوة محدودة من ناحية تفسير الدور الذي تضطلع به شبكات البنية التحتية في تعزيز النمو الاقتصادي، ناهيك عن تعزيز أواصر الاستقرار في مرحلة ما بعد الصراع (Jones and Howart, 2012)، بل لا توفر هذه النظرة سوى قدر ضئيل من المعرفة بالأساليب التي تميل مشاريع البنية التحتية إلى اعتمادها في تعزيز أنماط التشرذم وانعدام المساواة (Graham and Marvin, 2001; McFarlane and Rutherford, 2008). وبناءً على ذلك، يميل أصحاب هذه النظرة الإلغائية إلى التشديد على القيمة التقنية والاقتصادية التي تزخر بها مشاريع البنية التحتية في ذات الوقت الذي تغض الطرف فيه عن معناها الاجتماعي-السياسي والمكاني. ولا يثير هذا الأمر الدهشة بالنظر إلى أن التيار الغالب من أدبيات التنمية، من قبيل الروايات التقليدية التي ترد حول السياسة الحضرية، عادةً ما تنظر إلى هذه الشبكات كما لو كانت تشكّل مجال اختصاص المهندسين أو التكنوقراطيين، مما يحولها إلى مشاريع سياسية ولا تستحق أن يُعار إليها الانتباه في حد ذاتها (انظر 1999 Coutard, 2001 Graham and Marvin). وفي المقابل، شرعت الدراسات المتعددة الاختصاصات الحديثة - ولا سيما الجغرافيا النقدية - في استكشاف مدى مركزية البنية التحتية في إجراءات التنمية من خلال النظر إلى الطرق التي تتجسد فيها هذه الشبكات في المكان، حيث تعمل

في حالات ليست بالقليلة على تعزيز علاقات القوة و"الطريقة التي تكتسب فيها شبكات البنية التحتية أهمية في الحيز السياسي، وذلك من ناحية الخطاب الذي يبررها وباعتبارها مجموعة من المواد" (McFarlane and Rutherford, 2008:364). وبذلك، تبين لنا الأبحاث التي تُعدّ في هذا الشأن بأن البنية التحتية التي تشيّد على نحو لا يراعي المساواة في أنماطها ولا في الحصول عليها والاستفادة منها في دول النصف الجنوبي من الكرة الأرضية، ولا سيما في الدول التي خضعت للاستعمار والدول التي يُزعم بأنها خرجت من رحي الصراعات التي كانت تدور فيها، تُعتبر أيضًا نتاجًا لممارسات محددة من ممارسات التنمية الدولية التي تشكلها علاقات القوة المتجسدة في إرث البنية التحتية الكولونيالية (McFarlane, 2008; Kooy, 2008). وبناءً على ما تقدم، فبينما يُحتمل أن تعود شبكات البنية التحتية بالفائدة على مبادرات التنمية العامة وعلى مشروع بناء الدولة بعمومه، فهي تستطيع في الوقت ذاته أن تشترك بصورة فاعلة وبطرق لا يتوقعها المرء في أحيان كثيرة في عملية تعبّر عن تناقضات القوة وتمثلها.

وبيتيح لنا الاحتكام إلى هذه الرؤية النقدية، التي تفرز أثرها على التفسيرات التقليدية التي تسوقها دراسات التنمية للبنية التحتية، أن ندرك الطبيعة السياسية المتأصلة لهذه الشبكات، كما يمكننا من قراءة ممارسة التنمية باعتبارها عملية تنطوي على إعادة تنظيم المكان بصورة مستمرة، حيث يتم فيها إنتاج البنية التحتية والإقليم وتحولهما معًا وفي الوقت ذاته. ويسترعي هذا الفهم المكاني لتطوير شبكات البنية التحتية انتباهنا إلى المشهد الذي تتعدّم فيه المساواة وتسوده الاختلافات القائمة على أساس عنصري، وذلك على نحو لا تستطيع منهجيات التنمية المكانية المجردة أن تتجها. ففي الواقع، تضطلع شبكات البنية التحتية بدور فعال ومحوري في تشييد الإقليم لأنها تقيم نقاط الالتقاء والترابط بين الأماكن والأشخاص وتعزلهم عن بعضهم بعضًا كذلك، مما يسهم في إعادة تعريف العلاقات المكانية من النواحي المادية والاقتصادية والسياسية (انظر Brenner and Elden, 2009; Zanon, 2011). وتكتسب هذه المقاربة المنطقية لتطوير شبكات البنية التحتية، والتي تقوم في أصولها على التاريخ العريق الذي يميز النظرية المكانية في الجغرافيا، أهمية أكبر في سياقات الاستيطان الكولونيالي - من قبيل جنوب أفريقيا أو الولايات المتحدة الأمريكية أو كندا أو إسرائيل. فبينما يمثل الاستيلاء على الأرض وما يوازيه من استئصال كافة السكان الأصليين العلامات الفارقة التي تسم الاستيطان الكولونيالي في مثل هذه البيئات، فإن القدرة الأولية على نزع ملكية هؤلاء السكان وترسيخ الاستيلاء عليها في نهاية المطاف، تستند بصورة رئيسية إلى القوة المادية التي تتمتع بها الدولة الاستيطانية والبنية التحتية التي تساندها (Harris, 2004). وبناءً على ذلك، تشكل شبكات البنية التحتية مادة ضرورية ووسيلة رمزية يتم من خلالها غرس المجتمع الاستيطاني في الإقليم المعني في ذات الوقت الذي يجري فيه طرد الدخلاء الأصليين من إقليمهم وتفرغ منه. ومع انتشار مشاريع البنية التحتية الاستيطانية الكولونيالية، عادةً ما يتم تطبيع هذه المشاريع في الحالات التي ترتبط فيها بمجازاة الحداثة والتقدم والتنمية. ويسمح لنا استحضار الإدراك المكاني والسياسي للأساليب التي تكتسب فيها شبكات البنية التحتية صفة إقليمية في أوضاع الاستيطان الكولونيالي باستكشاف فضاءات التنمية - وهي عبارة عن اصطلاح يشدد على إنتاج المكان باعتباره ممارسة مادية توظف الخطاب في نهجها².

² للاطلاع على تفسير جغرافي لفضاءات التنمية في حالة زيمبابوي انظر:

Donald Moore's *Suffering for Territory* (2005).

ومن شأن هذا الانتباه إلى نظريات الجغرافيا الراسخة في مجال التنمية أن ترقى بفهمنا للمساعدات التي تقدمها الدول المانحة وممارسات التنمية الوطنية التي تميل إلى تعزيز وإعادة إنتاج طابع شبكات البنية التحتية الكولونيالية في السياق الفلسطيني، وهو طابع يلفه غطاء عنصري ويقوم على أساس تجزئة الأراضي الفلسطينية وتقطيع أوصالها وتنعيم فيه المساواة. ففي فلسطين، وفي الضفة الغربية المحتلة على وجه الخصوص³، يفترض النموذج الذي اعتمدته القائمون على إعداد خطط التنمية على مدى العقدين الماضيين - أي منذ التوقيع على اتفاقيات السلام 'المؤقتة' في أوسلو - بأن الاحتلال يُعتبر حدثاً مؤقتاً وعابراً، ولا يُنظر إليه باعتباره حالة بنيوية. وهذا هو النموذج الذي يسود في المراحل التي تعقب انتهاء الصراعات. ولا تميل هذه النظرة إلى استيعاب الوقائع الحالية على الأرض فحسب، بل إنها تثير الالتباس بين الصراع القائم والاستيطان الكولونيالي. وبحسب التفسير الذي يراه جون كولنيز (John Collins)، فإن استعمال مصطلح الصراع في فلسطين دونما تمييز أو تحديد لمضمونه يضفي الغموض والضبابية على المشروع الاستيطاني الكولونيالي الذي لا تنفك إسرائيل تنفذه، ناهيك عن الهيكليات الاجتماعية والسياسية والاقتصادية القائمة في أساسها على استخدام العنف والتي تعرّفه وترسي دعائمه، بما فيها شبكات البنية التحتية (2010). ونتيجة لذلك، عملت دولة إسرائيل الاستيطانية على تحويل شبكات البنية التحتية إلى أصول تخلق أشكالاً مكانية مزدوجة من خلال الشبكات التي تقوم في جوهرها على أسس إثنية. وقد أعادت السلطات الإسرائيلية تصميم هذه الشبكات بصورة فعلية، حيث حولتها من غايتها الأصلية والنفعية في حقيقتها إلى أدوات سياسية ورمزية للمشروع القومي الإثني الذي ترعاه إسرائيل (انظر Azaryahu, 2001; Weizman, 2004; Jabary Salamanca, 2013). وبناءً على ذلك، فقد باتت شبكات البنية التحتية توظّف في إعادة التعبير عن المكان بطرق تشكل مصدراً للارتباط، وباعتبارها وسيلة تقضي إلى إزالة ارتباط السكان الأصليين بهذا المكان وممارسة التمييز ضدهم وإحكام السيطرة عليهم كذلك (انظر Halper, 2000; Weizman, 2007; Jabary Salamanca, 2010). وفي الوقت نفسه، توصف السياسات الإسرائيلية التي تستهدف شلّ شبكات البنية التحتية من خلال الإجراءات البيروقراطية التي يطبقها الاحتلال الإسرائيلي، بالإضافة إلى تدميرها بالوسائل العسكرية، على أنها أسلوب يتسبب في "عوق تنمية" (Roy 1987, 2004) المجتمع الفلسطيني أو "تعطيل تحديثه بصورة قسرية" (Graham, 2002a, 2002b). وعلى الرغم من ذلك، فقد اتجه القائمون على إعداد خطط التنمية نحو الاستثمار في الشبكات الفلسطينية التي تستوعب الاحتلال الكولونيالي عوضاً عن تحدي ومواجهة الطابع العنصري الذي يلف البنية التحتية، سواء كان عن طريق ما تسهم به في ترسيخ انعدام المساواة في الاستفادة من شبكاتها وتعزيز الاعتماد على إسرائيل - كما هو الحال في قطاعي الكهرباء والماء - أو من خلال المصادقة على العزل العنصري - كما هو الحال في شبكات الطرق.

وتشكل الطرق حالة خاصة لأنها تمثل معلماً من المعالم التي تجسد السياسات الكولونيالية وسياسات الفصل العنصري التي تميز دولة إسرائيل (Jabary Salamanca, 2013). ومن وجهة نظر المواطنين الفلسطينيين، تمثل شبكات الطرق التي تشقها إسرائيل، في واقع الأمر، طرقاً النفاذية تيسر للإسرائيليين التنقل بين مختلف الأماكن، ولكنها تجعل من تنقلهم وحركتهم أمراً مستحيلاً. كما تمثل هذه الشبكات أحد أبرز ملامح الكولونيالية الثابتة والباقية، لأنها تزخر بأثار العنف الذي مارسه إسرائيل في ترحيل الفلسطينيين عن أراضيهم وديارهم

³ بينما تركز هذه الورقة على الضفة الغربية المحتلة، يمكننا معاينة الطبيعة العنصرية لشبكات البنية التحتية التي تشيدها إسرائيل في الكثير من المناطق الأخرى، من قبيل قطاع غزة أو القرى غير المعترف بها في صحراء النقب.

بصورة قسرية ونزع ملكيتهم لها، ناهيك عن العزل العنصري الذي مارسه بحق الفئات الحضرية والريفية الأصلانية من أبناء الشعب الفلسطيني. ومع ذلك، فبينما تقر الأدبيات التي تتناول فلسطين بالدور المحوري الذي تضطلع به شبكات الطرق التي تشقها إسرائيل وما يقترن بها من سياسات الإغلاق وتقطيع أوصال الأراضي الفلسطينية في فرض القيود على مساعي التنمية، فنادراً ما تولي هذه الدراسات انتباهها إلى الأساليب التي تسهم بها مشاريع شبكات البنية التحتية 'الوطنية' الفلسطينية في تقويض هذه المساعي نفسها كذلك. فلو كانت الطرق التي شيدتها إسرائيل في الضفة الغربية ترسي دعائم الاستيطان الكولونيالي وتتسبب في نزع ملكية السكان الأصليين وحرمانهم من أراضيهم ومقدراتهم فيها، لتحول العمل الجاري حالياً على إنشاء شبكة طرق مستقلة للفلسطينيين إلى نتيجة طبيعية لا مفر منها. وسوف نأخذ شبكة طرق نسيج الحياة، في الفصول التالية من هذه الورقة، باعتبارها النقطة التي نطلق منها لاستكشاف ما توحيه مشاريع 'التنمية' بشأن فضاءات تطوير شبكات البنية التحتية بعد مرور عقدين على إبرام اتفاقيات أوسلو وفي سياق الاستيطان الكولونيالي الذي طال أمده في الأراضي الفلسطينية. وفي حين يرى خطاب التنمية بأن هذه الطرق هي بمثابة أدوات تستهدف تحسين حركة المواطنين الفلسطينيين وتسهيل تنقلهم وتوسيع آفاق النمو الاقتصادي وتعزيز المساعي التي ترمي إلى إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة، فنحن نرى بأن السمة المادية التي تسم شبكات البنية التحتية هذه، والخطاب الذي يعمل على تمكينها وإيجاد التبريرات لها، تُستثمر مع العلاقات الاجتماعية-السياسية والاقتصادية والمكانية الوافرة التي تعزز العلاقات الكولونيالية. وبدلاً من الاحتكام إلى الوسائل المحايدة التي تيسر الوصول إلى الغايات الحقيقية، فنحن نفترض بأن شبكة الطرق الفلسطينية التي تمول الدول المانحة شقها وتشبيدها في الضفة الغربية تنتشع بهندسة علاقات القوة التي تحتل مكانة مركزية في العمل الدؤوب على إعادة صياغة الفضاء الاستيطاني الكولونيالي. ومن خلال إمطة اللثام عن الخطاب الذي يوظف جملة من الروايات المتعددة والمواد والممارسات والأطراف المتعددة التي تشارك في إقامة شبكة الطرق المذكورة، فسوف يتيسر لنا أن نفهم أن طرق نسيج الحياة ما هي إلا محصلة للاستيطان الكولونيالي ووسيلة تقضي إليه، فضلاً عن كونها مرآة تعكس الآثار التكنوقراطية التي تنزع الصفة السياسية عن الآثار التي تفرزها أشكال التنمية الفلسطينية التي تتناقض مع طقوس بناء الدولة والأداء الاقتصادي، بدلاً من أن تتحدى الحاضر الاستيطاني الكولونيالي.

3. إعادة هندسة نسيج حياة السكان الأصليين

لقد أثارت الانتفاضة الفلسطينية الثانية، المعروفة بانتفاضة الأقصى والتي اندلعت في شهر أيلول/سبتمبر 2000 في معرض الرد على السياسات الكولونيالية الإسرائيلية المتواصلة، حملة وحشية أطلقتها إسرائيل لقمعها ووأدها في مهدها. وقد أفضت هذه الحملة إلى قتل واعتقال الآلاف من المواطنين الفلسطينيين، وإعادة احتلال المدن والبلدات والقرى في الضفة الغربية وقطاع غزة، وتدمير أعداد كبيرة من منازل المواطنين الفلسطينيين وشبكات البنية التحتية التي مولتها الدول المانحة. وكان من جملة التدابير الدراماتيكية التي نفذتها إسرائيل، والتي لم تكن أقل في أثارها التدميرية، نظام الإغلاق الشامل الذي عمل على تغيير المشهد الجغرافي الفلسطيني على نحو لا يمكن تصويبه أو الرجوع عنه، وتدمير الاقتصاد وتقطيع أوصال الحياة الاجتماعية في الأرض الفلسطينية المحتلة. وقد تجسد هذا الإغلاق وبصورة تدريجية في مجموعة متنوعة من شبكات البنية التحتية المادية التي أقامتها إسرائيل - من قبيل الحواجز العسكرية وإغلاق الطرق وشبكات الطرق المستقلة والجدار العازل - إلى

جانب القيود العسيرة التي فرضتها على حركة المواطنين الفلسطينيين وتنقلهم من خلال نظام المرور العسكري البيروقراطي مما حرمهم من حقهم في حرية الحركة. وبينما مكّنت مشاريع البنية التحتية 'المادية' إسرائيل من استعمار الأرض الفلسطينية من خلال الإجراءات التي استهدفت تقطيع أوصال المكان وتفتيته، تكفل نظام المرور بتحويل الحق العام إلى امتياز يُمنح لقلة قليلة من المواطنين الفلسطينيين وعلى أساس كل حالة على حدة (Hass, 2004). وغني عن القول أنه لو تحول الإغلاق إلى إجراء استثنائي خلال الانتفاضة من ناحية نطاقه ومدته وقساوته، فلم تكن هذه السياسة جديدة في واقع الأمر. فقد شرعت إسرائيل، بحسب ما دأبت عميرا هاس (Amira Hass) على الافتراض، في فرض القيود الشاملة على حركة المواطنين الفلسطينيين خلال شهر كانون الثاني/يناير 1991، وتحولت هذه القيود على مدى سني اتفاقيات أوسلو من كونها تدبيرًا مؤقتًا إلى سياسة دائمة ومُحكمة توظفها إسرائيل في مواجهة السلطة الفلسطينية واللامبالاة الدولية (2004). وقد أضحت هذه العلاقة الوثيقة بين الهيمنة على الأرض والسيطرة على حركة البضائع والأشخاص هي ما يعرّف استعمار فلسطين ويعزز أواصره بصورة جوهرية (Brown, 2004).

ومع بداية الانتفاضة، تحول فرض القيود على الفلسطينيين ومنعهم من السفر والتنقل على الطرق الرئيسية والثانوية في الضفة الغربية إلى جزء محوري من نظام الإغلاق الذي فرضته إسرائيل عليهم. وتبرر إسرائيل هذه السياسة غير المكتوبة والتي تنفذها لدواعٍ أمنية تحت ذريعة أن جميع الفلسطينيين يشكلون خطرًا أمنيًا عليها. ومع ذلك، فقد كان المنطق الذي يقف وراء "نظام منع السفر على الطرق" (B'Tselem, 2004)، كما بات واضحًا مع مرور السنوات، يتمثل في الدافع نحو فرض الفصل على أسس إثنية. ويأتي ذلك في إطار السعي إلى فصل المستوطنين في حركتهم وتنقلهم وأماكن إقامتهم وعيشهم عن السكان الفلسطينيين الأصليين (انظر Weizman, 2007; Parizot, 2009). وبناءً على ذلك، ففي الوقت الذي كان المستوطنون يستطيعون فيه السفر والتنقل بحرية بين مناطق الضفة الغربية على الطرق السريعة المخصصة لهم دون غيرهم (والتي شقتها إسرائيل وشيدتها على الأراضي التي صادرتها من أصحابها الأصليين) وعلى الطرق الرئيسية التي تضمها الشبكة الفلسطينية، بات معظم الفلسطينيين مجبرين على استخدام طرق بديلة طويلة ومتعرجة وغير معبدة في بعض الحالات لغايات التنقل من منطقة إلى أخرى. وعلاوةً على ذلك، فقد تسبب نظام منع الفلسطينيين من السفر على الطرق وغيره من القيود التي فرضتها إسرائيل على حركتهم في منع الغالبية الساحقة منهم من الوصول إلى أراضيهم الزراعية ومصادر المياه والمؤسسات التعليمية والمراكز الصحية التي لا غنى لهم عنها، وإلى بقية مكونات نسيج الحياة كذلك. وخلال العام 2004 وحده، مُنع الفلسطينيون من استخدام 41 طريقًا، يبلغ مجموع طولها 732 كيلومترًا، في الضفة الغربية لأنها كانت إما مغلقة بالكامل أو بصورة جزئية أمامهم، أو لأنه كان يتوجب عليهم الحصول على تصاريح خاصة تسمح لهم بالسفر عليها أو لأن قيودًا أخرى كانت مفروضة على السفر عليها (B'Tselem, 2004). كما نشرت السلطات الإسرائيلية ما يقرب من 674 عائقًا، بما فيها من الحواجز العسكرية والسواتر الترابية والبوابات وغيرها، بغية التحكم في حركة الأشخاص ونقل البضائع من تجمع سكاني إلى آخر (World Bank, 2004a). وفصلًا عما تقدم، عمل الجدار العازل، الذي شرعت إسرائيل في تشييده في العام 2002، على تعزيز آثار الإغلاق، بل واستفحالها في بعض التجمعات السكانية الفلسطينية. وقد استتبع هذا الأمر ارتفاعًا باهظًا في تكاليف المواصلات وأحدث تغييرًا جوهريًا في عادات السفر لدى الفلسطينيين، الذين لم يعد بإمكانهم تخطيط مسار سفرهم بصورة اعتيادية ولا الوصول إلى العديد من المناطق الحضرية والريفية التي بات يستحيل عليهم الوصول إليها. وبهذه الطريقة، فرضت إسرائيل على الفلسطينيين

ظرفاً تجعل حركتهم وتنقلهم أمراً مستحيلاً، وهو ما أدى إلى "تعطيل حياتهم" خلال الفترة التي بلغت الانتفاضة فيها ذروتها.

وقد تسبب الطابع التدميري، الذي اقترن بنظام الإغلاق، بالمسؤولية عن خلق أزمة إنسانية صنعتها إسرائيل وجعلت شرائح واسعة من أبناء الشعب الفلسطيني يكابدونها ويعانون منها. وبموجب ما جاء في تقارير البنك الدولي التي صدرت في هذا الخصوص، كان الإغلاق هو العامل الرئيسي الذي تسبب في معاناة الشعب الفلسطيني من "واحدة من أسوأ فترات الركود التي شهدتها التاريخ الحديث". وقد أفضت هذه المعاناة بما يقرب من نصف السكان الفلسطينيين إلى العيش تحت خط الفقر (World Bank, 2004b:1). وبالفعل، فإذا كانت حرية الحركة هي بمثابة مورد يتساوى في أهميته مع الأرض أو المياه لكونها تيسر وسائل الإنتاج في المجتمع وتمكنها (Hass, 2004)، فقد بات الحرمان منها وفرض القيود العسيرة التي تنظمها تشكل معلماً أصيلاً من معالم الإجراءات التي انتهجتها إسرائيل في قمع الفلسطينيين واضطهادهم وعوق مشاريع التنمية التي يحتاجونها وتأخيرها في مناطقهم (Roy, 2004). فمن خلال حرمان الفلسطينيين من الحركة ومنعهم من الوصول إلى المدخلات الحيوية التي لا يستغنون عنها لتعزيز النمو داخل تجمعاتهم، فقد أسهم نظام الإغلاق ومنع حرية الحركة إسهاماً كبيراً في انهيار الاقتصاد الفلسطيني وتحجيم تطوره إلى حد لا يمكن تخيله (Roy, 1987). وقد استتبع هذا الوضع الذي لم يعد الفلسطينيين يطبقونه ضغطاً كبيراً مارسته الهيئات الدبلوماسية والدول المانحة ومؤسسات حقوق الإنسان التي عبرت عن إدانتها للحكومة الإسرائيلية وطالبتها بإزالة ما تقرضه من قيود على حركتهم وتنقلهم لكي تعود حياتهم إلى طبيعتهم. وقد ألقت هذه الأصوات، التي انضمت إليها فتوى محكمة العدل الدولية بشأن انعدام الصفة القانونية لتشييد الجدار العازل في الأرض الفلسطينية المحتلة ونظام الإغلاق المرتبط به (ICJ, 2004)، بظلالها على دولة إسرائيل.

3.1 'كل شيء يتدفق' في 'نسيج الحياة'

في شهر كانون الثاني/يناير 2004، وبعد حوالي أربع سنوات من اندلاع الانتفاضة الفلسطينية وفي إطار الاستجابة للضغوط الدولية المتزايدة، شكّل وزير الدفاع الإسرائيلي فريق عمل للتعامل مع موضوع 'نسيج الحياة' الفلسطينية (وهي عبارة تعني "ميكروم حاييم" بالعبرية). وقد قُدمت هذه اللجنة، التي ترأسها الجنرال المتقاعد باروخ شبيغل، على أنها مبادرة إنسانية من شأنها ضمان الوفاء بالاحتياجات الأمنية الإسرائيلية بطريقة تتيح "والى أقصى حد ممكن، نسيج حياة كريمة وإنسانية للفلسطينيين" (Haaretz, 2004). وقد سعى برنامج هذه اللجنة، في جوهره، إلى حياكة نسيج جديد لشبكات البنية التحتية للسكان الفلسطينيين، حيث كان يقضي باستيعاب السياسات الإسرائيلية التي ترمي إلى تقطيع أوصال الأراضي الفلسطينية وتفتيتها وعزل التجمعات السكانية فيها عن بعضها بعضاً وفرض الإغلاق عليها، إلى جانب محاولة تحسين الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية المتردية التي أفضت إليها تلك السياسات على مدى العقود السابقة. وعلى وجه التحديد، كان الدافع الذي يقف وراء مبادرة نسيج الحياة يتألف من شقين. فمن جانب، تتيح هذه المبادرة لإسرائيل الاضطلاع بالإدارة الجزئية للأراضي الفلسطينية وتجنّب استفحال الأزمة الإنسانية التي كان من الممكن أن تجبر الحكومة الإسرائيلية على التدخل عن طريق تقديم المساعدات الغذائية والأساسية للسكان الفلسطينيين (Weizman, 2004). ومن جانب آخر، تسمح

المبادرة المذكورة بإعادة ربط شبكات البنية التحتية الفلسطينية - كشبكات الطرق والكهرباء والماء - التي جرى تعطيلها وقطعها بسبب بناء الجدار العازل وغيره من مشاريع البنية التحتية الكولونيالية. وبالفعل، فإذا كان التخفيف من الآثار الاجتماعية والاقتصادية التي ترتبت على السياسات الكولونيالية الإسرائيلية هو السبب الذي يعيد نسيج الحياة إلى مجاريه، حسبما افترضته حكومة إسرائيل، فإن تقديم 'حلول' مجتزأة وأنية لشبكات البنية التحتية والأمور اللوجستية المرتبطة بها قد تحول إلى شأن عملياتي أساسي تشتغل بهذه الحكومة في أعمالها اليومية.

وبينما سعى برنامج نسيج الحياة في بادئ الأمر إلى التعامل مع المعاملة اللاإنسانية التي يعامل بها جنود الجيش الإسرائيلي المواطنيين الفلسطينيين على الحواجز العسكرية وبوابات الجدار العازل التي تنتشر في جميع أنحاء الأرض الفلسطينية المحتلة، إلا أنه حول اهتمامه بالتدريج إلى الوقائع الجغرافية التي نجمت عن نظام منع السفر على الطرق. وبذلك، فضلاً عن 'إضفاء صبغة مدنية' على الحواجز العسكرية، أصبح العمل على تصميم شبكة طرق بديلة للفلسطينيين لتيسير حركة الأشخاص ونقل البضائع يشكل أحد الأولويات الرئيسية التي يعمل هذا البرنامج على تنفيذها. ولهذه الغاية، أعد الجيش الإسرائيلي خطة شاملة للطرق المخصصة لاستخدام الفلسطينيين دون غيرهم. وتهدف هذه الخطة إلى الحيلولة دون تسبب القيود التي تفرضها إسرائيل على الفلسطينيين في شلّ حركتهم في بعض المناطق، في ذات الوقت الذي تعزز فيه الفصل بينهم وبين الإسرائيليين وترسخه. وقد دعت هذه الخطة، التي جاءت تحت عنوان 'كل شيء يتدفق'، إلى إنفاذ الفصل التام بين الفلسطينيين والإسرائيليين من خلال تخصيص الطرق الرئيسية في الضفة الغربية لاستخدام المستوطنين، وترك شبكة من الطرق الثانوية التي تمر عبر القرى ومراكز المدن للفلسطينيين. ولكن إسرائيل سحبت هذا البرنامج، عقب الانتقادات التي وُجّهت إليه⁴، واستبدلته بما يعرف بـ 'خطة الطرق والأنفاق'. وفي هذه النسخة المنقحة من مبادرة نسيج الحياة، تم إنجاز الفصل بين الفلسطينيين والإسرائيليين من خلال الجسور وتقاطعات الطرق، حيث يسافر المستوطنون على الطرق العلوية بسرعة عالية ويسافر الفلسطينيون على الطرق السفلية، وهي الطرق التي يُشار إليها بطرق 'نسيج الحياة'. وتسمح هذه الخطة، التي تنص على تشييد ما يزيد عن 24 نفقاً و56 طريقاً، للمركبات الفلسطينية بالسفر على ما لا يتجاوز 20% من الطرق المخصصة لسير المركبات الإسرائيلية. وقد بات العزل يشكّل المنطق الذي يقف وراء هذه الترتيبات الجديدة لشبكات البنية التحتية، حيث تم تخصيص شبكتين منفصلتين للمستوطنين والفلسطينيين في الضفة الغربية. ووفقاً لما افترضته مؤسسة الدفاع الإسرائيلية، فقد جاءت هذه الخطة 'نتيجة لسياسة الحكومة التي ترمي إلى تسريع وتيرة الفصل عن الفلسطينيين' (BBC, 2006). وعلى الرغم من أن هذه الخطة لم تحظَ بالصادقة الرسمية، فقد تم تنفيذ طائفة واسعة من بنودها ومحاورها، وما يزال العمل جارياً على شق طرق نسيج الحياة وتشبيدها منذ صدورها.

لقد كانت طرق نسيج الحياة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بخطة "فك الارتباط" التي أعدها أريئيل شارون، والتي ساعدت إسرائيل على إحكام قبضتها على أراضي الضفة الغربية وفرض هيمنتها عليها تحت ذريعة سحب المستوطنين

⁴ فقد اشتكى مجلس التجمعات اليهودية في يهودا والسامرة (المعروف بـ "مجلس ييشا" - YESHA Council) من أن هذه الخطة قد لا تسمح بتشبيد المزيد من الطرق التي تخدم الإسرائيليين لأن البعض سيحتج بأنها لا تخدم سوى "المحتلين"، مما ينزع الصفة القانونية عنها. انظر الموقع الإلكتروني:

<http://www.imra.org.il/story.php3?id=28151>

من قطاع غزة، وتخليص نفسها من صفة القوة القائمة بالاحتلال. ووفقاً لما تلاحظه هذه الخطة، كانت إسرائيل تنوي تقديم يد العون والمساعدة لتحسين البنية التحتية لشبكة المواصلات من أجل توفير تواصل في شبكة المواصلات في الضفة الغربية.⁵ وبهذه الطريقة، أضحت "تواصل شبكة المواصلات" يشكل وسيلة تستهدف استبدال تواصل الأراضي من خلال إعادة ربط المراكز السكانية الفلسطينية المتضررة من نظام الإغلاق بصورة مصطنعة وعبر شبكة الطرق والأنفاق التي يشملها برنامج نسيج الحياة. و"من خلال تحويل حركة السير الفلسطينية ونقلها بعيداً عن المناطق التي تقع تحت السيطرة الحصرية للمستوطنات الإسرائيلية"، أسهمت طرق نسيج الحياة في مأسسة نظام الإغلاق في ذات الوقت الذي أضفت فيه صفة شرعية على التوسع المحموم الذي تشهده المستعمرات (المستوطنات) وبناء الجدار العازل والتعديبات المتواترة على أراضي المواطنين الفلسطينيين (دائرة شؤون المفاوضات، 2005). وفي نهاية المطاف، كانت الغاية من إنشاء هذه الطرق تكمن في إيجاد حل لمشكلة إستراتيجية أكبر كانت متأصلة في الإطار الإقليمي الذي أسبغت اتفاقيات أوسلو طابعاً رسمياً عليه. وبعبارة أخرى، "ما هو السبيل إلى تمكين الفلسطينيين من السفر والتنقل بين الجزر الإقليمية التي تقرها اتفاقيات أوسلو - مناطق (أ) و(ب)، والتي تبلغ نسبتها ما يقرب من 40% من مساحة الضفة الغربية - على طرق لا يستخدمها المستوطنون" (FMEP, 2004). وبناءً على ما تقدم، تحولت طريق نسيج الحياة إلى النتيجة الطبيعية التي أفرزتها البنية التحتية التي تتواءم مع هيكلية الاحتلال وبنيتها. وفي هذا المقام، فلو كانت اتفاقيات أوسلو تتعلق بشرعنة استعمار ما تبقى من أراضي الفلسطينيين من أجل ترسيخ المجتمع الاستيطاني وتثبيتته فيها، فذلك يمثل زرع نظام اجتماعي ومكاني جديد في هذه الأراضي. وبالتالي، فإن تحويل نسيج الحياة للسكان الأصليين كان يعبر عن محاولة لإعادة موضوعة السكان الفلسطينيين ضمن نطاق حدود جديدة تُفرض عليهم وتجسد الجيوب التي يتزايد عزلهم فيها. وبعبارة أخرى، كان من الواجب تقطيع أوصال نسيج الحياة للسكان الأصليين وإعادة تجميعه من أجل توفير الحماية المطلوبة للمستوطنين وتوسيع نطاق نسيج حياتهم المادية.

3.2 استحضار الجانب الإنساني لبرنامج 'نسيج الحياة'

تمكّنت الحكومة الإسرائيلية، من خلال تعريف ما يجب أن يكون نسيج الحياة الفلسطينية عليه، من إعادة الاستيلاء على حياة الفلسطينيين وإعادة تشكيلها وإعادة بنائها في نهاية المطاف بما يتوافق مع ضرورات الاستيطان الكولونيالي. ومع ذلك، كان هذا الاستيلاء يوظف خطاباً يبرره بقدر ما أصبح برنامج نسيج الحياة يمثل مؤشراً 'إنسانياً' يستحضر الاحتياجات الأمنية والقضايا التي تمس حياة الفلسطينيين: بمعنى اعتبارها عيناً من الأعيان التي يمكن تعطيلها وتدميرها من أجل حماية المشاريع الاستيطانية، كما يمكن تطويرها وتنظيمها بطرق تخفف من العنف في صورة 'إنسانية'. فبالنسبة إلى حكومة إسرائيل، تتبع هذه المعادلة الأمنية-الإنسانية من منطق 'أهون الشرين'، بمعنى أن إسرائيل تتقبل السير في مسار لا ترغب فيه من أجل الحيلولة دون وقوع ظلم أو حيف أكبر. وفي هذا المقام، يفترض إيال وايزمان (Weizman Eyal) بأن العمل الذي يقوم على عقد التوازن بين هذين الأمرين يُستتبط من مبدأ 'التكافؤ' القانوني، الذي يمثل أبلغ مظهر من مظاهر 'أهون الشرين' في القانون الدولي الإنساني (2012). وفي معرض استناده إلى قضية الجدار العازل الذي تشيده إسرائيل في الضفة الغربية، يبين وايزمان كيف أن مبدأ 'التكافؤ' يصبح مغروساً في أشكال مكانية ومعمارية مادية من

⁵ انظر المبادئ الرئيسية التي تنص عليها خطة فك الارتباط في هذا الشأن. وهذه الخطة منشورة على موقع دائرة شؤون المفاوضات: <http://www.nad-plo.org/atemplate.php?id=108>

خلال سجل إنساني وقانوني، وهذا بدوره خلق الظروف المواتية التي حولت الجدار من قضية جغرافية رئيسية إلى قضية إنسانية أضفت عليه صفة شرعية في نهاية المطاف. وكما هو حال 'الجدار الإنساني'، شكلت طرق نسيج الحياة محاولة للتعمية على العنف وفضاءات الاستيطان الكولونيالي وإخفائها وإضفاء الطابع المدني عليها من خلال استحضار الموقف النبيل الذي تبنته إسرائيل تجاه الفلسطينيين. وفي واقع الحال، فقد عمل برنامج نسيج الحياة على "تحويل" النزعة الإنسانية إلى فئة إستراتيجية ضمن العمليات العسكرية الإسرائيلية" (Weizman, 2004:149).

وتتحول بلاغة الخطاب 'الإنساني' الذي يشكل المرحلة الحالية من الاحتلال الكولونيالي، والذي تصاعد بالتوازي مع التدخلات الإنسانية واسعة النطاق التي تلت اندلاع الانتفاضة، إلى محاولة لتطبيع هذا الاحتلال (Weizman, 2004). وطبقاً لما جاء على لسان وايزمان، فإن 'ضابط الشؤون الإنسانية' المسؤول عن برنامج نسيج الحياة، وهو باروخ شبيغل، يمثل "أفضل تجسيد للمحاولات التي تبذلها إسرائيل في سبيل حكم الأراضي المحتلة، وذلك عن طريق 'إدارة' الوضع الإنساني باعتباره أداة من أدوات سياسة الدولة" (2012:83). وبناءً على ذلك، فلم يعد الطابع الإنساني يمثل إجراءً يحد من العنف أو يحجّمه، وإنما "بات يرافق العنف ويجعل منه أمراً ممكناً" - بحسب ما يفترضه كوتيف (Kotef) (2010:181). لقد كانت هذه القشرة الإنسانية التي طُمع بها برنامج نسيج الحياة وغُرست فيه هي ما مكّنت حكومة إسرائيل في نهاية المطاف وعلى عدة أصعدة من المشاركة في الانتقادات التي كانت توجّه إلى المؤسسات الإنسانية ومشاريع التنمية التي كانت تمارس الضغوط عليها من أجل التوصل إلى حلول فورية للآثار الاجتماعية والاقتصادية التي اتبعتها نظام الإغلاق واستيعابها ومعالجتها. وطبقاً لما يراه وايزمان، "يعني التواجد المكثف لضباط الشؤون الإنسانية في ميدان العمليات العسكرية أن الجيش لم يعد ينظر إليهم على أنهم هامشيون في العمليات التي ينفذها، بل بات يحرص على مشاركته في البنية العسكرية، تماماً كما حول حال السكان الذين يقعون تحت نير الاحتلال ومنازلهم وشوارعهم وبنيتهم التحتية" (2004:152). وبهذه الطريقة، انتهى المطاف بالجيش الإسرائيلي إلى التعاون مع الدول المانحة والمؤسسات المالية ومنظمات حقوق الإنسان - وهي عيناها الأطراف التي يعارض سياساتها - وذلك في سياق الجهود التي يبذلها لتحويل مسار تدفق البضائع والأشخاص عبر شبكة بديلة من الطرق المخصصة للفلسطينيين ونتيجة لذلك، فلم يعتمد برنامج نسيج الحياة وما اقترن به من حلول البنية التحتية والحلول اللوجستية إلى خلق واقع جغرافي جديد بما يشمله من بنية تحتية جديدة، بل شكّل محاولة لإعادة تعريف العلاقات القائمة بين المستوطنين والمؤسسات الإنسانية ومنظمات التنمية أيضاً.

3.3 الاستيطان الكولونيالي يستجدي التنمية

في ضوء ما تقدم، شكّلت خطة الطرق والأنفاق أحد المساعي الرئيسية التي نفذتها حكومة إسرائيل لإعداد الخطط والموازنات وتسويق الجانب الإنساني الذي يغلفها. وقد نجحت هذه الخطة وإلى حد بعيد في احتواء سيل الانتقادات الدولية الذي وُجّه إلى إسرائيل. وبعد ما يزيد عن عقد من إعمال السياسات الإغلاق الإسرائيلية وبعد أربعة عقود من إهمال البنية التحتية وعوق مبادرات التنمية ومشاريعها في الأرض الفلسطينية المحتلة، مكّنت

الخطة المذكورة وللمرة الأولى مهندسي سلطات الاحتلال من تصميم وتنفيذ شبكة شاملة من الطرق التي يقتصر استخدامها على الفلسطينيين في الضفة الغربية. ومع ذلك، فلم تُبدِ حكومة إسرائيل الاستعداد للتعامل بمفردها مع العبء المالي الذي يفرضه مشروع ينطوي على إنشاء شبكة طرق يبلغ طولها 500 كيلومتر، ويشتمل في معظمه على إعادة تأهيل الطرق الثانوية وتبلغ تكلفته الإجمالية 200 مليون دولار. وفي هذا السياق، توجهت حكومة إسرائيل، خلال شهر أيلول/سبتمبر 2004 وفي إطار استغلالها للأزمة الإنسانية التي افتعلتها، إلى الدول المانحة من خلال البنك الدولي وطلبت المساعدة التي تحتاج إليها لتمويل خطتها. ولم يكن الوقت الذي اختارته الحكومة الإسرائيلية غير ذي أهمية، لأن هذا المشروع الحيوي الذي يرمي إلى تطوير البنية التحتية جاء ضمن إطار خطة فك الارتباط عن قطاع غزة، وفي سياق المفاوضات المكثفة التي كانت تدور بين المجتمع الدولي وإسرائيل بغية إعادة إحياء الاقتصاد الفلسطيني (Le More, 2008). وفي حقيقة الأمر، فقد نُشرت التقارير التي تفيد بأن هذا المقترح مثل ردّاً من جانب الحكومة الإسرائيلية على التقرير الذي أصدره البنك الدولي تحت عنوان "فك الارتباط، والاقتصاد الفلسطيني والمستوطنات"، والذي شدد فيه على أن انتعاش الاقتصاد الفلسطيني يعتمد على تنفيذ تحوّل جذري في سياسة الإغلاق الداخلي. ووفقاً لما تلاحظه آني لو مور (Anne Le More)، "فلم يكن بوسع الدول المانحة سوى إبداء غبطتهم وسرورهم بنية إسرائيل تسهيل الحركة والتواصل بين الأراضي الفلسطينية المحتلة، وهو أمر لم تفتأ هذه الدول تقول أنه يمثل شرطاً مسبقاً لضمان انتعاش الاقتصاد الفلسطيني" (2005:132). وبذلك، كانت إسرائيل تطلب من الناحية العملية من الدول المانحة أن تمول ممارساتها الكولونيالية وفقاً للتصور الذي تراه في استبدال تواصل الأراضي بـ"تواصل شبكة المواصلات" في الضفة الغربية، مما أدى بالتالي إلى تفرغ أي إمكانية لبسط السيادة الفلسطينية على إقليمها من فحواها ووأدها في مهدها.

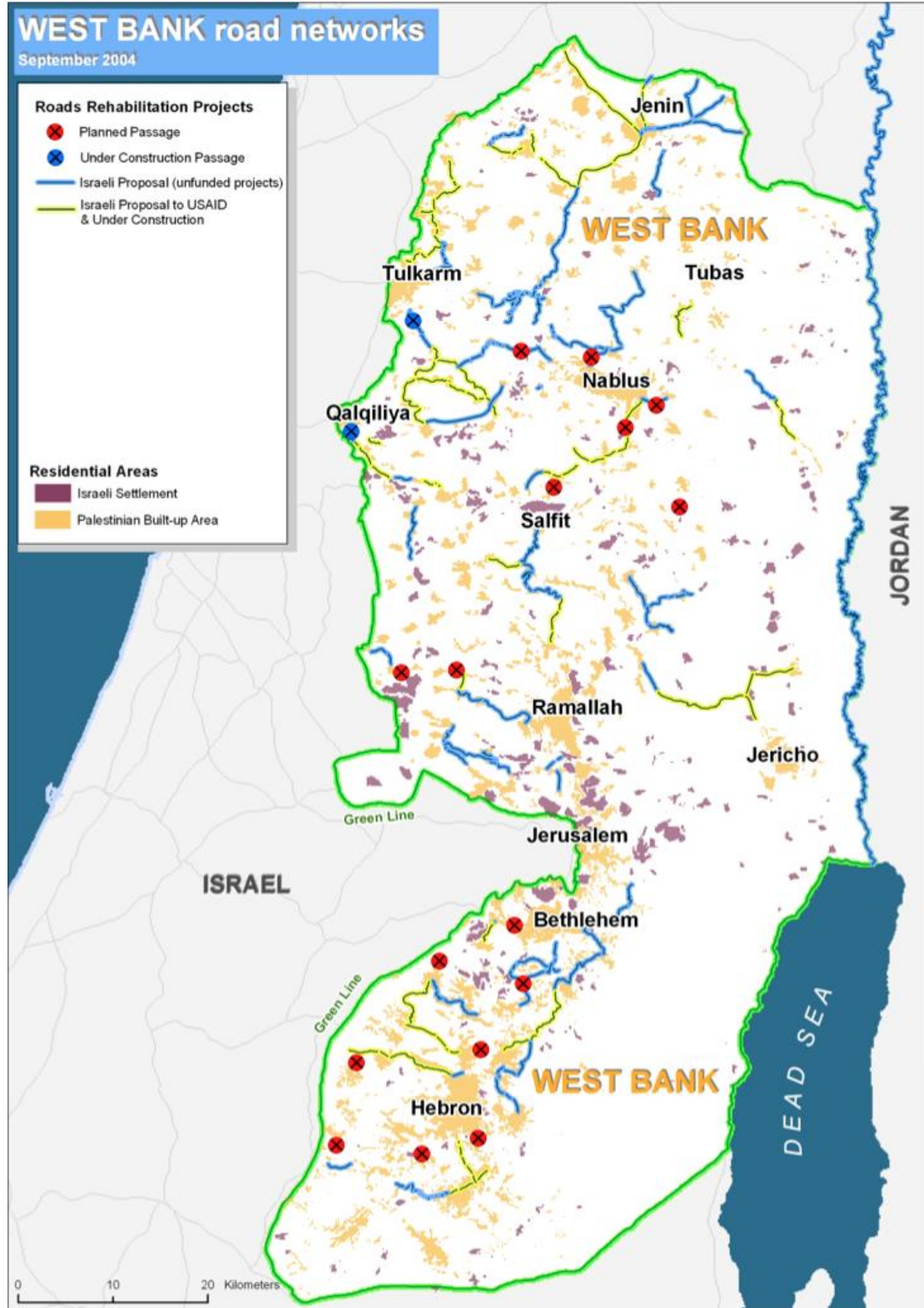
وقبل عرض خطة الطرق والأنفاق بصورة رسمية على الدول المانحة، طلب البنك الدولي من مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (OCHA) إعداد دراسة يحل فيها الخرائط المرفقة بالخطة الإسرائيلية بغية الوقوف على ما يُحتمل أن تفرزه من آثار وتبعات (انظر الشكل 1 أدناه). وقد أضاف مكتب الأمم المتحدة اللثام في التقرير الذي أعده في هذا الخصوص عن الطابع السياسي المتأصل الذي يسم هذه الخطة، وذلك بناءً على دراسة التداخل القائم بين الطرق والأنفاق التي تقترحها وشبكة المواصلات والمستوطنات الكولونيالية والجدار العازل. وفضلاً عن ذلك، بيّن هذا التقرير أن إسرائيل كانت قد تقدمت بطلب إلى الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية لتمويل تشييد شبكة طرق نسيج الحياة (والتي كان يبلغ طولها 136.4 كيلومتراً)، وكان جزء من هذه الطرق (54.2 كيلومتراً) قيد الإنشاء بالفعل. وكان هذا الطلب قد قُدم إلى الوكالة بموافقة السلطة الفلسطينية. واستعرض مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية النتائج التي تفضي إليها هذه الخطة في اجتماع اصطبغ بالتعقيد مع ممثلي الدول المانحة، حيث وقف فيه ممثل سويسرا، حاملة لواء القانون الدولي الإنساني، خلال الكلمة التي ألقاها وعبر بغضب عن امتعاضه من هذا المقترح الذي لم يكن مقبولاً فحسب، وإنما شكّل انتهاكاً للقواعد الدولية⁶. وفي نهاية المطاف، رفضت السلطة الفلسطينية وجميع الدول والجهات المانحة، بما فيها الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، المشاركة والاستثمار في خطة تنطوي على الاعتراف الواقعي بالاحتلال الكولونيالي وتقديم الدعم له. وبحسب ما جاء على لسان وزير التخطيط الفلسطيني السابق غسان الخطيب، تعمل هذه الخطة على "الإبقاء على المستوطنات وتعزيز قيام نظام

⁶ مقابلة مع موظف سابق لدى مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، آب/أغسطس 2012.

الفصل العنصري" (Hass, 2004). ومن بين النتائج المباشرة التي أفضى إليها الاجتماع المذكور تشكيل لجنة فلسطينية خاصة بناءً على قرار أصدره مجلس الوزراء الفلسطيني في هذا الشأن. وتضم هذه اللجنة في عضويتها ممثلين عن مختلف الوزارات وعن المجلس الفلسطيني للتنمية والإعمار (بكدار) ووحدة دعم المفاوضات، وأنيط بها تقييم المشاريع التي تُطرح في المستقبل لإعادة تأهيل الطرق في الضفة الغربية على أساس كل حالة على حدة⁷. وبحسب ما تلاحظه عميرا هاس، فقد كان قرار مجلس الوزراء الفلسطيني استثنائيًا لأنه رفض المنطق الذي يقف وراء شبكة طرق نسيج الحياة، وهو ما شكل علامة فارقة في التاريخ الطويل للسلطة الفلسطينية التي دأبت على الإحجام عن رفض السياسات الإسرائيلية، ولا سيما سياسات الإغلاق وتقطيع أوصال الأراضي الفلسطينية وتقنينها أو اتخاذ أي إجراء إزاءها (Hass, 2004).

وقد جاء امتناع الدول المانحة عن الموافقة على الخطة الإسرائيلية المذكورة، في جانب كبير منه، نتيجة للآثار القانونية التي أفرزتها فتوى محكمة العدل الدولية بشأن انعدام الصفة القانونية لتشييد الجدار ونظام الإغلاق المرتبط به - بما يشمل من الطرق والحواجز العسكرية والمستوطنات. وقد حددت فتوى المحكمة "قواعد جديدة تنظم مشاركة" الدول والجهات المانحة لأنه اشتمل على تحذير من المساعي التي ترمي إلى الاعتراف بالوضع غير القانوني الذي يفرزه الجدار أو تقديم العون أو المساعدة للإبقاء على الوضع المترتب على تشييده. وفيما يتصل بشق الطرق وإنشائها، قررت إحدى الوثائق التي أعدتها السلطة الفلسطينية بالتعاون مع وحدة دعم المفاوضات وقدمتها إلى الدول المانحة أن "تشييد أو إعادة تأهيل الطرق أو الأنفاق أو الطرق التحتية أو غيرها من الممرات التي تعزز القيود التي يفرضها الجدار والنظام المرتبط به [...] يتعارض مع الفتوى الصادرة عن محكمة العدل الدولية" (Hampsen and Abou, 2005:14). وكان هذا الأمر ينسحب على طرق نسيج الحياة، حيث سبق لقوات الدفاع الإسرائيلية أن أقرت بأنها تشكل "جزءًا لا يتجزأ من مشروع السياج الأمني [الجدار] ... والذي يهدف، في أساسه، إلى استبدال الطرق الأخرى التي لم يعد من الممكن الوصول إليها وسلوكها بسبب مسار السياج" (B'Tselem, 2004:117). وفي نهاية المطاف، كان هذا الأمر يعني إمكانية خضوع الدول والجهات المانحة للمسؤولية القانونية عن دعم المشاريع التي تضيف الصفة الشرعية على الاحتلال، وذلك من قبيل مشاريع إنشاء الطرق. وعلى الرغم من ذلك، كانت المواقف التي تبنتها الدول المانحة بعيدة كل البعد عن التوافق أو الانسجام فيما بينها. فالتقرير نفسه يشير إلى أنه بينما عبّر بعض المانحين عن دعمهم القوي للمشاريع التي تخفف من آثار الجدار العازل لاعتبارات إنسانية، عبّر آخرون عن قلقهم منها لاعتبارات سياسية. ومع ذلك، رفضت جهات مانحة أخرى، كالوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، التعليق على هذا الجانب بسبب المخاوف السياسية التي كانت تضعها في اعتبارها.

⁷ تم تشكيل هذه اللجنة بناءً على القرار الصادر عن مجلس الوزراء في يوم 4 تشرين الأول/أكتوبر 2004.



الشكل (1): البرنامج الإسرائيلي المقترح لإعادة تأهيل الطرق والتمويل الذي قدمته الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية للطرق التي كانت قيد الإنشاء. مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (2004).

3.4 تشييد نسيج الحياة

في العام 2010، وبعد ست سنوات من الرفض القاطع لخطّة الطرق والأنفاق، أشار تقرير استقصائي نشرته نادية حجاب وجيسي روزنفيلد إلى أن الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية كانت تمويل إنشاء طرق نسيج الحياة وتشيدها بموافقة السلطة الفلسطينية. وبناءً على البيانات المحدّثة التي حصلت عليها المؤلّفتان من معهد الأبحاث التطبيقية - القدس (أريج)، بيّن التقرير بأن ما نسبته 32% من الطرق التي شقّتها السلطة الفلسطينية وأعادت تأهيلها بتمويل الوكالة الأمريكية التي أشرفت على تنفيذها (في الفترة الواقعة بين العامين 1999 و 2010) كانت تتقاطع مع الخطّة التي سبق لإسرائيل أن قدمتها إلى الدول المانحة في العام 2004. وهذا يعني أن السلطة الفلسطينية والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية نفذتا بالفعل ما نسبته 22% من الخطّة الإسرائيلية (التي يقترب طول الطرق التي ترى إنشاءها من 114 كيلومتراً).

وبعبارة أخرى، فقد تم تشييد ما مجموعه 60 كيلومتراً من طرق نسيج الحياة منذ إنشاء اللجنة الفلسطينية التي أوكل إليها مراقبة مشاريع البنية التحتية الحساسة⁸. وبعد مرور شهر على صدور هذا التقرير، نشر الصحفي جوناثان كوك (Jonathan Cook)، الذي يقيم في مدينة الناصرة، مقالة نقدية فاصلة بعنوان "الولايات المتحدة تمويل شبكة طرق 'تقوم على أساس الفصل العنصري' في إسرائيل"⁹ (2010). ومن ناحية أساسية، يعيد كوك صياغة الفرضيات الواردة أعلاه، ويشدد في الوقت ذاته على التأثير الذي مارسه الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية على القرارات التي اتخذتها السلطة الفلسطينية بشأن إجراءات تخطيط الطرق. وعلى وجه التحديد، تركز المقالة التي نشرها كوك على الطرق التي خضعت فيها السلطة الفلسطينية "للابتزاز من أجل الموافقة على تشييد البنية التحتية للطرق التي تريدها إسرائيل". وفي هذا المقام، يقتبس كوك ما جاء على لسان سهيل خليلية، رئيس وحدة مراقبة الاستيطان في معهد الأبحاث التطبيقية - القدس (أريج)، من أن "الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية تقدم صفقة تشتمل على رزمة من المنح لمشاريع البنية التحتية في الضفة الغربية. ويواجه الفلسطينيون خياراً إما بقبولها أو رفضها. وعلى هذا النحو، تُضطر السلطة الفلسطينية إلى قبول شق طرق لا تريدها". وفي الوقت الذي لم تعلق فيه الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية على هذا الأمر، فقد تحملت السلطة الفلسطينية المسؤولية الكاملة عن هذا الموقف الذي سبّب الحرج لها. وبالفعل، ردّ غسان الخطيب، الناطق الرسمي باسم المركز الإعلامي الحكومي في ذلك الوقت، على الانتقادات التي وُجّهت إلى السلطة الفلسطينية ببيان عام، وذلك في حركة غير مألوفة جاءت على قدر كبير من السرعة. وقد رفضت السلطة الفلسطينية، في هذا البيان، جميع الاتهامات التي وُجّهت إليها، وقالت بأنه لم يكن ثمة طرق جديدة يجري تشييدها في الضفة الغربية، وأن الأمر لا يتعدى إعادة تعبئة الطرق الموجودة وإعادة تأهيلها، وأن السلطة الفلسطينية هي صاحبة القرار النهائي بشأن الطرق وليس الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، وأن كافة الطرق المخططة تشكل جزءاً من خطة فلسطينية تتقاطع في بعض بنودها مع الخارطة الإسرائيلية (Khatib, 2010).

⁸ تعكس الخارطة الواردة أعلاه، بالإضافة إلى شبكة طرق نسيج الحياة التي اقترحتها إسرائيل وشيدتها، المشاريع التي مولتها وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية. وتشتمل بعض هذه المشاريع على إعادة تأهيل طرق تنير الجدل والمشاكل، من قبيل طريق وادي النار وطريق المعرجات، إلى جانب الطرق الواقعة في المناطق المتضررة من الإغلاق، مثل محافظة بيت لحم والمناطق الجنوبية الشرقية من محافظة رام الله.

⁹ العنوان الأصلي لهذه المقالة كما ورد في الإنجليزية هو:

"US funds 'apartheid' road network in Israel" (2010)

وعلى الرغم من الأدلة الدامغة التي تثبت أن طرق نسيج الحياة كانت قيد التشييد على أرض الواقع، فقد ركز البيان الذي أذاعته السلطة الفلسطينية على جوانب هامشية لم تقدم شيئاً ذي بال لمواجهة الوقائع التي وردت في التقارير ذات الصلة. فبادئ ذي بدء، فإن الفكرة التي تقول بأن الخطة لم تكن تشتمل على إنشاء طرق جديدة، وإنما تقتصر على إعادة تأهيل الطرق الثانوية، هي بالتحديد الأساس الذي تقوم عليه شبكة الطرق التي اقترحتها حكومة إسرائيل، مثلما رأينا أعلاه. وبحسب ما جاء على لسان أحد موظفي وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية، "إن إعادة تعبيد الطرق وإعادة تأهيلها ما هي إلا تعابير مجازية عن المصادقة على مشاريع الطرق التي تتأى بالفلسطينيين عن مناطق المستوطنات التي لا تتفك تشهد توسعاً محمومًا"¹⁰. وفي الواقع، لا تكمن المشكلة في إعادة تأهيل الطرق، وإنما في أن هذه المشاريع تنطوي على فرض الإغلاق التام على مقاطع حيوية من شبكة الطرق الفلسطينية في نهاية المطاف. وثانيًا، يُعتبر الاحتجاج القائل بأن السلطة الفلسطينية هي صاحبة القرار في الطرق التي تحتاج إلى التطوير بناءً على التقييم الذي تعدّه اللجنة الوزارية التي شكلتها لهذه الغاية في العام 2004 قولاً يجانب الدقة كذلك. فبعد أن فازت حركة حماس بالانتخابات التشريعية في العام 2006، تمت إعادة تشكيل جميع اللجان القائمة، بما فيها هذه اللجنة التي تشرف على الطرق. وهذا يعني أن اللجنة توقفت عن مزاوله عملها على مدى سنوات، ولم تلتئم مرة أخرى إلا في العام 2009.¹¹ وفضلاً عن ذلك، فقد كان يتعين على السلطة الفلسطينية أن تعدّ إستراتيجية شاملة للطرق لأنها تفتقر حتى هذا اليوم إلى خطة رئيسية لقطاع المواصلات (وزارة التخطيط والتنمية الإدارية، 2010). وأخيرًا، فبالنظر إلى أن الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية هي من يتولى المسؤولية عن بناء قدرات السلطة الفلسطينية في مجال البنية التحتية اللازمة لإنشاء الطرق، بالإضافة إلى أنها هي الجهة الحصرية التي تُجري المفاوضات مع إسرائيل بشأن جميع مشاريع الطرق منذ بدايتها وبالنظر إلى سجلها الحافل في هذا المجال في المنطقة¹²، فإن الادعاء القائل بأن هذه الوكالة لا تتدخل في الخطط التي تعدّها السلطة الفلسطينية، سواء كانت تتعلق بالطرق أم غيرها، يفقر إلى المصداقية. ومع ذلك، يصرح عدد من المهندسين العاملين في وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية بأن "الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية تقترح بين الفينة والأخرى مشاريع طرق تتناسب مع الأهداف الإسرائيلية"، وذلك تأكيداً على ما جاء على لسان سهيل خليلية في هذا الشأن¹³. ومما يثير الاهتمام أنه في الوقت الذي كانت فيه الوكالة

¹⁰ مقابلة مع أحد المهندسين العاملين في وزارة الأشغال العامة والإسكان، رام الله، آب/أغسطس 2012.

¹¹ مقابلة مع أحد المسؤولين في وزارة التخطيط، رام الله، آب/أغسطس 2012.

¹² لم تكن هذه هي المرة الأولى التي تُتهم فيها الوكالة بالتعاون في تطوير شبكات البنية التحتية اللازمة للمستوطنات الإسرائيلية في الأرض الفلسطينية المحتلة. فقبل سنوات من انطلاق ما يُعرف بعملية السلام في أوسلو، أصدر ميرون بنفينستي (Meron Benvenisti)، رئيس بلدية القدس السابق وأحد كبار المدراء في مشروع بيانات البنك الدولي (WB Data Project)، تقريراً تناول فيه الأساليب التي عملت إسرائيل من خلالها على تحجيم الأموال التي تقدمها الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية وتحويلها إلى المشاريع التي كانت تتناسب مع المشاريع الكولونيالية والأشغال العامة وشبكات البنية التحتية الإسرائيلية، من قبيل شبكات الطرق والمياه والصرف الصحي (WB Data project). وعلاوة على ذلك، وبحسب ما تفترضه روي (Roy)، "طالما استخدمت السلطات الإسرائيلية المساعدات الخارجية - والمساعدات التي تقدمها الولايات المتحدة الأمريكية على وجه الخصوص - من أجل تعزيز أهدافها السياسية والاقتصادية في الضفة الغربية وقطاع غزة، وذلك على نحو يحول دون تنفيذ إجراءات الإصلاح الاقتصادي الضرورية وتكفل استمرار اعتماد الفلسطينيين عليها" (Roy, Geographies of Aid?) - وهي دراسة غير منشورة بعد).

¹³ وهذا هو الحال في مشاريع من قبيل مشروع طريق وادي سعيير الذي يربط محافظة الخليل بمحافظة بيت لحم أو طريق المعرجات الذي يشكل طريقاً بديلاً عن طريق رقم (1). ويصر مهندسون من وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية على أن هذه الطرق تشكل

الأمريكية للتنمية الدولية تتبنى موقف السلطة الفلسطينية نفسه فيما يتصل بانتقاد خطة الطرق والأنفاق، كانت الشكوك تساور هذه الوكالة حول وجود أي خطة إسرائيلية في هذا الشأن في الأصل. وبحسب أقوال أحد كبار المسؤولين في الوكالة، "ينتاب الناس القلق من أن خطة أعدتها إسرائيل بشأن [الطرق] ليست موجودة [...] فاليساريون يعتقدون بوجود مؤامرة تستهدف فصل الطرق الإسرائيلية عن الطرق الفلسطينية، ولكن هناك الكثير من السفاسف التي لا تستحق التعويل عليها!"¹⁴ ويثير هذا الأمر الدهشة بالنظر إلى أن الخطة الإسرائيلية، مثلما رأينا فيما تقدم من هذه الورقة، كانت معروفة حق المعرفة في أوساط المجتمع الدولي. ولم تكن سفارة الولايات المتحدة الأمريكية في تل أبيب بمنأى عن العلم بها كذلك، حيث نُشرت التقارير التي أشارت إلى أن نائب وزير الدفاع الإسرائيلي إفرايم سنيه (Sneh Efraim) قدم عرضاً موجزاً لمسؤولي السفارة حول ما كانت إسرائيل تنوي القيام به، وعلى وجه الخصوص تشييد شبكة من "الطرق التي تقوم في أساسها على الفصل العنصري" (Wikileaks, 2006).

ولغايات التوضيح، فمن الصعوبة على المرء أن ينكر الأهمية التي تكتسبها الطرق البديلة بالنسبة إلى الحياة اليومية للمواطنين الفلسطينيين، لأن هذه الشبكة توفر لهم الوسيلة التي لا يستغنون عنها في تنقلهم وسفرهم وتكفل لهم تجاوز الحواجز التي تقيمها قوات الاحتلال الكولونيالي الإسرائيلي وما يقوم به من تقطيع أوصال تجمعاتهم السكانية وسياساته التي تستهدف عزلها عن بعضها البعض. ومع ذلك، فمثلما رأينا أعلاه، تنبئ الأساليب المتبعة في تعبيد هذه الطرق وإعادة تأهيلها عن منطق يشوبه الخطأ: فهذا المنطق يتعامل مع الاحتياجات الفلسطينية الفورية الناشئة عن السياسات الكولونيالية الإسرائيلية المستفحلة، وهو لا يعالج الأسباب الجذرية السياسية التي تقف وراء هذه المعضلة. وبناءً على ما تقدم، فإن الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والسلطة الفلسطينية، ومن خلال المساعدات التي تقدمانها في سبيل تطوير طرق نسيج الحياة، لا تعفي إسرائيل - بصفتها القوة القائمة بالاحتلال - من التزاماتها بتقديم المساعدة والخدمات للسكان الفلسطينيين القابعين تحت نير احتلالها بموجب أحكام القانون الدولي الإنساني وقواعده فحسب، بل إنهما تتورطان كذلك - وبصرف النظر عن حُسن نيتيهما - في تمكين الاستيطان الكولونيالي وشد أزره.

4. تعطيل طقوس التنمية: الطرق إلى الانتعاش الاقتصادي وبناء الدولة

إذا كان تخطيط شبكة طرق نسيج الحياة وتمويلها وتشبيدها، بحسب ما نراه هنا، يشكل ممارسة من ممارسات التنظيم المكاني الذي يرمي إلى إعادة إنتاج المظالم الاجتماعية والاقتصادية والمكانية، فلا تقل شبكات البنية التحتية التي يجري العمل على إعادة تأهيلها في فداحتها وضررها عن هذه المشكلة. ونحول انتباهنا فيما يلي من هذه الورقة إلى الأساليب المتبعة في تطبيع طرق نسيج الحياة من خلال طقوس التنمية الاقتصادية والمساكن التي أُطلقت بعد انتهاء الانتفاضة من أجل بناء الدولة الفلسطينية، وتضمينها في هذه الطقوس كذلك. ففي الواقع،

جزءاً من محور المواصلات الشمالي-الجنوبي والشرقي-الغربي البديل في الضفة الغربية، والذي يجري العمل على تطويره على نحو يتواءم مع الخطط الإستراتيجية التي وضعتها إسرائيل لتطوير شبكات البنية التحتية. مقابلة مع مهندسين في وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية، رام الله، آب/أغسطس 2012.

¹⁴ مقابلة مع أحد مسؤولي الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، تل أبيب، آب/أغسطس 2012.

شكّلت هذه الطقوس عملية تكفلت بتحويل هذه البنية التحتية الكولونيالية إلى توصيف محايد لمختلف الشروط المسبقة التي ينبغي الوفاء بها من أجل تحقيق النمو الاقتصادي وإقامة الدولة الفلسطينية. ونتيجة لذلك، عمل هذا التحول الدلالي، الذي أفرزته سياسة المساعدات الدولية، من طرق نسيج الحياة إلى فكرة البنية التحتية (التي تُفهم على نحو فضفاض) على إخضاع المشاريع التي ترمي إلى تشييد شبكة طرق بديلة ومنفصلة للفلسطينيين للتحليل والأفكار الاقتصادية التي تصب في مساعي إقامة الدولة. وبهذه الطريقة، تحولت شبكات البنية التحتية إلى وسيلة للحديث عن ضرورات التنمية دون حاجة إلى اللجوء إلى السياسة. ولا يشدد هذا الأمر على الغطاء التكنوقراطي والسياسي الذي يغلف مثل هذه الإستراتيجيات فحسب، بل إنه يبرز أيضاً الأخطاء الفادحة التي تسترشد بها أطراف التنمية في "افتراضها البدائي والعام حول التقدم الذي يتوازى مع السلام والأمن والتنمية" (Le More, 2005:7).

4.1 تطبيع الإغلاق

تمثّل رد الدول المانحة على تصعيد السياسات الكولونيالية وسياسات الإغلاق الإسرائيلية، عقب انتهاء الانتفاضة، في تخصيص مبالغ طائلة من الأموال، التي جاءت على شكل رُزم من المساعدات، من أجل التخفيف من وطأة التدهور الذي طرأ على الأوضاع في الأرض الفلسطينية المحتلة. فعوضاً عن مواجهة الإغلاق وغيره من السياسات الإسرائيلية من الأصل، ردّت الدول التي تقدم المساعدات المذكورة "بالتحول إلى تقديم المساعدات الطارئة في ذات الوقت الذي حاولت فيه المحافظة على غطاء التركيز على التنمية على المدى المتوسط وتمسكت بخطابها الذي يضع برامج المساعدة التي ترعاها ضمن إطار الهدف الأعم الذي يسعى إلى إقامة الدولة" (Le More, 2005:14). وبذلك، لم تستمر الدول المانحة في تجاهل تقطيع أوصال الأراضي الفلسطينية وتفسير عراها الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية والسياسية أو النقيض من شأن هذه الممارسات بصورة متعمدة ومقصودة، بل إنها عملت كذلك على تقديم شبكة أمان للانتهاكات التي ترتكبها إسرائيل بحق الفلسطينيين. وكان من شأن هذه الشبكة أنها أفرغت الحاجة الملحة إلى إيجاد حل سياسي يكفل تجاوز الوضع القائم "الجديد" من معناه. وتكمن المفارقة، التي تصيب لو مور (Le More) في وضع يدها عليها، في أنه على الرغم من أن "الوقائع التي فرضتها إسرائيل على الأرض" باتت تجسد نكرانها للمساعي التي ترمي إلى إقامة الدولة الفلسطينية، فقد أصر المجتمع الدولي على عناده في التمسك بفكرة الإبقاء على "عملية سلمية" عقيمة لم يعد منها أي طائل، وذلك من خلال تقديم مبالغ لم يسبق لها مثيل من المساعدات (في العام 2005). ويبدو هذا التناقض أكثر جلاءً إذا ما نظرنا إلى الموقف الذي دأبت الدول المانحة على تبنيه بشأن الإغلاق والقيود التي تفرضه إسرائيل على حركة المواطنين الفلسطينيين وتقلّهم. فمنذ الدراسة التي نشرها البنك الدولي في العام 1993 "الاستثمار في السلام" (Investment in Peace)، والتي أوضحت تشكل المعلم الذي يوجه تدخل الدول المانحة وعززت إبرام اتفاقيات أوسلو، إلى بروتوكول باريس الاقتصادي والمشاريع الاجتماعية والاقتصادية الرئيسية التي شهادتها حقبة أوسلو، أجمعت كل الوثائق التي صدرت في هذا الخصوص على ضرورة تطوير بنية تحتية ملائمة لقطاع المواصلات وإزالة الحواجز والعوائق التي تحول دون حرية حركة الأشخاص والبضائع باعتبارهما شرطاً مسبقاً لضمان نجاح مشاريع التنمية الاقتصادية التي يطلقها الفلسطينيون وكفالة إقامة دولتهم التي تتسم بقدرتها على الحياة والبقاء. ومع ذلك، فعلى الرغم من هذا التشخيص الواضح ورسوخ نظام الإغلاق على مر السنين،

فقد تخلفت الدول المانحة عن أخذ هذه الحقائق في عين الاعتبار، والأهم من ذلك أنها باتت تُحجم عن إدراج هذه المبادئ الكولونيالية ضمن السياسات التنموية التي تعدها وتعمل بموجبها.

لقد لفتت الطرق التي يجري إنشاؤها على أساس الفصل العنصري، وبصورة فعلية، النظر إلى رسوخ اتجاه تميل بموجبه بعض الدول المانحة إلى المصادقة على نظام الإغلاق المفروض على الأرض الفلسطينية المحتلة وتقطيع أوصالها وعزل التجمعات السكانية فيها عن بعضها البعض. وتزايد ميل بعض الجهات المانحة التي لم تكن تملك القدرة أو الاستعداد لتحدي هذه السياسات ومجابهتها على الصعيد السياسي، كالوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والبنك الدولي، إلى اعتماد المنطق الإسرائيلي الذي يقوم على تقسيم الأراضي الفلسطينية إلى بانتوستانات، باعتباره وسيلة ترمي إلى إحياء 'مفاوضات السلام' التي امتدت على مدى عقد كامل وإضفاء المصادقية عليها. وعلى أرض الواقع، وبحسب ما تقترضه سارة روي (Sara Roy)، فقد أفضى الإحباط الذي نشأ عن السياسات الإسرائيلية والاعتقاد باستحالة وضع حد للاحتلال الكولونيالي أو العودة عنه، "إسرائيل والمانحين الرئيسيين إلى إضفاء صفة رسمية على الإجراءات التي تسعى إلى تقطيع أوصال الأراضي الفلسطينية وتفتيت عرى التواصل بين سكانها ووضعهم في كانتونات وعزل تجمعاتهم السكانية عن بعضها البعض، بالإضافة إلى مأسسة هذه الإجراءات والتسليم بها" (2010:4). ويمكن وضع ما جرى من تعزيز هذا التحول نحو تطبيع الإغلاق والبنية التحتية التي تقترن به (بمعنى طرق نسيج الحياة والحواجز العسكرية) في إطار خطة فك الارتباط أحادية الجانب التي نفذتها إسرائيل، وعلى وجه التحديد في إطار اتفاقية الحركة والعبور التي توسطت الولايات المتحدة الأمريكية في التوصل إليها وإبرامها (في العام 2005). وفي الواقع، فقد جرى تصميم هذه الاتفاقية لغاية وحيدة تتمثل في التعامل مع مسألة الإغلاق والقيود المفروضة على الحركة بهدف تعزيز مبادرات التنمية الاقتصادية وتحسين الوضع الإنساني. ومن الجديد بالذكر أن هذه المبادرات برزت إلى حيز الوجود في أعقاب خريطة الطريق التي أصدرتها اللجنة الرباعية الدولية، حيث شكلت المصادقة الرسمية على نية إسرائيل بشأن الاحتفاظ بالمستوطنات الكولونيالية الكبرى والبنية التحتية المتصلة بها في الضفة الغربية كجزء من أي اتفاقية سلام تتوصل إليها مع الفلسطينيين - وقد كانت هذه هي المجالات التي تبنتها غالبية الدول المانحة من أجل ضمان انتعاش الاقتصاد الفلسطيني وإصلاح المؤسسات الفلسطينية وتعزيز الجهود التي ترمي إلى إقامة الدولة الفلسطينية على مدى السنوات القادمة.

4.2 تحويل البنية التحتية للإغلاق إلى مسألة تكنوقراطية لا صلة لها بالسياسة

تحتل اتفاقية الحركة والعبور أهمية خاصة لأنها حولت نظام الإغلاق والقيود المفروضة على الحركة والبنية التحتية المرتبطة بها إلى مسألة فنية لا دخل للسياسة بها (انظر Ferguson, 1990; Li, 2007). وبالتوازي مع ذلك، اشتملت هذه الاتفاقية على إجراءات متزامنين تكفلاً بتطبيع نظام الإغلاق في أوساط أطراف التنمية، في ذات الوقت الذي صنف فيه طرق نسيج الحياة والحواجز العسكرية باعتبارهما معالم أصيلة من معالم اقتصاد السوق الذي بدأ يتشكل في ظل الاحتلال. ومن جانب آخر، وضعت الاتفاقية المذكورة الشروط 'الأمنية' التي ساققتها إسرائيل ومنحتها الأفضلية على حرية الفلسطينيين في الحركة والتنقل، ناهيك عن حقوقهم الأساسية الأخرى. وفي هذا المقام، تنص اتفاقية الحركة والعبور على أنه "بما يتماشى واحتياجات الأمن الإسرائيلي ولتسهيل حركة الناس والبضائع عبر الضفة وللمحد من معاناة الحياة الفلسطينية سيتم تسريع العمل المتواصل بين

إسرائيل والولايات المتحدة لوضع قائمة بالعوائق التي تحد من الحركة ولتطوير خطة للتقليل من هذه العوائق قدر المستطاع" (2005). ومن باب المصادفة أن هذا الإجراء الذي يرمي إلى تحقيق التوازن بين احتياجات الأمن الإسرائيلي وتسهيل حركة الناس والبضائع هو نفسه الفرضية التي يقوم برنامج نسيج الحياة على أساسها، مثلما لاحظنا ذلك فيما تقدم من هذه الورقة. وبهذه الطريقة، فلم يقتصر الأمر على أن بقيت حركة المواطنين الفلسطينيين خاضعة للسياسات الكولونيالية الإسرائيلية فحسب، بل إن هذه الاتفاقية أدلت بدلوها في التوفيق والمواءمة بين الإجراءين المذكورين. وبحسب ما افترضه البنك الدولي في التقارير التي أصدرها في سياق متابعة العمل على تنفيذ اتفاقية الحركة والعبور، "يُعتبر الهدفان المتلازمان بشأن ضمان الأمن الإسرائيلي وتحسين حركة الفلسطينيين متوائمين على المدى القريب" (2006:1). ومن جانب آخر، سعت هذا الاتفاقية إلى التوفيق بين متطلبات التنمية الاقتصادية التي تحتاجها فلسطين ونظام الإغلاق الذي تفرضه إسرائيل من خلال تحسين هذا النظام نفسه وتطويره، دون إزالته أو تقويضه. فوفقاً لما جاء في تقارير البنك الدولي، "لا يمكن استعادة النشاط الاقتصادي إذا لم يُتَح المجال لحركة الأشخاص ونقل البضائع وبدرجة مقبولة من الكفاءة" (المصدر السابق). وقد افترض البنك بأنه يمكن تحقيق هذه الكفاءة من خلال "اعتماد أساليب الإدارة الحديثة وتقنيات التفقيش الجديدة [التي] تسمح بإنشاء نظام يوفر مستويات متقدمة من الأمن لإسرائيل وتضمن فعالية التبادل التجاري" (المصدر السابق، ص. 4). ونتيجة لذلك، أفضى العمل على تفقيش نظام الإغلاق بغية إرساء الدعائم اللازمة لاستقرار الاقتصاد الفلسطيني - وذلك من خلال تحديث الحواجز العسكرية وتحديث إجراءات النقل من شاحنة إلى شاحنة وإعادة تأهيل الطرق والبنية التحتية اللازمة لقطاع النقل والمواصلات - إلى خلق حلقة وثيقة بين الإجراءين المذكورين، ناهيك عن تطبيع الإجراءات البيروقراطية والبنية التحتية التي يقوم نظام الإغلاق عليها. وقد انتهى المطاف بالممارسة التكنوقراطية، التي كان من المقرر أن تعمل على إزالة القيود المفروضة على الحركة، إلى تفرغ نظام الإغلاق من معناه السياسي وحول هذه القضية الأساسية إلى شأن اقتصادي محض. وفي نهاية المطاف، وبحسب ما يفترضه صايغ، كانت اتفاقية الحركة والعبور تمثل "أكثر المحاولات المتطورة والمفصلة التي سعت إلى الإبقاء على جوهر التوجه الدولي الراسخ، في ذات الوقت الذي عملت فيه ضمن إطار الأمن الإسرائيلي العام وسيطرة إسرائيل على الأرض وإحكام قبضتها الإدارية عليها" (Sayigh, 2007:10).

تشكل المشاريع التي أطلقتها الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية لتحسين الحركة والتنقل في الضفة الغربية حالة تستحق الدراسة لأنها تتواءم بحذافيرها مع المنطق المزدوج الذي جاءت به اتفاقية الحركة والعبور - وهو المنطق الذي يقوم على تطبيع الإغلاق والتوفيق بينه وبين آفاق انتعاش الاقتصاد الفلسطيني والمساعي المبذولة لإقامة الدولة الفلسطينية المستقلة. وفيما يتصل بطرق نسيج الحياة، فمما يثير الانتباه أن نرى أن الطابع السياسي الذي يثير الجدل لهذا المشروع بات يتلاشى بصورة تدريجية بعد أن تم إدراجه ضمن الخطاب والبرامج التي تعتمدها الوكالة في الخطة الرئيسية التي وضعتها بشأن مشروع احتياجات البنية التحتية (Infrastructure Needs Project (INP)). ويمثل هذا المشروع، الذي أطلقتها الوكالة خلال العام 2008 وتعهدت برصد موازنة تفوق مليار دولار لتنفيذه، خطة شاملة لتطوير شبكات البنية التحتية - بما فيها شبكات الطرق والمياه والصرف الصحي. ويسعى هذا المشروع إلى "دعم الحكومة الفلسطينية المعتدلة من خلال إعادة تأهيل شبكات البنية التحتية القائمة وبناء الشبكات الجديدة التي تحتاجها الدولة الفلسطينية التي تتميز بقابليتها للحياة والبقاء" (USAID, 2010b:1). وبما أن برنامج طرق نسيج الحياة كان يندرج ضمن مشاريع قطاع النقل والمواصلات التي يشملها مشروع احتياجات البنية التحتية، فقد تم وسم هذا البرنامج بصفات وخصائص جديدة تختلف اختلافاً

جوهرًا عن غايته الأصلية، بل وتخفيها وتعمي عليها. وبهذه الطريقة، يمكن النظر إلى طرق نسيج الحياة في ضوء الأهداف المدروسة التي حددتها الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية للبنية التحتية اللازمة لتشييد شبكات الطرق في إطار أعم وأشمل. وبعبارة أخرى، يسعى هذا البرنامج إلى تسهيل حركة وعبور الأشخاص والبضائع، ومساندة العمل على تنمية الاقتصاد المستدام، وتشبيد شبكة طرق تتسم بترابط أجزائها وتواصلها مع بعضها البعض وتحسين جودة حياة الفلسطينيين في الضفة الغربية (USAID, 2013). ومع ذلك، فلا تشكل هذه الطرق الوسيلة الوحيدة التي تساهم الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية من خلالها في تقديم التبريرات المادية والرمزية للإبقاء على نظام الإغلاق الذي تفرضه إسرائيل على الأرض الفلسطينية المحتلة.

وفضلاً عما تقدم، تستثمر الوكالة قدرًا هائلًا من الموارد المالية والفنية في تحديث الحواجز العسكرية الإسرائيلية والبنية التحتية المرتبطة بها داخل الضفة الغربية وعلى طول حدودها مع إسرائيل، وذلك بناءً على توصيات البنك الدولي وعلى أساس من التنسيق الوثيق مع برنامج نسيج الحياة الذي طرحه الجنرال شبيغل¹⁵. وتقدم هذه المشاريع، التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمشروع طرق نسيج الحياة، على أنها مشاريع "ترتبط بالحركة التجارية" الفلسطينية وعلى أن الغاية منها تتمثل في تسهيل تدفق البضائع وحركة الأشخاص بموجب المبادئ التي تنص عليها اتفاقية الحركة والعبور. ويُعتبر مشروع الترتيبات المتكاملة للتبادل التجاري في فلسطين (Palestinian Integrated Trade Arrangements (PITA) من جملة الشواهد الجلية في هذا المضمار. فقد طُرحت هذه الترتيبات باعتبارها رزمة مساعدات تقدّم إلى الفلسطينيين بهدف "تسريع وتيرة وضمان كفاءة وأمن التدفقات التجارية الفلسطينية إلى الضفة الغربية وغزة ومنهما إلى الخارج" (USAID, 2005). ومن الناحية العملية، قدم هذا المشروع، الذي وردت المزاعم بأنه فرض على السلطة الفلسطينية¹⁶، للحكومة الإسرائيلية المساعدات الفنية والتقنيات المستخدمة على المعابر الحدودية - ولا سيما أجهزة مسح وتفتيش الحاويات البحرية (container scanners) - بهدف الإشراف على مرور البضائع التجارية الفلسطينية على المعابر الحدودية الرئيسية مع الأراضي الفلسطينية. وقد بلغت قيمة هذه المساعدات التي قدمتها الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية لإسرائيل في هذا المجال ما مجموعه 50 مليون دولار. وفي الواقع، فلم يُفصّل هذا التصرف إلى تعزيز وجود الحواجز العسكرية فحسب، بل إنه أضاف عبئاً أمنياً آخر تسبب في زيادة تعقيد الإجراءات المرهقة التي تطبقها السلطات الإسرائيلية على المعابر الحدودية، والتي تتسم بتكاليفها الباهظة ولا تعامل الفلسطينيين على نحو يحفظ كرامتهم الإنسانية (Thagdisi-Rad, 2010). وباعتماد هذا التوجه المحدد في آليات التبادل التجاري، تمت إعادة وضع شبكات البنية التحتية في نطاق اقتصاديات التجارة على نحو يمنح الأولوية للمخاوف الأمنية الإسرائيلية ويقدمها على تحقيق الانتعاش الاقتصادي الفلسطيني (المصدر السابق). ومع ذلك، تُعتبر هذه المحاولات التي ترمي إلى إصلاح المعابر الحدودية زائدة ولا حاجة لها في الحالات التي لا يمكن فيها دخول البضائع أو الأشخاص أو خروجهم من الأراضي الفلسطينية بسبب نظام الإغلاق الداخلي والخارجي الذي تتحكم فيه السلطات الإسرائيلية بصورة عشوائية وتخضع إجراءاته لأهوائها ومزاجها. وبناءً على ما تقدم، فليست هذه المشاريع، ومن جملتها

¹⁵ تضم المشاريع التي يجري العمل على تنفيذها في الضفة الغربية الطريق الذي يصل إلى حاجز قلنديا العسكري في منطقة رام الله وحاجز "الكونتير" في محافظة بيت لحم. وتشمل المشاريع المقامة على حدود الضفة الغربية حاجز حوارة العسكري.

¹⁶مقابلة مع مستشار سيق له أن عمل لدى الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، رام الله، آب/أغسطس 2012.

مشروع الترتيبات المتكاملة للتبادل التجاري في فلسطين، سوى وسيلة تستهدف تيسير إجراءات الاحتلال، وهي مشاريع تتباعد كل البعد عن كونها أداة من أدوات التنمية.

4.3 تمثيل الدور الذي يحاكي المساعي التي ترمي إلى إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة

إذا كانت الاعتبارات الاقتصادية هي ما يوجب تطبيع البنية التحتية المتصلة بنظام الإغلاق في نظر الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية والبنك الدولي، فبالنسبة إلى السلطة الفلسطينية يمكن المصادقة على مشاريع تثير الجدل، كمشروع طرق نسيج الحياة، باعتبارها محاولات ترمي إلى إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة وتتيح لها بسط سيادتها على البانتوستان التابع لها من خلال طقوس بناء الدولة وما تقتضيه من تطوير شبكات بنيتها التحتية. فبالفعل، بات العمل على إصلاح البنية التحتية الخاصة بالطرق وإعادة تأهيلها وتشبيدها يضطلع بدور لم يفتأ يتصاعد ويبرز في برنامج عمل السلطة الفلسطينية عقب انتهاء الانتفاضة. وتعكس خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية هذا التوجه، حيث تشدد على الدور المحوري الذي يؤديه تطوير شبكات البنية التحتية السليمة، كالطرق والكهرباء والماء، باعتبارها عماد الاقتصاد وتيسر للحكومة إحراز التقدم نحو تنفيذ أجندة سياستها الوطنية بحذاقها (انظر خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية 2007، 2011). وتفترض هذه الخطة بأن خلق 'الوقائع الفلسطينية على الأرض'، وذلك على شاکلة المؤسسات وشبكات البنية التحتية التي تتميز بكفاءتها، سوف يضمن تحقيق النمو في جميع القطاعات التي ترعاها الحكومة وييسر العمل على إقامة الدولة العتيدة. وبحسب ما جاء على لسان رئيس الوزراء السابق والعقل المدبر لخطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية سلام فياض، يتمحور عمل الحكومة الفلسطينية على إقامة شبكات البنية التحتية ومؤسسات الدولة حول "قوة الأفكار التي تُترجم إلى وقائع على الأرض - بحيث تأخذ المساعي التي تستهدف إقامة الدولة الفلسطينية المستقلة من مفهوم مجرد إلى واقع ملموس" (Fayyad, 2010). وعلى الرغم من هذه المُثل العليا التي تواجهها الوقائع المرة التي يفرضها الاحتلال وعلاقات القوة التي تقتدر إلى التوازن أو التجانس، فقد انتهى المطاف بالسلطة الفلسطينية إلى تبني منطق يسعى إلى التكيف مع الظروف التي يفرضها الاستيطان الكولونيالي وتحسينها بحيث تتواءم مع بعض المشاريع التي تنص خطة الإصلاح والتنمية على تنفيذها. وهذا هو الحال في برنامج تحسين شبكة الطرق، الذي يركز على إعادة تأهيل شبكة الطرق الفلسطينية من خلال إدراج طرق نسيج الحياة فيه، من قبيل طريق وادي النار المشؤوم. وكما هو حال الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية، تعمل السلطة الفلسطينية على إخفاء الطابع السياسي الذي يغلف هذه الطرق باعتبارها أصولاً تتكفل برفع مستوى الازدهار والرخاء على المستوى الوطني، أو الارتقاء بنوعية حياة المواطنين، أو استعادة النمو الاقتصادي أو خلق البيئة المواتية لتنمية القطاع الخاص (خطة الإصلاح والتنمية الفلسطينية، 2007). ومع ذلك، فلا تُعدّ الطرق الحالة الوحيدة التي اضطرت السلطة الفلسطينية فيها إلى تقديم مصادقتها الرسمية على مشاريع البنية التحتية المرتبطة بالمستوطنات، والتي تعمل على تقويض أي إمكانية لإقامة الدولة الفلسطينية المستقلة والتحرر من الاحتلال. ففي واقع الأمر، تكفل إطار أوسلو بتيسير هذه الممارسات في جملة من الحالات، من قبيل المصادقة على مشاريع البنية التحتية المائية التي تمكّن المستوطنات الكولونيالية من التوسع على حساب الأراضي الفلسطينية (Selby, 2013).

إن توظيف السمة الرمزية والمادية التي تكتسيها شبكات البنية التحتية وتشويهها يبين لنا أن المصادقة على طرق نسيج الحياة قد تحولت إلى وسيلة تثير التناقض والتعارض بين جهود 'التنمية' والكفاح ضد الاحتلال من جانب.

ومن جانب آخر، تشير هذه المصادقة إلى الهوس الذي يدفع السلطة الفلسطينية إلى الظهور بمظهر 'حقيقي' من خلال تمثيل المساعي التي ترمي إلى اعتماد سياسات الدولة، التي تعتبر أنها تتواءم مع 'القواعد' الدولية، مما يمهّد لها نيل الاعتراف المحلي والدولي بها حال إقامتها. وبالتالي، لا يمثل إضفاء الصفة الشرعية على طرق نسيج الحياة والبنية التحتية المرتبطة بنظام الإغلاق وسيلة للتغطية على السياسات الكولونيالية العنصرية التي تستهدف تقطيع أوصال الأراضي الفلسطينية المحتلة فحسب، بل إنها تجسد محاولة يائسة للإشارة إلى أن الجيوب الفلسطينية المعزولة، كما هو حال البانتوستانات التي كانت منتشرة في جنوب أفريقيا مثل بانتوستان ترانزكي (Transkei)، قد "اكتسبت 'المرافق الحديثة' التي تم تشييدها وتلقى الفلسطينيون التدريب على تشغيلها وإدارتها من خلال المشاريع المرموقة والقواعد الحديثة" (Jones, 2002:39). وكما دأب فياض على القول، "عندما نجبر العالم أجمع على التفكير في أننا مستعدون لإقامة دولتنا - بأنها تبدو شبيهة بالدولة وبأن هناك إجراءات حكومية وبنية تحتية - يكون الشيء الوحيد الذي يبقى علينا التعامل معه حينئذ هو إنهاء الاحتلال" (Sanders, 2011). ويشدد هذا الموقف على أن السياسة تُعتبر بمثابة إلهاء لا يعود بالفائدة على عمل مبادرات التنمية، بمعنى السياسة باعتبارها كلمة قذرة تُستخدم في سياق الاحتلال العسكري. وفضلاً عن ذلك، لا يعزز الإيمان بالطوقس العامة التي تواكب بناء الدولة التناقضات القائمة بين أهداف التنمية التي وضعتها السلطة الفلسطينية والأوضاع الاستيطانية الهيكلية القائمة على الأرض، بل إنها تزيد أيضاً من رقعة انسلاخها عن أبناء شعبها واتساع الهوة بينها وبينه. وفي واقع الأمر، فحتى لو أسهمت هذه 'الإنجازات الوطنية' في قطاع البنية التحتية في تحسين حياة العديد من أبناء الشعب الفلسطيني على المدى القصير، فإن الموقف السياسي ينظر بعين الشك والريبة إلى هذه المشاريع على أرض الواقع. انظر، مثلاً، إلى الأقوال التالية التي جاءت على لسان بعض المواطنين والتي تحمل دلالات قاطعة في طياتها: "السلطة الفلسطينية تعبّد الطريق إلى تقرير المصير بالأسفلت"، أو "نحن نملك شبكات الصرف الصحي، وكل ما تبقى هو السيادة"، أو "شوارع رام الله مرصوفة بحجارة بيض، من يحتاج إلى القدس؟" (Kanafani, 2011).

هذا هو مجموع طوقس التنمية وبناء الدولة التي تغذي الجدل الذي ثار حول الطرق التي تقوم على الفصل العنصري في أساسها والتي تبرز الجوانب المادية والرمزية لفضاءات التنمية في السياق الفلسطيني. وتبين تلك المحاولات التي تبذلها أطراف التنمية الوطنية والدولية في سبيل تطبيع طرق نسيج الحياة بأن هذه المحاولات لا تصوّر على نحو خادع باعتبارها رموزاً للتقدم الذي يتساق مع إنجاز مشاريع التنمية وتحقيق النمو الاقتصادي فحسب، بل يُنظر إلى تطبيعها كذلك على أنه يشكل مصدراً للقوة والشرعية، وعلى أنه شكل يبرز 'الدولة' وهي في طور البناء. والأهم من كل ذلك أن المصادقة الرسمية على هذه المشاريع يضيف في نهاية المطاف الصفة الشرعية على السياسات الكولونيالية التي تنفذها إسرائيل في الأرض الفلسطينية المحتلة وتعززها وترسخها. وبناءً على ذلك، ومثلما يفترض كريستوفر باركر (Christopher Parker)، فإن منح المساعدات، ونضيف نحن إليها تنفيذ مشاريع التنمية الوطنية على نحو لا يلتزم مع القواعد النزيهة "لا يؤدي إلا إلى تعزيز العمل على إضعاف الفلسطينيين تحت شعار الاستقلال الذي يتحقق على المدى القصير، في ذات الوقت الذي تسعى فيه إسرائيل إلى تحقيق مصالحها الإستراتيجية المتمثلة في فرض سيادتها على الأرض وعلى مواردها". وتكمن المفارقة، بحسب ما يفترضه باركر، "في أنه من أجل ضمان استدامة عملية يُزعم أنها تقضي إلى بناء دولة فلسطينية، فإن التكتيكات التي توظف من أجل تعزيز استدامة هذه العملية تقوض قدرة تلك الدولة على ضمان بقائها هي نفسها في المستقبل" (Parker, 1999:226).

5. النتائج والتوصيات

استعرضت هذه الورقة إطاراً لاستكشاف الطابع الذي يفترق إلى المساواة وتلفه صبغة عنصرية في تطوير شبكات البنية التحتية في سياق الاستيطان الكولونيالي المعاصر، وذلك في الوقت الذي أولت فيه انتباهها للنقاد الذي يفترضون بأن دراسات التنمية وأدبياتها تركز - وعلى نحو ضيق - على شبكات البنية التحتية دون الالتفات إلى علاقات القوة التي تُستثمر فيها هذه الشبكات، بالإضافة إلى أولئك الذين يدعون إلى إيلاء قدر أكبر من الانتباه لاستكشاف الطبيعة المكانية التي تميز الاستيطان الكولونيالي وتعرّفه (Banivanua Mar and Edmonds, 2010). وهذا السياق قد يكون هو الوحيد الذي يخضع لشكل من أشكال الاستيطان الكولونيالي ويتلقى الدعم من مجموعة واسعة من الأطراف المعنية بالتنمية ومن المؤسسات المالية من أجل ضمان استدامته ودفعه إلى إعادة إنتاج نفسه على أرض الواقع. فلو كانت الفكرة المبكرة والإبداعية التي ساققتها اتفاقيات أوسلو، حسب افتراض نيفي غوردون (Neve Gordon)، تكمن في نقل المسؤولية التي يتحملها الاحتلال إلى إدارة وطنية (Gordon 2008)، فلا يقل فعالية وكفاءةً عن ذلك ما قامت به إسرائيل من الدخول في ائتلاف واسع مع الدول والجهات المانحة من أجل منحها غطاءً من الشرعية والموارد المالية السخية التي عززت عملها الدؤوب على نزع ملكية السكان الفلسطينيين وحرمانهم من مقدراتهم وحقوقهم.

فمن خلال إعادة بناء مكونات طرق نسيج الحياة في الضفة الغربية، بينت هذه الدراسة أن هذه الشبكة تتطوي على رزمة إجراءات جيو-سياسية وجيو-اقتصادية أعم وأشمل في نطاقها وفحواها. كما حققت هذه الدراسة في قدرة هذه الشبكة على الالتزام برؤية تنموية بالنظر إلى أن الحالة التي استعرضناها فيها تثبت أنها تنتج أنماطاً من العزل العنصري على أرض الواقع. وبناءً على ذلك، تبين هذه الورقة بأن الأساليب المعتمدة في تضمين هذه الطرق في ممارسات التنمية وخطابها، والتي تتمحور في بنيتها حول روايات مُحكمة عن تحقيق النمو الاقتصادي والسلام وبناء الدولة، هي في واقع حالها روايات تشوه الوقائع المادية التي ينطوي عليها الخضوع للاستيطان الكولونيالي وتبررها وترسخها. ومن خلال الكشف عن الافتراضات والمقدمات المادية والرمزية التي تقف وراء تطوير شبكة طرق نسيج الحياة، ترسم هذه الورقة صورة واضحة لـ'هندسة علاقات القوة' التي تشكل هذه الشبكات. وتتسم هذه العلاقات بتعقيدها وباكتسابها صفة طارئة (Massey, 1993). كما تبين هذه الدراسة بأن تلك العلاقات هي نتاج للوساطة بين المصالح والمطالب التي تفرضها مجموعة واسعة من الأطراف المعنية - التي تمارس تأثيرها ونفوذها على الوقائع الجغرافية الفلسطينية وتعيد تشكيلها. وهذا لا يميّط اللثام عن مدى تورط مشاريع التنمية الدولية والوطنية في تشكيل الاستيطان الكولونيالي فحسب، بل يبين لنا كذلك أن هذا النوع من الاستيطان لا يُعتبر نتاجاً لخطة متوازنة يعدّها طرف واحد، وإنما هي عبارة عن عملية طارئة تتأني من اجتماع أفعال متحولة وانتهازية نابعة من المصالح السياسية والاقتصادية الذاتية. إن تحذيراً من قبيل ما تطرحه هذه الورقة يسمح لنا بالانتقال إلى ما وراء الروايات التي تقلل من شأن الدور الذي تضطلع به أطراف معينة يُنظر إليها على أنها حيادية أو على أنها تسعى إلى تعزيز المصالح الفلسطينية على نحو يثير أسئلة حاسمة إلى إخضاع تلك الأطراف إلى المساءلة والمحاسبة عن أعمالها.

ونحن يحدونا الأمل بأن نكون قد ساهمنا بالتوصل إلى فهم أفضل للتحديات السياسية المعاصرة التي تواجه مساعي التنمية التي تشهدها فلسطين من خلال هذه الدراسة النقدية التي سلطنا فيها الضوء على مشاريع البنية التحتية، التي تشكل معلماً مركزياً من معالم مشاريع التنمية ومبادراتها. وبذلك، لم تبين دراسة الحالة التي ضمّناها في هذه الورقة بأن مشاريع معينة تفرز آثاراً إيجابية قصيرة الأمد ومن شأنها أن تعزز ما ترمي إليه السياسات الكولونيالية من تفتيت الكينونة السياسية الفلسطينية على المدى الطويل فحسب، بل تسعى كذلك إلى التشديد على الجوانب الأعم التي يشملها المشروع التنموي الفلسطيني. وعلى وجه الخصوص، بينت هذه الورقة أن انعدام المساواة في المجالات الاجتماعية والاقتصادية والمكانية، والتي جرى تضمينها في بنية اتفاقيات أوسلو، قد جرى توطئتها وتأسيسها وإجلائها من خلال فضاءات التنمية في الضفة الغربية. وفي نهاية المطاف، سعت هذه الورقة إلى بيان الطرق التي يستحضر فيها الاستيطان الكولونيالي مشاريع التنمية باعتبارها وسيلة لغرس نفسه في الإقليم الذي يستوطنه وعلى نحو يسمح له بأن يضفي صفته عليه. وبعبارة أخرى، بينت هذه الورقة كيف يتم تحويل التنمية إلى نتيجة منطقية مترتبة على الاستيطان الكولونيالي. ومع ذلك، لا يكمن الهدف الذي تسعى إليه هذه الورقة في رفض التنمية بمجملها، لأننا بحسب ما جاء على لسان وينرايت (Wainwright)، "لا نستطيع أن نرفض التنمية" (Wainwright, 2008:10)، وإنما ينصب هدفنا على معالجة المشكلة التي يفرزها الالتباس الذي يهيمن عليها والتقاؤل الذي يحمله البعض في هذه الآونة حول الأشكال الحالية من مشاريع التنمية والإمكانيات التي يمكن أن توفرها في ظل نظام استيطاني الكولونيالي طال أمده.