أجل العبور، والمالية اللازمة لترتيبات الحياة الاولى في الأردن. وكان التقرير الاول الذي يطلبه رئيس الحكومة (اشكول) الى مكتبه كل صباح، هو عن عدد الذين يعبرون في اتجاه الشرق. ومن ناحية اخرى، اعتبرت سياسة تشجيع الهجرة شرقاً احد الانجازات في التقرير السنوي الأول للحكم العسكري في المناطق المحتلة (**المصدر نفسه**).

وحتى عندما احدث دايان تعديلاً في سياسته ازاء موضوع فرص العمل، بالسماح لعمال الضفة والقطاع بالعمل داخل اسرائيل، نراه يفعل ذلك من خلال تقدير مبني على أساس انه عندما يطرأ ركود اقتصادي في اسرائيل، يكون هؤلاء العمال أول المسرحين من دائرة العمل، ولا يكون أمامهم مناص من البحث عن وسائل العيش شرق نهر الاردن (**المصدر نفسه**).

تحضير نفسي مسبق

اذا كانت السياسة الصهيونية في الماضي اتسمت، في هذا الموضوع، بالكثير من الفعل، عندما تسنح الظروف، والقليل من الكلام، فان اقدام رئيفي على طرح اقتراحه، علناً، سببه - كما يقول - «ان حركة العمل، ومنذ زمن طويل، قد نسيت نهجها وفقدت الاتجاه، وتاهت في حقول أخرى» (**يديعوت احرونوت**، ١٩٨٧/٨/٤).

اما السبب الثاني لطرح فكرة النقل، فهو المأزق الذي وصلت اليه سياسة المعراخ والليكود في موضوع مصير المناطق المحتلة. «فاذا كان من المحال استيعاب السكان العرب كمواطنين [الخطر الديمغرافي]، واذا كان من المحال التنازل عن المناطق [الخطر الأمني]، واذا كنا لا نريد دولة يعيش فيها نوعان من المواطنين [استمرار الوضع الحالي]، يبقى، اذاً، خيار النقل» (**المصدر نفسه**، ١٩٨٧/٧/١٦).

وعلى الصعيد ذاته، أي الموقف من مصير المناطق المحتلة، نرى انه بينما يقول نائب وزير الدفاع، ميخائيل ديكل، ان هذه الفكرة (فكرة النقل) قد تبلورت لديه مذ بدأ شمعون بيرس يتحدث عن المؤتمر الدولي، «الذي لا مفر من ان يقودنا الى خارج [الضفة الغربية]» (**المصدر نفسه**، ١٩٨٧/٧/٣٠)، فان تسفي شيلواح، على سبيل المثال، يرى «انه اذا كان ثمة منطق ما في الدعوة الى المؤتمر الدولي للسلام، وفي مشاركة الاتحاد السوفياتي فيه، فانه يقوم، فقط، اذا كان البند الأول على جدول أعمال ذلك المؤتمر، هو موضوع النقل. وبالمناسبة، فقد قررت حكومة اسرائيل، في ١٩ حزيران (يونيو) ١٩٧٦، مطالبة الدول العربية، والدول الكبرى، بتوطين اللاجئين في العراق وسوريا والجزائر والمغرب والاردن (انظر مقالات مئير افيدان في **دافار**، ٥ و ٧ و ١٩/٦/١٩٨٧). وبالتالي، فمتى سوف تطالب بذلك ان لم يكن في المؤتمر الدولي» (**دافار**، ١٩٨٧/٨/٢٠).

واذا كان طرح فكرة النقل، او عدم منح العرب حقوقاً سياسية كاملة، هو «اعتراف بفشل مفهوم ' أرض - اسرائيل ' الكاملة»، على حد تعبير وزير الدفاع الاسرائيلي، اسحق رابين، لأن «من يؤيد ' أرض - اسرائيل ' الكاملة ولا يقول بالنقل، ولا بابقاء العرب مواطنين من الدرجة الثانية، فكأنما يقول بمنحهم حق الانتخاب. ان ٢,٢ مليون عربي يتمتعون بحق الانتخاب سوف يكونون، في مثل هذه الحالة، بمثابة عنصر الترجيح الذي يجعل الدولة غير صهيونية» (**هآرتس**، ١٩٨٧/٧/٣٠)، فان الصحفي داني روبنشتاين لا يرى ان الخيار القائم بالنسبة الى دعاة «أرض - اسرائيل» الكاملة هو اما النقل واما منح العرب حقوقاً سياسية متساوية. فالضم الكامل غير وارد في حسابات مؤيدي «أرض - اسرائيل» الكاملة، وما دام الامر كذلك، فلا يعود هناك وجود لما يسمى بالخطر الديمغرافي. اذ ان وجود مليونين او ثلاثة ملايين من العرب في المناطق المحتلة، في ظل انعدام التقدم نحو الضم، وفي ظل «خيار الاحتلال المستمر»، سوف يجعل من يفكر في تسوية تقوم على انسحاب وحل اقليمي وسط، ويستخدم تهديد الخطر الديمغرافي، كمن يلوح بتهديدات عقيمة، لأن هذا الخطر يبقى مشكلة نظرية فقط (**دافار**، ١٠/٧/١٩٨٧).

أما الصحفي حغاي ايشد، فيرى ان طرح فكرة النقل من جانب انصار «أرض - اسرائيل» الكاملة، يعود الى كونهم يطمحون الى «حل نهائي»، يستجيب لمسألة الحدود، «بحيث تصبح الحدود حدوداً، ويزيل الخطر الديمغرافي، «بحيث تصبح الديمغرافيا كما ينبغي ان تكون، وبحيث لا