

التي أوفد إليها مبعوث خاص من جانب بن - غوريون للبحث في الموضوع (يديعوت احرونوت، ١٦/٧/١٩٨٧).

بعد حرب ١٩٦٧، تعود سياسة «النقل» الى احتلال مكانة مركزية في سياسة الحكومات الاسرائيلية ازاء المناطق المحتلة، ولكن دون ضجيج ودون اثاره. ففي عهد اشكول وغولده مثير، شكلت وكالة خاصة كانت مهمتها الأساسية، الى جانب شراء الأراضي، تشجيع سكان الضفة والقطاع على الهجرة الى الاقطار العربية (المصدر نفسه). كذلك كان لهذا العامل اثر بالغ في تحديد السياسة ازاء المناطق المحتلة. في هذا الصدد، كانت هناك وجهتا نظر: «الاولى تقول بالمحافظة بواسطة سياسة القبضة الحديدية على الأمن والنظام، ولكن مع الامتناع عن التدخل في الشؤون المدنية؛ والثانية تقول بوجود استغلال اول فرصة تعطى لليهود في ' أرض - اسرائيل' للتعامل مع العرب الذين يعيشون فيها دون تدخل سلطة أجنبية، ولوضع أنظمة للحياة على نحو يقصد منه ان يكون للفلسطينيين أنفسهم مصلحة في استمرار التعاون في ' أرض - اسرائيل' في كل اتفاق سياسي يتم التوصل اليه في وقت لاحق» (بورام نمرو، عل همشمار، ١٣/٧/١٩٨٧).

ولكن في الصراع بين وجهتي النظر هاتين رجحت كفة تلك التي اعطت وزناً أكبر للعامل الديمغرافي، الذي أساسه ما يلي: «كلما قل عدد السكان الفلسطينيين في المناطق المحتلة، كلما أصبح حل مشكلات الأمن اسهل، سواء أضمت المناطق الى اسرائيل او اعيدت الى سلطة عربية. وعليه، فان كل مبادرة اسرائيلية للتطوير الاقتصادي في المناطق ولتحسين مستوى الحياة، وخاصة لاعادة تأهيل عشرات الآلاف من اللاجئين في المخيمات، سوف تكون حجر عثرة على طريق المبادرين اليها. ان تحسين ظروف العمالة في المناطق المحتفظ بها سوف يعمل على كبح اتجاه الهجرة الذي تميزت به الضفة الغربية ابان الحكم الاردني» (المصدر نفسه).

وبناء عليه، ولتحقيق هذا الهدف (الهجرة شرقاً)، بنى موشي دايان سياسته ازاء المناطق على ثلاث ركائز: الجسور المفتوحة مع الاردن؛ والامتناع عن المبادرة الى توفير فرص العمل؛ ووقف النمو الاقتصادي. وقدمت كل التسهيلات الادارية من

الا من خلال النقل (معاريف، ٢١/٧/١٩٨٧ و دافار، ٢/٨/١٩٨٧).

من الكلام الى الممارسة: النقل بالقوة

ومن الماضي البعيد الى الماضي القريب. فما كان مجرد فكرة قيد التداول وأمل يراود النفس، يتحول - بحسب شيلواح - الى سياسة قيد التنفيذ في أول فرصة سانحة. وكانت الحرب تلك الفرصة. فـ «النقل غير العملي» ، نُفذ مع هروب العرب. وما كان يمكن تنفيذه عبر الاتفاق، تم تنفيذه بواسطة الحرب، كما هو الحال بالنسبة الى الدولة ذاتها. ولم يكن ذلك تبادلاً للسكان، بل نقل» (معاريف، ٢١/٧/١٩٨٧). وتتضح مركزية فكرة النقل، في السياسة والتطبيق، في عهد بن - غوريون، اذا اخذنا في عين الاعتبار انه، وفقاً لمشروع التقسيم، كان ٤٥ بالمئة من مجموع سكان الدولة اليهودية من العرب يسيطرون على معظم اراضيها (دافار، ٢/٨/١٩٨٧). كذلك في مشاركة رئيس الاركان وقادة الجيش الآخرين في تدمير القرى والمدن العربية «لكي لا يكون هناك مكان لعودة اللاجئين اليها». وفي طلب يغتال بيدين (رئيس الاركان) تدمير البلدة القديمة في طبريا (يديعوت احرونوت، ١٦/٧/١٩٨٧). واذا كان موشي شاريت اعتبر «هروب العرب»، في رسالته الى ناحوم غولدمان، بعد أربعة أسابيع من اعلان قيام اسرائيل، «حدثاً عظيماً في تاريخ البلاد، وبمعنى ما أكثر عظمة وروعة من قيام دولة اسرائيل... [فالسبب] لأن هرب العرب جعل الاراضي التي يسيطر عليها الجيش الاسرائيلي (او، عملياً، الهاغاناه) منطقة يهودية متجانسة، كان لا بد للدولة اليهودية ان تقوم عليها، ان عاجلاً أو آجلاً» (دافار، ٢/٨/١٩٨٧). اما بن - غوريون، الذي قال، في خطاب الى مركز حزب مباي (١٦/٣/١٩٤٩)، ان «هناك فارقاً بين الأراضي التي يوجد عليها عرب والاخرى التي لا يوجد عليها عرب، انها أرض مختلفة تماماً»، فلا يكتفي بالاعلان، هو وزير خارجيته موشي شاريت، ان اسرائيل لن تقبل بعودة اللاجئين، بل يسارع الى تشكيل لجنة، سُميت «لجنة النقل»، يكلفها بتقديم مشاريع لتوطين اللاجئين الفلسطينيين. ولم تقتصر المشاريع التي وضعتها تلك اللجنة على توطين اللاجئين في الاقطار العربية، بل اقترحت توطينهم في اميركا اللاتينية،