



Investigating the Political and Geographical Developments of the Green Line between Israel and the West Bank

Afshin Karami 

Corresponding author; Assistant Professor of Political Geography, Department of Geography, Faculty of Literature and Humanities, Shahid Chamran University of Ahvaz, Ahvaz, Iran. E-mail: a.karami@scu.ac.ir

Article Info

Article type:
Research Paper

Article history:

Received: 01 November 2024

Received in revised form:

21 November 2024

Accepted: 02 December 2024

Keywords:

Green Line,
Palestine,
Border,
Conflict,
West Bank.

ABSTRACT

This research traces the political and geographical history of the Green Line during its different stages of development. This research analyzes the strange marking of this line and the way this border has affected the local people and has led to the economic and social displacement of thousands of people. In fact, using descriptive and analytical method, the present article examines the political importance of this line before and after the six-day war of June 1967 based on the analysis of library sources and explores the administrative and legal status of this line viewing the issue from both internal (Israeli and Palestinian) and external (international community) perspectives. Therefore, the present research investigates the importance of this line in determining the routing of the built wall/obstacle/fence/barrier/security as well as the importance of the deviations created between these two lines in the daily life of thousands of people who are spatial hostages caught between these two lines. The results of the research show that before the 1930s, there was no talk of partition within the Palestinian territories in the west of the Jordan River. The de facto partition of 1949 as a result of the creation of Israel, the subsequent conflict, and cease-fire agreements took place in less than sixty years. During those sixty years, the Green Line was a sealed border for nineteen years. Since then, it has been an administrative barrier in the area controlled and occupied by Israel.

Cite this article: Karami, A. (2025). Investigating the Political and Geographical Developments of the Green Line between Israel and the West Bank. *New Geopolitics Research*, 2 (1), 53-68.

© The Author(s).

Publisher: Lorestan University.



DOI: <https://doi.org/10.22034/nrpg.2.1.3>

Introduction

The Green Line, demarcated in 1949 following armistice agreements between Israel and Arab states, was initially established as a temporary boundary. However, after the Six-Day War in 1967 and Israel's occupation of the West Bank, this line assumed a more complex function. United Nations Security Council Resolution 242 called for Israel's withdrawal from the occupied territories, but Israel, citing security and historical considerations, gradually pursued a policy of settlement expansion and demographic alteration in the West Bank. Since 1996, Israel had been exploring measures to prevent Palestinian militants from infiltrating from the West Bank region. Following an escalation in Palestinian suicide attacks, Israel decided in 2004 to construct a network of walls and barriers in the West Bank, referred to as the "Separation Barrier." In some sections, the barrier deviates up to 7.5 kilometers from the Green Line to incorporate Israeli settlements while encircling Palestinian refugee camps. The "Green Line" symbolizes the separation boundary between Israel and the West Bank, representing one of the world's most protracted and bloody ongoing conflicts. This border is peculiar in every sense—a demarcation that, even decades after its establishment, remains little more than a ceasefire line. It is neither recognized by any international treaty nor, until recently, marked by physical barriers. Imposed in 1949 following Israel's establishment and subsequent wars (the 1948 War of Independence and the 1967 Six-Day War), this boundary was erased from official Israeli maps and declared "dead," even as it continued to function as a political and administrative divide between Israelis and Palestinian Arabs. Recently, the Green Line has become a subject of controversy due to Israel's security barrier, which in some areas runs along the line but in other areas deviates deep into the West Bank, effectively annexing occupied territories.

Method

The political and geographical developments of the Green Line—established as a provisional boundary after the 1948 Arab-Israeli War—have long been a major source of tension in the Middle East. This study examines the historical trajectory, territorial changes, and geopolitical implications of the Green Line in Israel-West Bank relations. Using a descriptive-analytical approach and relying on archival sources, the paper assesses the political significance of this line before and after the June 1967 Six-Day War, analyzing its administrative and legal status from both domestic (Israeli and Palestinian) and international perspectives. The study also investigates how the Green Line has influenced the routing of Israel's separation barrier and the consequences of its deviations for thousands of Palestinians trapped in a "spatial captivity" between the two lines.

Results and Discussion

Israel's policies in the West Bank—including the construction of the separation barrier (2002), de facto annexation of parts of the territory, and expansion of Jewish settlements—have faced consistent opposition from the international community and human rights organizations. The International Court of Justice (2004) ruled the barrier a violation of international law, yet Israel continued its construction. Meanwhile, various peace initiatives have failed to deliver a lasting solution for the West Bank's final status. The West Bank's human and political geography has undergone drastic changes in recent decades. The growing settler population, the division of the West Bank into Areas A, B, and C under the Oslo Accords, and severe restrictions on Palestinian movement have created a new reality, severely undermining prospects for a contiguous, independent Palestinian state.

Conclusions

The Green Line is not merely a geographical boundary but a political-security fault line shaping

regional stability. Israel's military presence, recurring Palestinian resistance operations, and the involvement of extra-regional actors like the U.S. and EU have compounded the conflict's complexities. Current trends suggest that the Green Line is gradually fading from the region's territorial reality, as Israel's de facto annexation policies, coupled with the Palestinian Authority's weakness and internal Palestinian divisions, obscure the West Bank's future. However, Palestinian popular resistance and international pressure on Israel may hinder the full realization of its annexation agenda. The Green Line's evolution reflects not just a territorial division but a clash of competing narratives over sovereignty and national identity. Lasting stability will remain elusive until Palestinian rights are recognized and a just solution is achieved.

بررسی تحولات سیاسی - جغرافیایی خط سبز بین رژیم اسرائیل و کرانه باختری*

افشین کرمی ✉

نویسنده مسئول، استادیار جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران. رایانامه: a.karami@scu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>نوع مقاله: مقاله پژوهشی</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۶/۰۲</p> <p>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۰۶/۲۰</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۷/۰۴</p> <p>کلیدواژه‌ها: خط سبز، فلسطین، مرز، مناقشه، کرانه باختری.</p>	<p>این پژوهش به دنبال ردپای تاریخ سیاسی و جغرافیایی خط سبز در طول مراحل جداگانه تحول آن است. این پژوهش، علامت‌گذاری عجیب این خط و شیوه‌ای که این مرز مردمان محلی را تحت تأثیر قرار داده و منجر به جابجایی اقتصادی و اجتماعی هزاران نفر از مردم شده است را مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد. در واقع مقاله حاضر با روش توصیفی و تحلیلی و بر پایه تحلیل منابع کتابخانه‌ای، اهمیت سیاسی این خط را قبل و بعد از جنگ شش روزه ژوئن ۱۹۶۷ مورد بررسی قرار می‌دهد و به وضعیت اداری و قانونی آن، هم از منظر داخلی (اسرائیلی و فلسطینی) و هم از منظر خارجی (جامعه بین‌الملل) می‌پردازد. بنابراین در پژوهش حاضر، اهمیت این خط در تعیین مسیریابی دیوار/مانع/حصار/حائل/امنیتی ساخته شده و اهمیت انحرافات ایجاد شده بین این دو خط در شیوه زندگی روزمره هزاران نفر از مردمی که به صورت گروگان‌های فضایی بین این دو خط گرفتار شده‌اند، مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که پیش از دهه ۱۹۳۰، هیچ سخنی از تقسیم‌بندی در داخل قلمروهای فلسطینی غرب رودخانه اردن مطرح نبود. تقسیم‌بندی دوفاکتوی ۱۹۴۹ در نتیجه ایجاد رژیم اسرائیل و درگیری و توافقات آتش‌بس متعاقب آن در کمتر از شصت سال اتفاق افتاد. طی آن شصت سال، خط سبز به مدت نوزده سال یک مرز مهر و موم شده بود. از آن زمان به بعد یک خط اداری حائل در ناحیه تحت کنترل و اشغال شده توسط اسرائیل بوده است.</p>

استناد: کرمی، افشین. (۱۴۰۴) بررسی تحولات سیاسی - جغرافیایی خط سبز بین رژیم اسرائیل و کرانه باختری، پژوهش‌های نوین سیاست جغرافیایی، ۲ (۱)، ۵۳-

۶۸



DOI: <https://doi.org/10.22034/nrpg.2.1.3>

ناشر: دانشگاه لرستان

مقدمه

از سال ۱۹۹۶ میلادی اسرائیل طرح‌هایی را برای جلوگیری از نفوذ مبارزان فلسطینی از ناحیه کرانه باختری رود اردن بررسی می‌کرد. در پی افزایش عملیات‌های استشهادهای مبارزان فلسطینی، اسرائیل در سال ۲۰۰۴ تصمیم گرفت شبکه‌ای از دیوار و موانع را در کرانه باختری رود اردن ایجاد کند که از آن به دیوار حائل تعبیر می‌شود. در بعضی از بخش‌ها، دیوار حائل حدود ۷/۵ کیلومتر از خط سبز فاصله می‌گیرد تا شهرک‌های یهودی‌نشین را در بر بگیرد؛ در حالی که اردوگاه‌های فلسطینیان را به محاصره در می‌آورد (Habibzadeh, 2005: 70). «خط سبز» نام خط جداسازی بین اسرائیل و کرانه باختری است و یادآور یکی از دیرپاترین و خونین‌ترین منازعات جاری جهان است. این مرز از همه جهت یک مرز «عجیب» است. مرزی که حتی پس از گذشت شصت سال از استقلال، چیزی بیش از یک خط آتش‌بس نیست؛ نه توسط هیچ معاهده بین‌المللی به رسمیت شناخته شده است و نه تا همین اواخر حتی حصار یا مانعی فیزیکی برای مشخص کردن حضور این مرز وجود داشت. این مرز در سال ۱۹۴۹ در نتیجه تأسیس رژیم اسرائیل و متعاقب آن جنگ استقلال اسرائیل و جنگ شش روزه ۱۹۶۷ بر این چشم‌انداز تحمیل گردید و توسط رژیم اسرائیل از تمام نقشه‌های رسمی حذف گردید و این مرز مرده اعلام شد؛ در حالی که هم‌زمان، این مرز خط جداسازی سیاسی و اداری اسرائیلی‌ها و اعراب فلسطینی بود. اخیراً این مرز به خاطر مانع امنیتی/حائل اسرائیل که در برخی نقاط در امتداد این خط ساخته شده موضوع بحث و جدل‌های مختلفی بوده است؛ اما در بخش‌های دیگر، از خط داخل کرانه باختری منحرف شده است؛ بنابراین به طور بالقوه قلمروهای اشغالی را به اسرائیل الحاق کرده است (Newman, 2012: 120). این پژوهش به دنبال ردپای تاریخ سیاسی و جغرافیایی خط سبز در طول مراحل جداگانه تحول آن است. این پژوهش، علامت‌گذاری عجیب این خط و شیوه‌ای که این مرز مردمان محلی را تحت تأثیر قرار داده و منجر به جابجایی اقتصادی و اجتماعی هزاران نفر از مردم شده است را مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد.

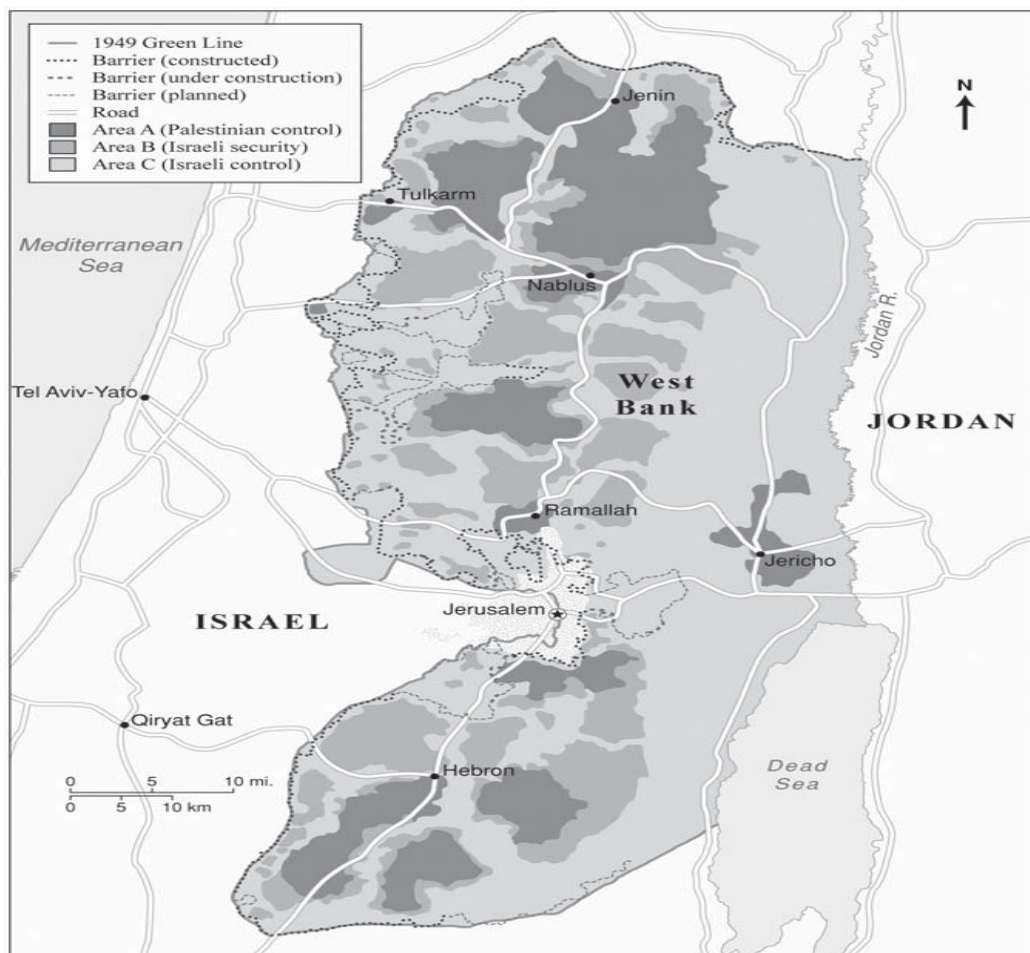
مبانی نظری

مرزها یک پدیده اجتماعی هستند که با بنیادهای سازمان سرزمینی جامعه و روانشناسی انسان گره خورده‌اند. جغرافیدانان اولین کسانی هستند که شروع به مطالعه مرزها کردند. مسائل مرزها از هر نوعی که باشند تعیین حدود آنها یکی از مشکلات اصلی جغرافیا است. تاریخ بشر عمدتاً تاریخ جنگ‌ها است و هدف نهایی بیشتر این جنگ‌ها تغییر مرزها بود. دولت‌ها و سیاست‌گذاران باید ادعاها و الحاقات سرزمینی را توجیه کنند، و با ترسیم مجدد مرزها، نیاز به تحقیقات کاربردی درباره تعیین حدود و مرزبندی آنها وجود دارد (Karami & Amiri, 1400: 184). تاریخچه مرزها ارتباط زیادی با تلاش‌های دولتمردان و دولت‌ها برای کنترل آزادی حرکت مردم دارد. از نظر ریچارد هارتشورن، جغرافیا مطالعه تفاوت‌های ناحیه‌ای بود. بر این اساس، تحقیقات وی در مورد مرزها ریشه در مطالعه چشم‌انداز مرز داشت. وی عقیده داشت تعامل بین مرزهای سیاسی و چشم‌اندازهای فرهنگی منبع مهمی برای تفاوت‌های فضایی است (Sevastianov et al, 2015: 27). از ابتدای مطالعات مرزی و در طول ظهور ژئوپلیتیک کلاسیک، مرزها همواره به‌عنوان ابزاری برای واپایش سرزمینی در نظر گرفته شده‌اند؛ به همین دلیل است که قبل از جنگ جهانی دوم مسئله ترسیم مطلوب مرز (گاهی اوقات با فرض تصرف قلمروهای مجاور) در کانون توجه علمی قرار داشت. پس از جنگ جهانی دوم و فروپاشی امپراتوری‌های استعماری اروپایی، «نظریه مرزهای طبیعی» محبوبیت خود را از دست داد. این اتفاق درباره مطالعات مرزی نیز تا حدودی رخ داد؛ زیرا جریان اصلی نظریات روابط بین‌الملل در دوره پس از جنگ (به‌ویژه واقع‌گرایی) برای مسائل مرزی اهمیت کمی قائل می‌شد. چون به این نتیجه رسیده بودند که این مسائل در برابر تسلیحات مدرن، جریان‌های اطلاعات، جنبش‌های فراملی و ... کمک چندانی نمی‌کنند. بازنمایی‌های ژئوپلیتیکی سنتی و «نظریه مرزهای طبیعی» به‌طور خاص، اکنون منسوخ به نظر می‌رسند، اما هنوز هم پتانسیل نقش‌آفرینی دارند. در کالبد «مرزهای طبیعی»، حصارها می‌توانند به‌عنوان تلاشی به‌منظور ایجاد جایگزین‌های مصنوعی برای موانع طبیعی مفهوم‌آفرینی شوند؛ آن هم در دوره‌ای که تصرفات مطلوب سرزمینی بسیار دشوارتر از

قبل شده است (هرچند یک کشور قدرتمندتر، همان‌طور که در عمل هم می‌توان دید، می‌تواند به‌منظور ارتقای عملکردی خود حصار را بر روی یک قلمرو مورد اختلاف بنا کند). برخلاف فرض واقع‌گرایان درباره بی‌اهمیتی مرزهای مدرن به‌عنوان سپرهای حفاظتی، حصارها هنوز هم حائز اهمیت هستند. هیچ سلاحی وجود ندارد که به راحتی باعث بی‌اهمیتی حصار شود. حصارها حتی در برابر فشارهای سیاسی و اقدامات شبه‌نظامی بسیار نوآورانه نیز پایدار و مقاوم هستند. پیش‌بینی پیامدهای مواجهه بین یک کشور حصارکشی شده و متجاوزان تقریباً همیشه دشوار است (Karami, 2022: 328). در نظریات معاصر (به‌طور خاص در ایده‌های پیچیده پست‌مدرنیسم، ساختارگرایی و مطالعات انتقادی) مرزها نه به‌عنوان واقعیتی فیزیکی بلکه به‌عنوان نوعی محصول ذهنی مفهوم‌آفرینی شده‌اند. در بسیاری از این نظریات، همان‌طور که پروزوروف خاطر نشان می‌کند، «خصوصیت گفتمان سیاسی معاصر نسبت به مرزها» وجود دارد و گرایش‌هایی که سعی در «سیاه‌نمایی» آن‌ها دارند، برجسته‌تر هستند (Prozorov, 2008: 26).

روش تحقیق

مقاله حاضر با روش توصیفی و تحلیلی و بر پایه تحلیل منابع کتابخانه‌ای، اهمیت سیاسی این خط را قبل و بعد از جنگ شش روزه ژوئن ۱۹۶۷ مورد بررسی قرار می‌دهد و به وضعیت اداری و قانونی آن، هم از منظر داخلی (اسرائیلی و فلسطینی) و هم از منظر خارجی (جامعه بین‌الملل) می‌پردازد. بنابراین در پژوهش حاضر، اهمیت این خط در تعیین مسیریابی دیوار/ مانع/ حصار/ حائل/ امنیتی ساخته‌شده و اهمیت انحرافات ایجادشده بین این دو خط در شیوه زندگی روزمره هزاران نفر از مردمی که به صورت گروگان‌های فضایی بین این دو خط گرفتار شده‌اند، مورد بررسی قرار گرفته است.



شکل ۱- مانع امنیتی/مسیرهای حمل‌ونقل/ نواحی کنترل

منبع: Diener&Hagen, 2010

معرفی محدوده مورد مطالعه

منطقه مورد بررسی این پژوهش، خط سبز (Green Line) یا مرزهای ۱۹۴۷ است که پس از جنگ اعراب و اسرائیل در سال ۱۹۴۹ ترسیم شد و به عنوان مرزی موقت بین اسرائیل و کرانه باختری شناخته می‌شود. این خط که از شمال تا جنوب امتداد دارد، نه تنها یک تقسیم‌بندی جغرافیایی، بلکه نمادی از تنش‌های سیاسی و مناقشات طولانی مدت بین اسرائیل و فلسطینیان است. کرانه باختری با ترکیب جمعیتی عمدتاً فلسطینی و حضور شهرک‌های یهودی‌نشین اسرائیلی، به یکی از پیچیده‌ترین مناطق ژئوپلیتیکی جهان تبدیل شده است. تحولات اخیر از جمله گسترش شهرک‌سازی‌ها، دیوار جداکننده و تلاش برای الحاق بخش‌هایی از این منطقه به اسرائیل، اهمیت مطالعه این مرز و تأثیرات آن بر روابط سیاسی و جغرافیایی دو طرف را بیش از پیش آشکار ساخته است.

یافته‌های تحقیق

پیشینه تاریخی خط سبز

علامت‌گذاری و تعیین حدود خط سبز در جزیره رودز^۱ اندکی پس از توقف درگیری مسلحانه و پیکار مستقیم بین کشور تازه ایجاد شده اسرائیل و همسایگان عرب آن در سال ۱۹۴۹ صورت گرفت. مذاکرات اسرائیل به طور جداگانه انجام شد؛ اما با چهار کشور اطراف آن یعنی مصر، اردن، سوریه و لبنان به صورت هم‌زمان مذاکره صورت گرفت. ناحیه‌ای که تا پیش از تأسیس اسرائیل در مه ۱۹۴۸ بخشی از سرزمین قیمومیتی فلسطین تحت کنترل بریتانیا بود، بین اسرائیل و اردن مورد مذاکره قرار گرفت و منتهی به ایجاد یک قلمرو سیاسی جدید در شرق رودخانه اردن گردید که می‌بایست توسط کشور اردن اداره و توسط یک مرز از اسرائیل جدا شود. این مرز نام خط سبز را بر خود گرفت؛ زیرا رنگ جوهری که نخستین بار این مرزها را بر روی نقشه‌ها به تصویر کشید سبز رنگ بود. ایده تقسیم‌بندی قلمرو قیمومیتی فلسطین ایده جدیدی نبود. قیمومیت اصلی توسط جامعه ملل به دنبال فروپاشی نهایی امپراتوری عثمانی پس از پایان جنگ جهانی اول به بریتانیا اعطا شده بود. این قیمومیت شامل اسرائیل کنونی و قلمروهای کرانه باختری و نیز بخش زیادی از ناحیه بزرگ‌تر مناطق بیابانی تا شرق رودخانه اردن می‌شد. در سال ۱۹۲۱، دولت بریتانیا تصمیم به ایجاد کشور جدید ماوراء اردن^۲ گرفت که تمام قلمرو قیمومیت را تا شرق رودخانه اردن در بر می‌گرفت و مرز بیرونی این ناحیه را که به عنوان فلسطین شناخته می‌شود در امتداد مسیر خود رودخانه بازتعریف می‌کرد (Brawer, 2002: 98).

قلمرو باقیمانده، شامل تمام نواحی که امروزه توسط اسرائیل، کرانه باختری و نوار غزه پوشش داده شده، مساحتی کمتر از ۲۵۰۰۰ کیلومتر مربع را به خود اختصاص می‌داد. همان‌طور که تنش‌ها بین مردم عرب و یهودی قلمرو فلسطین در طول دهه‌های ۱۹۲۰ و ۱۹۳۰ افزایش پیدا می‌کرد، دولت بریتانیا از اواسط دهه ۱۹۳۰ به بعد شروع به بررسی طرح‌هایی کرد که هدف آن تقسیم این قلمرو به دو موجودیت سیاسی بود؛ یکی یهودی و دیگری عرب. در اواخر دهه ۱۹۳۰، کمیسیون‌های سلطنتی پیایی، کمیسیون‌های پیل و وودوارد^۳ یک سری پیشنهادات را با هدف تقسیم سرزمینی ارائه کردند که محل جمعیت‌های یهودی و عرب را در نظر گرفته بود و سعی کرده بود رشد جمعیتی مورد انتظار و توسعه سرزمینی هر دو گروه ملی را مورد ارزیابی قرار دهد (Biger, 2008: 67). پس از یک وقفه در طول دوره جنگ جهانی دوم، تنش‌ها بین این دو گروه ملی حتی شدیدتر هم شد؛ به ویژه به خاطر اینکه تمایلات پسا هولوکاست^۴ مردم یهودی این امکان را فراهم می‌نمود تا کشورشان را در قلمروهای اشغالی مورد ادعای خود برقرار کنند.

در اواخر دهه ۱۹۴۰، دولت بریتانیا تصمیم به چشم‌پوشی از قیمومیت خود گرفت و این قلمرو را به سازمان ملل بازگرداند؛ این سازمان نیز به نوبه خود کمیته‌ای را برای ترسیم یک نقشه تقسیم‌بندی سرزمینی راهی آنجا کرد. کمیته ویژه سازمان ملل در مورد فلسطین^۵ نقشه‌ای را پیشنهاد کرد که در آن هر دو کشور یهودی و عرب از دو بخش سرزمینی تشکیل می‌شدند؛ در حالی که ناحیه

1. Rhodes

2. Transjordan

3. Peel and the Woodward Commissions

4. Post-Holocaust

5. UNSCOP (United Nations Special Committee on Palestine)

بیت‌المقدس تحت کنترل و محاصره رژیم اسرائیل باقی ماند (Gilbert, 2005: 99). این پیشنهاد تقسیم‌بندی بود که در نوامبر ۱۹۴۷ در مجمع عمومی سازمان ملل رأی آورد و به ایجاد رژیم اسرائیل در مه ۱۹۴۸ مشروعیت داد، و فرماندار عالی و آخرین نیروهای بریتانیا بلافاصله آن آنجا را ترک کردند.

عدم پذیرش این تقسیم‌بندی از سوی اعراب منجر به منازعه مسلحانه بین رژیم اسرائیل و همسایگان آن گردید. در طول این جنگ، نیروهای مسلح اسرائیل موفق شدند کنترل قطعات بزرگی از قلمرو را فراتر از آن قلمروی که توسط کمیسیون ویژه سازمان ملل پیشنهاد شده بود به دست بیاورند؛ از جمله مناطق نسبتاً خالی از سکنه بیابان نگو^۱ تا جنوب، که تا عقبه واقع در شمالی‌ترین نقطه دریای سرخ می‌رسید. در همین زمان، به خاطر جمعیت نسبتاً متراکم فلسطینی در نواحی مرتفع داخلی، همراه با فقدان وجود شهرک‌های یهودی در این نواحی، ارتش اسرائیل تلاشی برای کنترل نواحی‌ای که سرانجام تبدیل به کرانه باختری شد صورت نداد. در طول این جنگ بود که ریشه‌های مشکل آوارگان فلسطینی ایجاد شد؛ با خروج حدود هفتصد هزار آواره، طولی نکشید که جریانی برابر همین تعداد پناهندگان و مهاجران یهودی از کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا به ویژه عراق، مراکش و یمن راهی آنجا شدند (Morris, 2004: 179). این امر موجب تغییر بنیادی توازن جمعیتی بین یهودیان و اعراب در داخل اسرائیل شد (حدود ۸۰ به ۲۰، به ترتیب). این توازن که تا امروز حفظ شده است؛ همان‌طور که در بخش پایانی این مقاله توضیح داده می‌شود، مشغله اصلی سیاست‌گذاران آینده اسرائیلی در طراحی خط جدایی سیاسی آینده و نهایی بین کشورهای مستقل فلسطین و اسرائیل است.

در طول دوره نوزده ساله بین تحمیل خط سبز و گشایش آن در ۱۹۶۷، چشم‌اندازهای سکونت در هر دو طرف این مرز مهر و موم شده دستخوش فرایندهای متفاوت توسعه فضایی قرار گرفت. در طرف اسرائیلی، روستاهای اعراب فلسطینی شاهد توسعه کلی بودند که در طول سال‌های شکل‌گیری این کشور اتفاق افتاد؛ در حالی که روستاهای طرف کرانه باختری خودشان را کاملاً از کرانه‌های اقتصادی و فضایی سابق خود در اسرائیل جدا کرده دریافتند. افزون بر این، کشور اردن منطقه مرزی جدید را به عنوان نوعی منطقه رویارویی می‌دید و فراتر از سیل تأسیسات نظامی و اردوگاه‌های نظامی هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری دیگری در این جوامع انجام نداد. این امر جریان رو به خارج بسیاری از فلسطینی‌های کرانه باختری را به راه انداخت؛ به ویژه کسانی که در مجاورت این مرز قرار داشتند؛ با این هدف که فرصت‌های اقتصادی و آموزشی جایگزینی را خارج از این منطقه، به ویژه در کشورهای حوزه خلیج فارس پیدا کنند. زمانی که مرز در سال ۱۹۶۷ باز شد، نیمرخ جمعیتی، آموزشی، اجتماعی و اقتصادی روستاهای عرب فلسطینی در هر دو طرف این مرز بسیار متفاوت از یکدیگر بود؛ روستاهایی که تنها نوزده سال پیش از آن بخشی از یک ناحیه قومی - فضایی واحد بودند (Zertal & Eldar, 2007: 11).

فرایند علامت‌گذاری و تحمیل خط سبز

علامت‌گذاری و تعیین حدود این مرز جدید که اسرائیل را از کرانه باختری جدا می‌کرد، در گفتگوهای آتش‌بس رودز در سال ۱۹۴۹ انجام گرفت. عامل کلیدی در تعیین مسیر این مرز در منطقه‌ای که هرگز پیش از آن تقسیم نشده بود، محل استقرار نیروهای مسلح در پایان جنگ بود. این امر به نوبه خود، با توسعه فضایی شهرک‌های یهودی قبل از تأسیس اسرائیل تحت تأثیر قرار گرفته بود. درست یا غلط، جنگ ایجاد رژیم اسرائیل منجر به این شد که ناحیه غربی رودخانه اردن تحت کنترل نیروهای اردنی قرار بگیرد؛ همراه با یک بخش کوچک در شمال که توسط نیروهای عراقی کنترل می‌شد. با فراهم آوردن امکان چند تغییر جزئی و معاوضه سرزمینی به علاوه گنجانیدن یک شاهراه حمل و نقل اصلی بین شهرهای اسرائیلی خدرا و افولا^۲، خط سبز تا حد زیادی نمایان‌گر پیامد این جنگ بود. با توجه به مقیاس فضایی بسیار کوچک این منطقه مورد مناقشه و ضخامت قلمی که برای ترسیم این خط مورد استفاده قرار گرفت، مشکلاتی در طول پیاده‌سازی آن ایجاد شد که تغییراتی موضعی را در مسیر این خط ضروری نمود. این امر منجر به تقسیم برخی روستاهای عرب گردید؛ یک بخش در طرف اسرائیل باقی ماند و بخش دیگر در قلمرو تازه

1. Negev Desert
2. Hadera and Afula

تأسیس کرانه باختری قرار گرفت. در بسیاری از موارد، برخی روستاها در دامنه‌های پایین‌تر، منطقه مرتفع خود را در طرف کرانه باختری می‌دیدند در حالی که زمین‌ها و کرانه‌های کشاورزی آنها در طرف اسرائیلی و در زمین‌های کم‌ارتفاع و نسبتاً هموار دشت ساحلی باقی مانده بود. در نهایت، ارتش اسرائیل مانع عبور آنها از مرز شد و این زمین‌ها به تدریج به شهرک‌های اشغالی تبدیل شد که در اواخر دهه ۱۹۴۰ و ۱۹۵۰ ایجاد شدند (Newman, 2005: 80). به همین شکل، فلسطینی‌هایی که در طی جنگ به قصد بازگشت از روستاهای خود گریخته بودند زمانی که نبرد پایان یافت دیگر نتوانستند به روستاهای خود بازگردند. آنها مجبور شدند در اردوگاه‌های آوارگان فلسطینی در سراسر کرانه باختری و کشورهای همسایه ساکن شوند؛ در حالی که بسیاری از روستاهای آنها تحت اشغال رژیم اسرائیل درآمد.

اسرائیل نواحی مرزی جدید خود را به صورت مناطقی می‌دید که در آن برقراری حضور غیرنظامی بیش‌تر و فراتر از تأسیسات نظامی ضروری و لازم است. این ناحیه در بخشی از این کشور به عنوان یک موضع ایدئولوژیک دیده می‌شد؛ موضعی که مدعی تمام نواحی سرزمینی بود که اکنون از طریق فرایند فعال استعمارگری زمین در اختیار داشتند؛ شبیه آن چیزی که قبل از تأسیس کشور اتفاق افتاده و نواحی این کشور را تحت کنترل یهودیان درآورده بود (Weizman, 2007: 84). بنابراین، دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ شاهد فرایند ساخت بی‌رویه شهرک در امتداد مرز لبنان در شمال و مرز خط سبز در مرز کشور بود.

مراحل مختلف تکوین خط سبز

جنگ شش روزه ژوئن ۱۹۶۷ به پیروزی اسرائیل و اشغال کرانه باختری، نوار غزه و بلندی‌های جولان منتهی گردید. خط سبز در عمل باز شد و امکان جابجایی مردم از یک طرف به طرف دیگر برقرار گردید. در این دوره کوتاه، این امر برای فلسطینیان هر دو طرف که آرزوی دیدار خانواده‌های خود را داشتند بسیار سودمند بود، در حالی که در درازمدت باعث شد فلسطینیان برای یافتن کار عمدتاً به عنوان نیروی کار ارزان در مکان‌های ساخت و ساز و در رستوران‌ها و نیز به عنوان نظافت‌چی، از کرانه باختری راهی اسرائیل شوند. در اواخر دهه ۱۹۸۰، پیش از وقوع انتفاضه اول، برآورد می‌شد که بیش از ۱۲۰ هزار فلسطینی در بازار کار اسرائیل مشغول به کار باشند؛ اکثریت آنها صبح و عصر هر روز از مرز خط سبز می‌رفتند و می‌آمدند. این یک منظره رایج بود که در چهارراه‌ها و تقاطع‌های اصلی منتهی به اسرائیل از کرانه باختری در ساعات اولیه صبح دیده می‌شد؛ منظره‌ای که سیل کارگران آماده برای جستجوی شغل روزمزد را نشان می‌داد (Vallet, 2021: 311).

گشوده شدن خط سبز به سادگی حرکت در یک جهت را امکان‌پذیر نمی‌کرد. برای جمعیت صهیونیست رژیم اسرائیل، به‌ویژه کسانی که از ارزش‌های ملی - مذهبی یهودی الهام می‌گرفتند، تسخیر کرانه باختری توسط اسرائیل چیزی بیش از «آزادسازی» محل‌های کلیدی و مکان‌های پادشاهی باستان اسرائیلی و توراتی نبود. در نظر آنان، لازم بود که اسرائیل به‌عنوان بخشی از هرگونه توافق صلح آینده از این قلمروهای اشغال‌شده چشم‌پوشی نکند. به عنوان ابزارهایی برای جلوگیری از وقوع چنین اتفاقی، موج جدیدی از شهرک‌سازی بی‌رویه و غیرمجاز از میانه دهه ۱۹۷۰ به بعد صورت گرفت. در سایه حمایت جنبش جناح راستی گوش امونیم^۱، هدف ایجاد شهرک‌سازی‌های جدید در سراسر کرانه باختری بود تا این قلمرو را از طریق روش‌های کلاسیک استعمار شهری و کنترل سرزمینی حفظ کنند (Newman, 2007: 14). این امر با مخالفت دولت‌های کارگری آن زمان روبرو شد که کرانه باختری را به عنوان یک مهره پیاده سرزمینی می‌دیدند که می‌بایست به عنوان دستاویز چانه‌زنی با اردن در ازای قرارداد صلح مورد استفاده قرار بگیرد. اما این وضعیت به دنبال به قدرت رسیدن رژیم جناح راستی لیکود^۲ و نخست‌وزیری مناخیم بگین^۳ در سال ۱۹۷۷ دستخوش تغییر گردید؛ دولتی که چراغ سبز شهرک‌سازی گسترده را در سراسر منطقه صادر کرد. نه تنها عبور روزانه از خط سبز در هر دو جهت متوقف شد، بلکه به تدریج عناصر فیزیکی مرز پیش از ۱۹۶۷ نیز حذف شد. تلاش آگاهانه‌ای از سوی سیاست‌گذاران صورت می‌گرفت تا استدلال کنند این مرز خط سبز مصنوعی ناپدید شده و دیگر وجود خارجی ندارد. به دستور رژیم اسرائیل، اداره نقشه‌برداری مسئول نقشه‌برداری کشور و حذف خط سبز از تمام نقشه‌های رسمی شد؛ در حالی که کتاب‌های درسی

1. Gush Emunim
2. Likud
3. Menachem Begin

مدارس نیز نقشه‌هایی را نمایش می‌دادند که هیچ مرز داخلی در آن نشان داده نمی‌شد. آنها به دستور وزیر آموزش و پرورش یولی تامیر^۱ تقریباً تا چهل سال بعد یعنی تا سال ۲۰۰۷ دوباره ظاهر نشدند. بیانیه‌های دولتی و عمومی رژیم اسرائیل مبنی بر این بود که خط سبز از بین رفته و دیگر مرزی که بر خلاف واقعیت‌های کارکردی و اداری این خط بود، ساخته نمی‌شود. دولت‌های صهیونیستی، حتی آن دسته از کابینه‌های جناح راستی که آرزوی حفظ کنترل درازمدت قلمروهای اشغالی را داشتند، برای تصویب هر نوع قانون رسمی الحاق هیچ تلاشی انجام ندادند. این امر تا حدودی به خاطر این بود که آنها از اعتراض بین‌المللی گسترده‌ای که چنین حرکتی می‌توانست در پی داشته باشد آگاه بودند؛ همچنین بدین خاطر بود که کرانه باختری یک جمعیت بزرگ و در حال رشد فلسطینی را در بر می‌گرفت. الحاق این قلمرو به معنی آن بود که کل جمعیت ساکن کرانه باختری از حق شهروندی کامل اسرائیلی برخوردار می‌شدند، امری که به طور قابل‌ملاحظه‌ای اکثریت جمعیتی یهودی اسرائیل را کم‌رنگ می‌کرد. بنابراین، فلسطینیان ساکن کرانه باختری بدون تابعیت باقی ماندند و عموزادگان آنها که در داخل اسرائیل سکونت داشتند شهروندی خود را در آن کشور حفظ کردند. تمام فعالیت‌ها در کرانه باختری، حتی فعالیت‌هایی که دارای ماهیت غیرنظامی بود، از جمله تأسیس شهرک‌ها، با صلاحیت دولت نظامی این منطقه انجام می‌شد و نه به طور مستقیم از طریق وزارت‌خانه دولتی مربوطه در بیت‌المقدس یا تل‌آویو. نتیجه این امر ادامه موجودیت مرز خط سبز بود. اگرچه این عنصر در بسیاری از بخش‌های دیگر قابل مشاهده نبود، اما هنوز اثر قدرتمندی بر امکان ایجاد توسعه، ایجاد زیرساخت‌ها و ارائه خدمات عمومی داشت.

این واقعیت که خط سبز هم‌زمان هم «محو شده بود» و هم «وجود داشت» در جمعیت غیرنظامی اسرائیلی نیز باعث ایجاد شک و تردید شده بود. اسرائیلی‌هایی که حاضر به عبور از کرانه باختری نبودند به خاطر ترس از ایمنی خود و یا به دلایل اخلاقی ضد‌اشغالی از سفر به قلمروهای اشغالی خودداری می‌کردند، همیشه مطمئن نبودند که نقطه دقیق عبور کجا واقع شده است. مقامات نظامی برای سربازان بسته به اینکه در کدام طرف خط سبز قرار داشته باشند مجموعه قواعد متفاوتی را در مورد شرایطی که تحت آن می‌توانستند از مهمات استفاده کنند، صادر می‌کردند. اما زمانی که آنها می‌بایست این دستورات را اجرا می‌کردند، حتی در جلسات آموزشی، برای آنها اغلب مشخص نبود که در کدام طرف این خط قرار دارند و در نتیجه نمی‌دانستند که آیا اجازه دارند از مهمات خود استفاده کنند یا خیر.

خط سبز همچنین با ساخت اولین بخش‌های بزرگراه سراسری جدید شمال - جنوب اسرائیل در طول دهه ۱۹۹۰ و اوایل ۲۰۰۰ شروع به ایفای نقش کرد. این شاهراه حمل و نقل اصلی به منظور پرهیز مسافران از مرکز کلان‌شهری پرجمعیت کشور و به طور کلی برای سهولت رفت و آمد در نظام جاده‌ای پرتراфик اسرائیل ساخته شد. در مرکز قلمروهای اشغالی، چنین برنامه‌ریزی شده بود که این مسیر تا جایی که امکان دارد از شهرها دور باشد؛ اما به همان اندازه نیز کاملاً در داخل اسرائیل قرار داشته باشد. به عبارت دیگر، این بزرگراه نباید از مرزی که «وجود نداشت» عبور می‌کرد. پس از اتمام آن، امتداد این بزرگراه به موازات خط سبز کشیده شده بود؛ در برخی نقاط کمتر از چند صد متر با این مرز فاصله داشت. با توجه به این واقعیت که دیوار/حصار حائل نیز در این منطقه ساخته شده بود، مسافران این بزرگراه همان‌طور که به صورت روزانه رفت و آمد می‌کردند اکنون می‌توانستند جلوه‌های قابل‌رؤیت این مرز سیاسی در حال تکامل را نظاره کنند. با این حال یک نقشه وجود دارد که همچنان محل دقیق مرز را نشان می‌دهد. از آنجا که دولت اسرائیل هیچ تلاشی برای الحاق دوفاکتوی کرانه باختری انجام نداده بود، به دنبال آن دولت محلی و مقامات شهرداری نمی‌توانستند ناحیه اداری و قضایی خود را از یک طرف این خط به طرف دیگر توسعه دهند. اگر هم این کار را انجام می‌دادند مستلزم عبور و مرور از مرز «لاوجود» بود. آنها تنها می‌توانستند در طرف خودی خط سبز گسترش پیدا کنند. هر کس که با نقشه مقامات دولت محلی رژیم اسرائیل آشنا بود به سادگی می‌توانست با دنبال کردن مرزهای بیرونی شهری و روستایی شهرداری‌های همسایه از شمال تا جنوب، مسیر دقیق مرز خط سبز را پیدا کند (Diener&Hagen,2010:95).

همین موضوع در مورد ساخت و توسعه شهرک‌های صهیونیست‌نشین نیز صدق می‌کند. آنها می‌توانستند در هر دو طرف خط سبز شهرک بسازند؛ اما آنها هرگز نمی‌توانستند از این خط عبور کنند. بنابراین دو جامعه در مجاورت یکدیگر قرار گرفته بودند؛ اما در هر طرف این خط، وضعیت کاملاً متفاوت از طرف دیگر بود. یکی از آنها یک جامعه مشروع بود که در داخل اسرائیل قرار داشت؛

در حالی که دیگری شهرکی بود که توسط اسرائیل برخلاف هنجارهای بین‌المللی در قلمروهای اشغالی ساخته شده بود؛ هنجارهایی که تداوم ساخت و توسعه شهرک‌های اسرائیلی در کرانه باختری را محکوم می‌کرد. شاید شگفت‌آور نباشد که اکثریت قریب به اتفاق شهرک‌نشینان اسرائیلی کرانه باختری در جوامعی زندگی می‌کنند که در مجاورت خط سبز واقع شده‌اند. در این اولویت مکانی، آنها از مزایای مالی و مالیاتی بهره‌مند می‌شدند که رژیم اسرائیل به عنوان یک مشوق سیاسی به شهرک‌نشینان داده بود؛ در حالی که هم‌زمان رفت و آمدهای آنها فقط اندکی از مراکز اصلی ناحیه کلان‌شهری اسرائیلی در مناطق گوش‌دان^۱ و تل‌آویو فاصله داشت. به این شیوه، خط سبز با شروع در منطقه مرکزی شهر و گسترش تا مناطق حومه و برون‌حومه منطقه کلان‌شهری، به عنوان نقطه گسست عمده در فاصله فروپاشی اثر قیمت‌های زمین عمل می‌کرد. برای هر کس که بنا به دلایل ایدئولوژیکی یا اخلاقی مخالف سکونت در قلمروهای اشغالی نبود، انتخاب مطلوب مکانی همراه با مزایای حداکثری، درست در آن سوی خط سبز واقع شده بود. این امر به صورت برقراری فرایند استعمار حومه‌ای توصیف می‌شود که در آن اهداف سیاسی کنترل سرزمینی از طریق استعمار نواحی حومه‌ای در مناطق داخلی کلان‌شهری حاصل می‌شود (Kershner, 2005: 301).

حاکم شدن گفتمان امنیتی بر خط سبز

در طول بیست سال نخست اشغال، اسرائیلی‌ها و فلسطینی‌ها در قلمرو یکدیگر با ایمنی نسبی سفر می‌کردند؛ تا حدی که بسیاری از اسرائیلی‌ها مبادرت به فعالیت‌های تجاری در شهرها و بازارهای فلسطینی کرده بودند. مسائل امنیتی در پی وقوع انتفاضه اول، قیام معروف فلسطینیان غیرنظامی علیه اشغالگری اسرائیل، دوباره در اواخر دهه ۱۹۸۰ پدیدار شد. از این نقطه به بعد بود که بسیاری از اسرائیلی‌ها سفر به کرانه باختری را متوقف کردند؛ به‌ویژه در روزهای شنبه، زمانی که بسیاری از فروشگاه‌ها در اسرائیل به دلیل محدودیت‌های سبت^۲ بر تجارت و کسب و کار، بسته بودند. این امر برای بسیاری از شرکت‌های تجاری فلسطینی که کالاها و خدمات ارزان به مصرف‌کنندگان اسرائیلی عرضه می‌کردند ضربه اقتصادی مرگ‌باری بود.

پیش از وقوع انتفاضه، وارد غزه یا کرانه باختری شدن برای صهیونیست‌ها یک امر عادی بود. اما در پی تعدادی از حوادث که در آن برخی شهروندان صهیونیست کشته شدند، این جریان متوقف شد. در طول دهه ۱۹۹۰، به طور فزاینده در نقاط ورود و خروج از کرانه باختری موانع جاده‌ای قرار داده شد. افزون بر این، در کرانه باختری اغلب در طول دوره‌های جشنواره یا در پی وقایع تروریستی بزرگ مقررات منع آمد و شد توسط مقامات اسرائیلی وضع می‌شد. هر زمان که این اتفاق می‌افتاد محل موانع جاده‌ای و موانع موقت که همواره در نقاط امتداد خط سبز قرار داشت، تصویر این خط را به عنوان یک مرز به جای تضعیف شدن، تقویت می‌کرد (Diener & Hagen, 2010: 98).

گفتمان امنیتی‌سازی در پی انتفاضه دوم و به دنبال شکست گفتگوهای صلح کمپ‌دیوید و تابا^۳ بسیار شدیدتر گردید. اما بازگشت مقاومت در این زمان با رشد جنبش‌های اسلامی به شکل جنبش‌های حماس و حزب‌الله همراه بود. این امر منجر به بمب‌گذاری‌های انتحاری در نواحی پرجمعیت و شلوغ، بازارها و مراکز خرید گردید. استفاده از مقررات منع رفت و آمد و توقف کامل ورود نیروی کار فلسطینی به اسرائیل، فرایندی بود که در طول دهه ۱۹۹۰ آغاز شد و در نتیجه نیروی کار ارزان فلسطینی با هجوم نیروی کار ارزان از سایر کشورها جایگزین شد؛ نیرویی که دیگر به همان اندازه خطر امنیتی تلقی نمی‌شد؛ اما در کل تمام این اقدامات اثر اندکی بر بمب‌گذاری‌های انتحاری داشت. عملاً مهر و موم کردن کل کرانه باختری غیرممکن بود.

برای بر پا کردن حصار یا مانع امنیتی فشار زیادی بر روی رژیم صهیونیستی وجود داشت؛ مانعی که بتواند کل ناحیه کرانه باختری را احاطه کند و به عنوان مانع فیزیکی در برابر حرکت مردم در سراسر این مرز به استثنای تعداد محدودی از نقاط که به شدت کنترل می‌شد، عمل نماید. در ابتدا دولت از این سیاست حمایت نمی‌کرد؛ زیرا نشان‌دهنده ساخت مرزی بود که از پیامدهای سیاسی ورای ملاحظات امنیتی برخوردار بود. این دیدگاه به ویژه از سوی آریل شارون^۴ دنبال می‌شد که به دلیل موضع سرسختانه‌اش

1. Gush Dan

2. Sabbath

3. Camp David and Taba Peace Talks

4. Ariel Sharon

در مورد مسأله عقب‌نشینی سرزمینی، مخالفت سنتی خود با ایجاد کشور فلسطینی و پیشینه برخورد بی‌رحمانه‌اش با شبه‌نظامیان و فعالیت‌های شهادت‌طلبانه در نوار غزه معروف بود.

در نهایت فشار مردمی از تمام طیف‌های سیاسی منجر به این شد که دولت اسرائیل در برابر خواسته‌های اسرائیلی‌ها سر تسلیم فرود بیاورد. در سال ۲۰۰۲، اسرائیل ساخت مانع امنیتی خود را آغاز کرد؛ مانعی که بسیار زود به نام دیگری شناخته شد؛ حصار یا دیوار حائل (Makovsky, 2004:33). این دیوار از بخش‌های شمالی و مناطق مرکزی کرانه باختری آغاز می‌شد که بسیار آسیب‌پذیر تلقی می‌شدند. برنامه این بود که این دیوار در نهایت تمام کرانه باختری را در بر بگیرد؛ به استثنای مناطق صخره‌ای بسیار شیب‌دار واقع در جنوب ناحیه بیابانی اردن مشرف به بحرالمت^۱، که عبور از طریق آن عملاً غیرممکن بود.

شارون و دیگر مقامات دولتی اسرائیل پافشاری می‌کردند که این مانع امنیتی هیچ پیامد سیاسی گسترده‌تری ندارد. اما این دیدگاه در رویارویی با واقعیت با توجه به روشی که این دیوار/حصار و تعداد محدود نقاط ترانزیتی طبق آن ساخته شده بود و نیز ملاحظاتی که با توجه به تغییر مسیر دیوار/حصار به دور از خط سبز و به سوی کرانه باختری ایجاد کرده بود، چندان درست به نظر نمی‌رسید. در اینجا این دیوار/حصار در خدمت اهداف سیاسی رژیم اسرائیل قرار گرفته بود؛ یعنی اطمینان حاصل کردن از اینکه تا جایی که امکان دارد شهرک‌های صهیونیست‌نشین بیشتری در طرف اسرائیلی این مرز جدید باقی بماند.

برای مثال، زمانی که در اواخر دهه ۱۹۸۰ علامت جاده‌ای در تقاطع شوکت برپا گردید، یک مسافر هنوز می‌توانست از خط سبز به سوی کرانه باختری عبور کند؛ بدون اینکه از واقعیت آن آگاه باشد. اما امروز، با رسیدن به دیوار/مانع حائل حتی تا جنوب، یعنی بخش‌های نسبتاً بدون مشکل کرانه باختری، این امر دیگر امکان‌پذیر نیست. مسافرانی که به این خط می‌رسند با چالش‌های فراوانی روبرو هستند. دروازه‌ها و موانع به شدت کنترل شده از این جا به بعد مانع از رانندگی مسافران می‌شود؛ مگر اینکه مدارک، پلاک خودرو یا لهجه آنها درست باشد. فلسطینی‌ها نمی‌توانند از این مانع عبور کنند و وارد اسرائیل شوند؛ مگر اینکه جزء معدود کارگرانی باشند که از اجازه کار برخوردارند. حتی پس از آن، آنها مجبور هستند ماشین‌های خود را در طرف فلسطینی مرز رها کنند و منتظر کارفرمای اسرائیلی خود باقی بمانند تا آنها را انتخاب کند و به طرف دیگر مرز ببرد. در هر طرف این نقطه ترانزیت، سیم‌های خاردار سه‌ردیفی و حصارهای برقی در امتداد افق کشیده شده است؛ در حالی که به موازات این حصار، عمدتاً برای استفاده مسافران اسرائیلی، جاده بهبود پیدا کرده و عریض‌تر شده است (Newman, 2002:630).

در امتداد جاده دیوار/حصار پنج نقطه ترانزیتی این چنینی وجود دارد. نقاط گذرگاهی مرزی همگی در محل‌هایی ساخته شده‌اند که در آن از لحاظ جغرافیایی با خط سبز انطباق داشته باشند. اما نمی‌توان کتمان کرد که این حصار، در بسیاری از مناطق با بلعیدن بخش‌هایی از کرانه باختری و در واقع با الحاق قطعه‌هایی از این قلمرو به رژیم اسرائیل از خط سبز منحرف شده است. این مسأله در نواحی‌ای اتفاق افتاده که در آن شهرک‌های صهیونیست‌نشین قابل توجهی در مجاورت خط سبز وجود داشته است. در هر نوع آرایش سیاسی آینده، عقب‌نشینی اسرائیل از کرانه باختری می‌بایست با تخلیه شهرک‌های اسرائیلی طرف فلسطینی این خط همراه باشد. تخلیه اجباری شهرک‌ها در نوار غزه با تمام دشواری‌های آن، در مقایسه با آنچه در هارتلندهای شهرک‌های کرانه باختری انتظار آن می‌رود، فرایندی نسبتاً راحت و بی‌دردسر است. با آگاهی از این مسأله رژیم اسرائیل تلاش کرده تا تعداد شهرک‌هایی را که باید تخلیه شوند، با گنجاندن آنها در طرف اسرائیلی این حصار، کاهش دهد.

این امر دقیقاً در مناطقی روی داده که دیوان بین‌المللی دادگستری و حتی دیوان عالی اسرائیل نیز حکم داده‌اند که ساخت یک‌جانبه این مانع غیرقانونی است و می‌بایست تغییر مسیر داده شود. این مسأله بیشتر به خاطر مشکلات عملکردی است که این حصار برای ساکنان فلسطینی این نواحی ایجاد کرده و نه به خاطر مسأله شهرک‌سازی‌ها؛ زیرا این امر ساکنان را به گروگان‌های فضایی در نوار زمینی بین خط سبز تا غرب و دیوار حائل تا شرق تبدیل کرده است، در نتیجه از ورود آنها به اسرائیل جلوگیری می‌شود و آنها نمی‌توانند با سهولت به سوی کرانه باختری حرکت کنند. آنها در معرض ایست بازرسی‌های مرزی قرار دارند و در برخی موارد در تلاش ساده برای رسیدن به محل‌های کار خود، مدارس، مراقبت‌های پزشکی یا مراکز خرید محلی با تحقیر و آزار

1. DeadSea

و اذیت روبرو می‌شوند. دیوان بین‌المللی دادگستری رأی داده که این کار به منزله انکار اساسی حقوق بشر است و رژیم اسرائیل را ملزم کرده که در برخی از این نواحی مسیر حصار را تغییر دهد (Newman, 2002: 631).

برخی از ناپسندترین نتایج ساخت این مانع در میانه نواحی شهری مانند بیت‌المقدس اتفاق افتاده است. در این نواحی است که فاصله فیزیکی بین خانه‌های اسرائیلی و فلسطینی آنقدر اندک است که حصار با دیوار جایگزین شده است. در واقع این دیوارها تنها حدود ۷ درصد کل طول این مرز را تشکیل می‌دهند؛ با این حال تصاویر رسانه‌ای از مانع حائل، بر زشتی این دیوار بتنی تمرکز کرده است. ساخت این دیوار زشت نه تنها یک چشم‌انداز زشت و نقاشی‌های دیواری جدید را در بیت‌المقدس ایجاد کرده، بلکه به تحمیل مانعی فیزیکی و غیرقابل عبور برای فلسطینیان منجر شده است؛ فلسطینی‌ها اکنون برای رسیدن به محل کار یا مدرسه در طرف دیگر دیوار می‌بایست یک ساعت وقت صرف کنند. در گذشته، این کار بیش از چند دقیقه وقت نمی‌گرفت. به لحاظ سیاسی این دیوار بیت‌المقدس را به دو بخش بازتقسیم کرده است، بیت‌المقدس غربی یهودی/ اسرائیلی از جمله برخی محله‌های فلسطینی در مجاورت شهر قدیمی، و بیت‌المقدس شرقی عرب/ فلسطینی (شکل ۲). تصاویر رسانه‌ای از این دیوار بتنی بی‌تناسب و نقاشی‌های دیواری آن منجر به این شده که دولت اسرائیل برای ایجاد یک دیوار زیباتر در بیت‌المقدس تا جنوب و در امتداد جاده منطقه گوش عتصیون سرمایه‌گذاری کند. این بخش از دیوار مسافران اسرائیلی را از شهر بیت‌لحم جدا می‌کند؛ جایی که آنها هر روز برای کار به آن رفت و آمد می‌کنند. مفهوم «زیبایی‌شناختی» در چنین محیط خشونت‌بار و مناقشه‌برانگیزی این بخش از دیوار را به یکی از عجیب‌ترین مرزهای سیاسی معاصر تبدیل کرده است.



شکل ۲- دیوار حائل

شهر فلسطینی قلقیلیه^۱ واقع در مرکز این منطقه، یکی دیگر از چالش‌های مرزی است. با عبور بزرگراه سراسری اسرائیل از بین مناطق مسکونی بیرونی این شهر و نواحی مسکونی بیرونی شهر اسرائیلی کفار ساوا^۲ این دو منطقه بیش از چند صد متر از هم فاصله ندارند. این دیوار/ حصار کاملاً از سه طرف شهر را احاطه کرده و ورود و خروج از شهر به سوی کرانه باختری تنها از یک نقطه می‌تواند صورت بگیرد. تمام سایر نقاط ورود توسط موانع جدید مسدود شده‌اند؛ این امر باعث شده این گلوگاه در تمام ساعات شبانه‌روز مملو از ماشین‌ها و عابرین در حال ورود و خروج به این شهر باشد.

1. Qalqiliya
2. Kfar Sava

شهرستان فلسطینی بکاه‌الغریبه^۱ در هر دو طرف خط سبز اکنون از یک دیوار بتنی سه متری برخوردار شده که به سمت پایین تا میانه جاده‌ای که در آن یک بازار خودجوش فرامرزی وجود دارد کشیده می‌شود. با تحمیل خط سبز در سال ۱۹۴۹، این شهرستان به دو بخش تقسیم شد؛ این منطقه پس از سال ۱۹۶۷ از نظر کارکردی دوباره یکپارچه شد اما اکنون دوباره توسط این دیوار جدید به دو بخش تقسیم شده است. اسرائیلی‌ها و فلسطینی‌ها روزانه با این دیوار و حصار روبرو می‌شوند. بنابراین ایده مرز سیاسی دیگر تنها یک خط بر روی نقشه نیست؛ بلکه به واقعیت جغرافیایی بر روی زمین تبدیل شده است. در نهایت، این خط ممکن است تحت فرایند علامت‌گذاری دوباره قرار بگیرد؛ اما اکنون تبدیل به واقعیت شده است و یکی از چالش‌های اساسی در قلمروهای اشغالی فلسطین به شمار می‌رود (Diener&Hagen,2010:93).

ناکامی همکاری برون‌مرزی

پس از امضای معاهدات اسلو^۲ در ۱۹۹۳ و ۱۹۹۵، تلاش‌های اولیه‌ای برای افزایش سطح توسعه اقتصادی قلمروهای فلسطینی صورت گرفت. بیشتر این تلاش‌ها بر سرمایه‌گذاری بین‌المللی مبتنی بود و کارآفرینان اسرائیلی کمتر تلاش می‌کردند تا در اقتصاد فلسطین درگیر شوند. تعدادی از طرح‌های پیشنهادی با هدف ایجاد و تقویت سطحی از همکاری میان‌مرزی بین دو طرف در سراسر خط سبز مطرح گردید. این طرح‌ها طیف گسترده‌ای از کارکردها از جمله حفاظت زیست‌محیطی مشترک، ایجاد مناطق صنعتی یا تجاری میان‌مرزی، ایجاد بازارهایی در مجاورت مرز و حتی ایده ایجاد یک زایشگاه جایی در امتداد خط تقسیم‌کننده نوار غزه از اسرائیل را پوشش می‌داد. اکثر این پروژه‌ها هرگز از مراحل برنامه‌ریزی فراتر نرفت یا به دلیل وخامت سریع در روابط سیاسی یا به خاطر اینکه دو طرف قادر به برنامه‌ریزی مناسب نبودند و سازمان‌های مالی در این جو بی‌اعتمادی سیاسی و عدم تقارن تکنولوژیکی قادر به مدیریت کارآمد نبودند.

یک مثال از این ایده‌های میان‌مرزی پیشنهاد شورای منطقه‌ای لوه‌اشارون^۳ برای ایجاد «پارک صلح» در امتداد این پیوندگاه مرزی بود. هدف از این سرمایه‌گذاری مشترک ایجاد ناحیه‌ای اقتصادی بود که یکصد هکتار را در بر می‌گرفت و برای ساکنان نواحی هر دو طرف مرز اشتغال ایجاد می‌کرد. محل این سرمایه‌گذاری با یکی از نقاط گذرگاهی مطابقت داشت و در نتیجه موقعیت مناسبی برای همکاری و فعالیت میان‌مرزی فراهم می‌کرد. این سرمایه‌گذاری با شکست روبرو شد و به دنبال وخیم شدن فضای سیاسی و سپس ساخت مانع حایل، عنوان این پروژه به جای ناحیه صنعتی مشترک به ناحیه حمایت از اشتغال تغییر پیدا کرد. سرنوشت این پروژه مشابه تمام طرح‌های دیگر در طول این دوره بود.

بعد دیگر مربوط به عبور و مرور از این مرز به ارتباط بین نوار غزه و کرانه باختری مربوط می‌شد. اگرچه این پژوهش بر خط جداکننده کرانه باختری از اسرائیل تمرکز کرده است، مهم است به یاد داشته باشیم که قلمروهای فلسطینی شامل دو ناحیه جداشده هستند: کرانه باختری و نوار غزه. فاصله بین این دو در کوتاه‌ترین نقطه کمتر از چهل کیلومتر است؛ اما هرگونه پیوند مستلزم عبور از مرز در داخل و خارج از اسرائیل و گذرگاه زمینی از طریق قلمرو اسرائیل است. دو مسیر «گذرگاهی امن» در میانه دهه ۱۹۹۰ و در دوره پسااسلو طراحی گردید: یکی در جنوب و از نزدیکی میتار به کرانه باختری وارد می‌شد و مسیر دوم دورتر به طرف شمال بود با عبور از شهر اسرائیلی قیرات‌گات و ترقومیه^۴ که از نقطه نزدیک هبرون - الخلیل می‌گذشت. اسرائیل به دلیل تمایل خود برای تأکید بر حفظ کنترل بلندمدت بیت‌المقدس، اصرار داشت که هیچ مسیر ترانزیتی از طریق یا نزدیک به بیت‌المقدس نباید عبور کند (Biger,2004:42).

طی یک دوره پنج ساله، ده‌ها هزار فلسطینی در هر دو طرف در امتداد این مسیرها بدون هیچ‌گونه مشکل عمده‌ای به سفر می‌پرداختند. ساکنان نوار غزه بی‌نهایت پرجمعیت و بسیار فقیرزده به دلایل اقتصادی، خانوادگی یا آموزشی به صورت روزانه یا هفتگی به کرانه باختری سفر می‌کردند. بسیاری از ساکنان کرانه باختری برای لذت بردن از سواحل به نوار غزه مسافرت می‌کردند.

1. Baq'ah el Gharbieh

2. Oslo Accords

3. Lev Hasharon Regional Council

4. Qiryat Gat and the Tarqumiya

اما به دنبال بسته شدن هر دو قلمرو در پی انتفاضه دوم در سال ۲۰۰۰، کارکرد این مرزها متوقف گردید. نقاط عبور ارض و کارنی^۱ از نوار غزه به اسرائیل نیز بسته شد؛ هرچند اینها نقاط ترانزیتی مهمی برای مردم و کالاها بودند. به دلیل مسائل امنیتی، کامیون‌های حمل کالا به سوی نوار غزه مجبور بودند بار خود را در کارنی خالی کنند و دوباره با کامیون‌های فلسطینی بار شوند و به غزه بروند. ابتدا برای این فرایند سکوه‌های انتقال عقب به عقب^۲ ویژه‌ای ساخته شد؛ اما اینها در مرحله بعد با نواحی «استریل»^۳ جایگزین شد که می‌توانست در هر طرف باز یا بسته شوند. کامیون‌های اسرائیلی به سمت این نواحی حرکت می‌کردند، کالاهای خود را خالی کرده و بیرون می‌رفتند. وقتی که طرف آنها بسته می‌شد، دروازه‌ها به روی طرف فلسطینی باز می‌شد و کامیون‌ها داخل می‌شدند و کالاها را بارگیری می‌کردند. زمانی که این فرایند در جهت مخالف یعنی از غزه به اسرائیل انجام می‌شد، با ورود کامیون‌های اسرائیلی به ناحیه استریل برای تشخیص مواد منفجره از سگ‌های آموزش دیده استفاده می‌شد.

نتیجه‌گیری

مقاله حاضر به این موضوع پرداخت که مرزها از لحاظ اجتماعی چگونه می‌توانند به شدت بر روی چشم‌انداز و بر روی پندارهای کارتوگرافیکی ذهنی تأثیرگذار باشند. پیش از دهه ۱۹۳۰، هیچ سخنی از تقسیم‌بندی در داخل قلمروهای فلسطینی غرب رودخانه اردن مطرح نبود. تقسیم‌بندی دوفاکتوی ۱۹۴۹ در نتیجه ایجاد رژیم اسرائیل و درگیری و توافقات آتش‌بس متعاقب آن در کمتر از شصت سال اتفاق افتاد. طی آن شصت سال، خط سبز به مدت نوزده سال یک مرز مهر و موم شده بود. از آن زمان به بعد یک خط اداری حائل در ناحیه تحت کنترل و اشغال شده توسط اسرائیل بوده است. همان‌طور که مسائل امنیتی در طول چند دهه گذشته یک‌بار دیگر وارد صحنه شده، با شروع موانع جاده‌ای، ساخت حصارها و دیوارها و در نهایت چشم‌انداز خط سبز به عنوان خط دوفاکتوی که مرز آینده و مذاکرات سرزمینی می‌بایست به عنوان منبع مرجع آنها مورد استفاده قرار بگیرد، خط سبز به عنوان کانونی برای استقرار دوباره مرز دوفاکتو به کار رفت. خط آتش‌بسی که ناگهان در سال ۱۹۴۹ در رودز علامت‌گذاری شد ممکن است در نهایت مسیر مرز بین رژیم صهیونیستی و فلسطینیان باشد، صرف‌نظر از اینکه این با واقعیت‌های جمعیتی، شهرک‌ها، کاربری زمین و دیگر واقعیت‌های چشم‌انداز جغرافیایی سازگار باشد یا خیر. وضعیت خط سبز و مناقشه اسرائیل - فلسطین در بستر چشم‌اندازهای انسانی و سیاسی شکل گرفته‌اند و نشان می‌دهد که مرزهای زمینی فیزیکی حتی در جهان به اصطلاح بدون مرز در حال پدید آمدن، هنوز هم در هسته گفتمان سیاسی قرار دارند.

قدردانی

از زحمات مجموعه فصلنامه پژوهش‌های نوین سیاست جغرافیایی کمال تشکر را دارم.

تعارض منافع

بنابر اظهار نویسنده، مقاله حاضر هیچ‌گونه تعارض منافی ندارد.

منابع

- Biger, G. (2004). *The boundaries of modern Palestine, 1840-1947*. Routledge.
- Biger, G. (2008). *The boundaries of Israel—Palestine past, present, and future: A critical geographical view*. *Israel Studies*, 68-93.
- Brawer, M. (2002). *The making of an Israeli-Palestinian boundary*. Schofield, C. Newman, D. Drysdale, A. and Allison-Brown, J., editors, *The razor's edge: international boundaries and political geography*. London: Kluwer, 473-92.
- Diener, A. C., & Hagen, J. (Eds.). (2010). *Borderlines and borderlands: Political oddities at the edge of the nation-state*. Rowman & Littlefield.
- Gilbert, M. (2005). *Atlas of the Arab-Israeli Conflict*, London: Routledge.

1. Erez and Karni

2. Back-to-Back Transfer Platforms

3. Sterile Areas

- Habibzadeh, T. (2005). The construction of the separation wall in the occupied Palestinian territories from the perspective of international law. *Imam Sadiq University Quarterly*, (28), 69-107. [In Persian]
- Karami, A. (2022). Governments and the discourse of border walling: Challenges and consequences. *State Studies Journal*, 8(30), 323-350. [In Persian]
- Karami, A., & Amiri, A. (2021). The identity function of religion in materializing Iran's geographical borders during the Safavid era. *Journal of Border Science and Technology*, 1(36), 172-204. [In Persian]
- Kershner, I. (2014). *Barrier: the seam of the Israeli-Palestinian conflict*. St. Martin's Press.
- Makovsky, D. (2004). *A defensible fence: fighting terror and enabling a two-state solution*. Washington Institute for Near East Policy.
- Morris, B. (2004). *The birth of the Palestinian refugee problem revisited (Vol. 18)*. Cambridge University Press.
- Newman, D. (2002). The geopolitics of peacemaking in Israel–Palestine. *Political Geography*, 21(5), 629-646.
- Newman, D. (2005). From Hitnachalut to Hitnatkut: The impact of Gush Emunim and the settlement movement on Israeli politics and society. *Israel Studies*, 10(3), 192-224.
- Newman, D. (2007). A Green Line in the Sand, *New York Times*, 9 January.
- Newman, D. (2012). “The Functional Presence of an ‘Erased’ Boundary: The Reemergence of the ‘Green Line,’” in *World Boundaries: The Middle East and North Africa*, ed. C. H. Schofield and R. N. Schofield, London: Routledge, 71–98.
- Prozorov, S. (2008). De-limitation: The denigration of boundaries in the political thought of late modernity. In *The Geopolitics of Europe’s Identity: Centers, Boundaries, and Margins* (pp. 25-43). New York: Palgrave Macmillan US.
- Sevastianov, S. Laine., J. Kireev, A. (2015). *Introduction to border studies*, Vladivostok, dalnauka.
- Vallet, E. (2021). *Borders, walls and fences* (A. Karami, Trans.). Tehran: University of Police Sciences Publications. (Original work published [year of original publication if known]). [In Persian]
- Weizman, E. (2007). *Hollow Land: Israel’s Architecture of Occupation*, London: Verso Publishers.
- Zertal and A. Eldar .(2007). *Lords of the Land: The War over Israel’s Settlements in the Occupied Territories, 1967–2007*, New York: Nation Books.