

ספרית אורנים



המאמרים במערכת תדפיסים זו מוגנים על-פי

**חוק זכויות יוצרים**

הדפסת מאמרים תהיה לצרכי לימוד והוראה בלבד

אין לעשות כל שימוש מסחרי במאמרים.



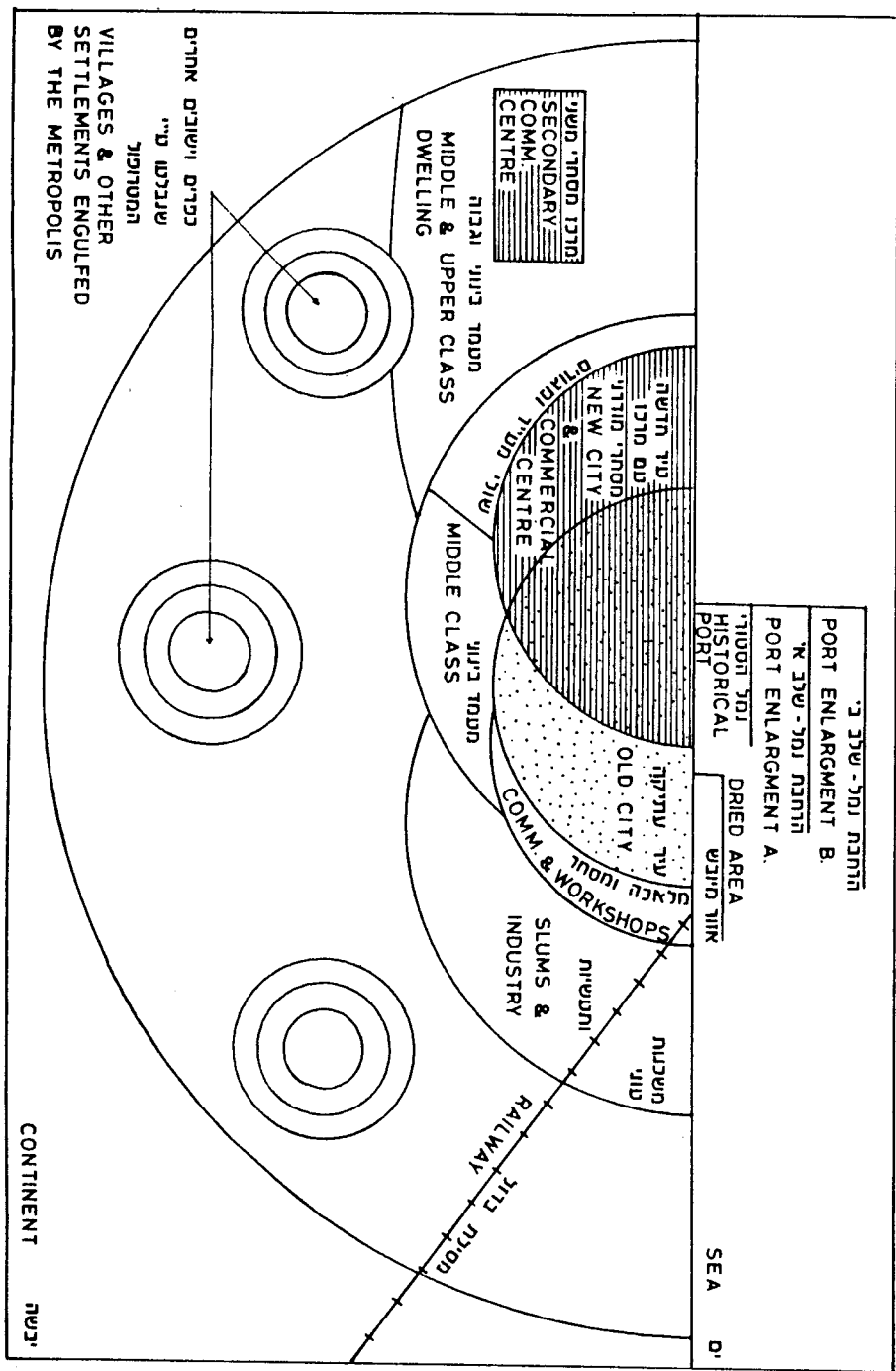
של עיר נמל מזרח-תיכונית. אמנם קרמון, (קרמון 1981) מדבר על דגם ה"נמל הים תיכוני" כתופעה יוצאת דופן אך הוא לא עשה את הצעד הנוסף כדי לחשוף את המיוחד לעיר הנמל המזרח-תיכונית, ולא בדק האם דגם זה שונה מן הדגם הדרום-אירופי שעליו הוא ביסס את מסקנותיו.

עבודות רבות נעשו על ערי נמל במזרח התיכון (למשל, אלכסנדריה ואיסטנבול. ראה (Lebon, 1970), אך מטרת הכותבים הייתה להעמידן בצורה ביקורתית מול העיר המזרח-תיכונית בכלל. כך עשה ריכטר בחיבורו על צור, צידון ועכו (Richter 1975) וכך עשתה קרק לגבי יפו, שנבדקה ביחס לירושלים (קרק, 1976, 1983). קרק, שכתבה על שקיעתן וצמיחתן של ערי החוף בארץ-ישראל במאה הי"ט (Kark, בדפוס), משווה את ערי החוף של ארץ-ישראל זו לזו מבחינה כלכלית, דמוגרפית ועל-פי השטח הבנוי שלהן. היא עומדת גם על ההבדלים בתחומים אלה הקיימים בינן ובין ערי-הפנים באותה תקופה, אך היא לא טיפלה במערך שימושי הקרקע האופייני לעיר הנמל הארץ-ישראלית או המזרח-תיכונית. רופרט הבחין בין ערי חוף מזרח-תיכוניות ובין "ערי שיירות" וכתוצאה מכך הוא הדגיש את האווירה הקוסמופוליטית, את מגוון סגנונות הבנייה ואת העדרו בכירות של חלק מן הסממנים המסורתיים המאפיינים עיר חוף (Ruppert, 1969, p. 432). אך גם הוא אינו בונה דגם של עיר חוף מזרח-תיכונית.

מטרת עבודה זו היא להראות, שלעיר הנמל המזרח-תיכונית, כפי שהתפתחה מאז אמצע המאה הי"ט, יש מערך שימושי קרקע שהוא מיוחד לה ושונה מן הדגם המזרח-תיכוני המקובל. מערך זה ייקרא להלן "תת-דגם של עיר הנמל המזרח-תיכונית". ההנחה שהעבודה מתבססת עליה היא, שקיים דגם של העיר המזרח-תיכונית הפנים-ארצית כפי שצוין במקורות שלעיל.

תת-דגם המוצע לעיר הנמל המזרח-תיכונית

ההשוואה בין העיר הפנים-ארצית לעיר הנמל מתבססת על מערך שימושי הקרקע שלהן תוך הדגשת הדינמיקה של המרכזים הכלכליים. בעוד שבעיר המזרח-תיכונית מצאנו שני חלקי עיר שונים זה מזה, ישן וחדש, בעיר הנמל התופעה הבולטת ביותר היא החפיפה הרבה בין המרכז המסחרי והכלכלי המודרני ובין מרכזה של העיר העתיקה. מניתוח שימושי הקרקע עולה, שבערים כגון ביירות ואלכסנדריה קיימת בחקופות שונות חפיפה מלאה, ובערים אחרות, למשל חיפה ואיזמיר — החפיפה היא חלקית. חפיפה קטנה יותר קיימת בצור ובצידון. בכל הערים המרכזים הללו סמוכים וצמודים זה לזה (ראה ציורים 2, 3, 4). עובדה זו היא תוצאה של חדירת השירותים הקשורים לנמל אל החלק העתיק של העיר הצמוד לנמל. הקשר הראשוני הזה הוא המונע את התנתקות שני המרכזים זה מזה גם לאחר מכן. ברוב המקרים תיעשה גם הרחבת הנמל בצמוד למיקומו ההיסטורי משום שמדובר בהתרחבות מדורגת. לפחות בשלבים הראשונים עדיין לא ברור לאיזה ממדים הנמל עומד לצמוח. כל הטבעות שסביב המרכז תהיינה שונות מדגם העיר הפנימית, משום שעיר הנמל בנויה על מרכז אחד שיש בו ישן וחדש במשולב. בצד אחד של המרכז ימצאו אלמנטים השייכים לסגנון המסורתי ובאיזור זה יתפתחו שולי מרכז העסקים הראשי (המע"ר) הפחות



אטרקטיביים כולל מלאכות, תעשיות ואזורי עוני. בצדו השני של המרכז ימצאו אלמנטים השייכים לחלקה המודרני של העיר עם שולי מרכז עסקים ראשי אטרקטיביים, שכונות מגורים של בני המעמדות הבינוניים והגבוהים יותר. כאן מתגלה גם הפרדה אתנית רבה יותר, בגלל חדירת הזרים לעיר הנמל — ביחוד בתקופת החדירה האירופית הגדולה למזרח התיכון בשנים 1800–1945. באיזור זה, שהוא מרוחק יחסית ממתקני הנמל, התפתחו לאורך החוף אזורי הנופש והרחצה וגם בכך בולט השינוי מן העיר הפנימית. אזורי רחצה אלה נפכו למוקדי משיכה לתיירות פנים וחוץ ויצרו נוף יוצא דופן מן האווירה הכבדה השוררת בערי הפנים (המוסלמיות).

מסילת הברזל מגיעה בדגם העיר הפנימית אל איזור שמחוץ לשער הראשי של העיר העתיקה. לעתים שם גם ראשיתו של הגרעין הכלכלי המודרני של העיר החדשה ושם החל תהליך ההפרדה בין הישן לחדש. בערי הנמל שנבדקו — חיפה, איזמיר, ביירות ואלכסנדריה — נמצא שהרכבת חוצה את קו החוף, כולל החלק העתיק של העיר הצמוד לנמל. בערים הקטנות יותר — צור, צידון ועכו — הרכבת איננה מתקרבת כלל אל העיר העתיקה והנמל.

**הרקע הגיאוגרפי למיקומן של ערי הנמל המזרח-תיכוניות**

באגן המזרחי של הים התיכון יש כ-15 ערי נמל בדרגות שונות של פעילות נמל, כגון ביירות, צידון, איזמיר, חיפה ויפו. לא נכללות בדיון ערי נמל חדשות כפורט סעיד, אשדוד, טרטוס ובניאס, משום שלהן חסרים המאפיינים של עיר עתיקה.

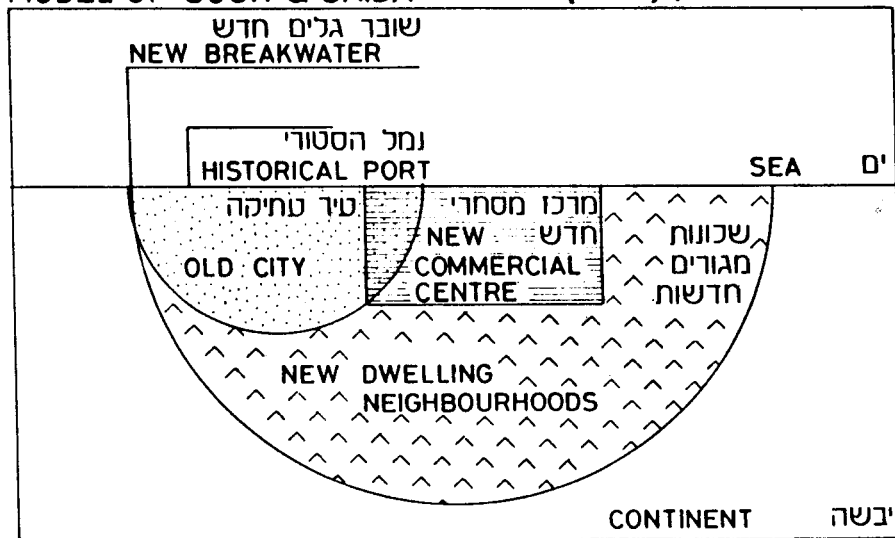
הערים הללו הן בעלות רקע גיאוגרפי פיזי ואקלים דומה במידה רבה אך הן נבדלות במרכיביהן הפיזיים מערי הפנים. מיקומה ואיתורה של עיר הנמל מותנים בנתונים כמו הגנה מסערות ומפלישה של אויבים מן הים. חשיבות רבה בשיקולי המיקום ניתנת לעורף העיר, ולכן גורמי יסוד בהצלחת העיר ונמלה הם מיקום ליד מעברי הרים וגישה מן החוף אל פנים היבשה וממנה אליו.

בכל הערים שנבדקו נמצא אותו איתור של הנמל ביחס לעיר. לפיכך, כיווני שוברי הגלים וגם כיווני ההתפתחות של הנמל זהים במידה רבה. הכלל הוא, שהנמל מחפש מסתור בעיקר מן הרוחות הדרום-מערביות. מסתור כזה ניתן למצוא במפרצים המוגנים מכיוון זה, אלא שאלה אינם רבים כל כך באיזור. משום כך הורחבו הנמלים ברוב המקרים לכיוון מזרח מאתרו ההיסטורי של הנמל. כך היה בחיפה, בביירות, בצור, באיזמיר, בטריפולי שבלבנון. רק עכו יוצאת דופן במובן זה.

**הרקע ההיסטורי של ערי הנמל**

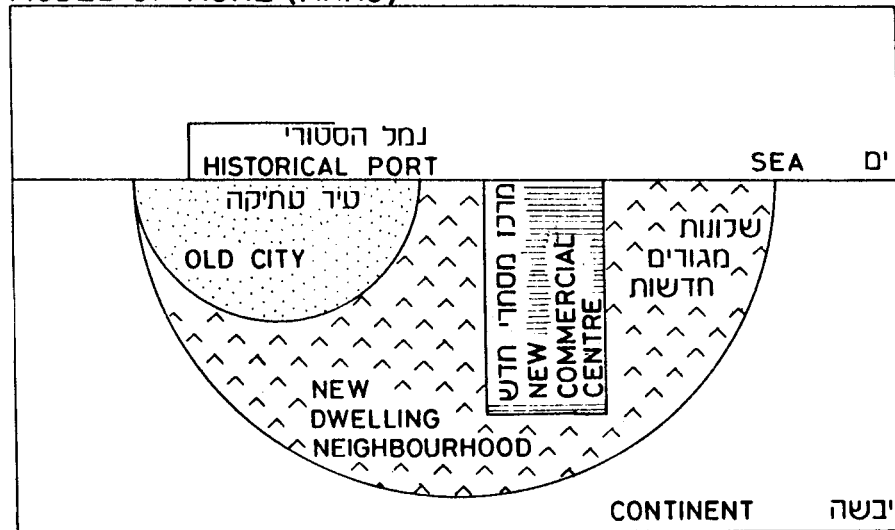
לערי החוף שבאגן המזרחי של הים התיכון (בארץ-ישראל, בחופי לבנון וסוריה) היסטוריה שונה מזו של ערי הפנים שבאיזור. רובן נהרסו בידי הממלוכים, שחששו מפלישות נוספות של הצלבנים (עכו, חיפה, יפו, עתלית, ביירות, צור, צידון ואחרות). לאחר מכן הן היו רק יישובים קטנים, משום שעד אמצע המאה ה-19 היה הסחר הימי באיזור זה של העולם מצומצם מאוד (Kark, בדפוס; פראוור, 1963). התפתחותם המחודשת של יישובים אלה

**דגם צור וצידון (1980) MODEL OF SOUR & SAIDA**



ציור 3. דגם שימושי הקרקע בצידון ובצור

**דגם עכו MODEL OF ACRE (AKKO)**



ציור 4. דגם שימושי הקרקע בעכו

שייכת למאה ה-19 בעיקר, ורק בכמה מקרים היא החלה עוד קודם (עכו, צור, צידון, אלכסנדריה ואיזמיר).

באופן כללי ניתן לומר, שלערי הנמל באיזור יש עבר היסטורי משותף פחות או יותר. הן תיפקדו תחת אותו שלטון עות'מאני במשך מאות שנים, ותחת שלטון קולוניאלי — כ-30 שנה. המדינות שבתחומיהן הן שוכנות קיבלו את עצמאותן במאה העשרים וגם לכך יש השפעה חשובה על דרך התפתחותן הדומה.

## הרקע הכלכלי להתפתחות ערי הנמל

לעיר נמל יש יתרון כלכלי על שום היותה נקודת שיטעון (Break of bulk) ולכן היא מושכת אליה פעילויות כלכליות שונות כמו מסחר ואחר כך גם תעשיות. בגלל קרבתו לחוף החלק העתיק של העיר חשוף יותר ללחצים כלכליים מאשר מרכזיהן של ערי-הפנים.

בעבר הקרוב והרחוק היה היקף הביקושים לשטחים בנמל ובעורפו קטן מפני שנפח הסחורות היה קטן מן המקובל היום: הפריקה והטעינה נעשו בדרך כלל בעבודת ידיים; ההובלה אל הנמל וממנו התנהלה על-גבי בהמות או בוצעה על-ידי סבלים; שירותי העורף של הנמל היו אף הם מעטים והצטמצמו לחאנים הסמוכים לנמל, למחסנים למוכסים, לחיקון אניות המפרש הקטנות ולשמירה עליהן. מסיבה זו יכולה העיר המזרח-תיכונית להתקיים סמוך לנמל מבלי שעובדת קיומו של הנמל תשנה במידה רבה את אופייה של העיר כעיר מזרח-תיכונית. מאמצע המאה ה-19, ובעיקר לקראת המאה העשרים, התחולל המהפך בשימושי הקרקע בעיר הנמל המזרח-תיכונית. על הגורמים למהפך נכתבה ספרות עניפה (קרמון, 1980; 1983; 1981).

נציין רק שהיקף הסחר בנמלי האיזור גדל במאות אלפי אחוזים בהשוואה לעבר. בערי נמל גדולות כמו איזמיר, חיפה, ביירות, אלכסנדריה ומרסיי גדל הסחר מאוד. בנמלים האחרים, כגון צידון, צור, טריפולי, איסכנדרון היה הגידול צנוע יותר. לעומת זאת היו ערים שאיבדו את מעמדן כערי נמל עקב גורמים שונים (עכו, יפו).

בתקופה המודרנית חל שינוי בסוגי האניות ובנפחן. אניות המפרש פינו את מקומן לאניות הקיטור שהן גדולות יותר ועבורן צריך היה אף להעמיק את הנמלים ולהרחיבם. מאוחר יותר החלה דיפרנציאציה בין סוגי המטענים (דלק, צובר, מעורב, נוסעים וכו') והיתה לכך השלכה על מתקני הפריקה והטעינה שאמנם שוכללו בהשוואה לעבר אך דרשו שטחים נרחבים יותר מבעבר. חל גם שינוי בהיקף ובסוגים של מתקני האחסנה. נוסף על כך חל שינוי דרמטי באמצעי ההובלה אל הנמלים ומהם. לשינויים אלה בנמל עצמו נתלו שינויים בעורפו עקב הכנסת שירותי עזר לנמל וסביבותיו. נוספו פונקציות כלכליות התלויות בו ובפעילותו (מכס ועמילי מכס, יבואנים, יצואנים, שירותי תובלה, בנקים, משפטים, חברות ביטוח, חברות נוסעים ותיירות וכו'). ראה סופר וקיפניס, 1980; קרמון, 1981).

כיצד מספקים ביקוש נרחב זה לשטח (עבור הנמל ישירות ועבור שירותי הנמל בעקיפין) באיזור זה של העולם? התהליכים הם סטיכיים בדרך כלל. שירותי הנמל חודרים אל העיר העתיקה, הנמצאת סמוך מאוד לנמל. הנמל עצמו מתרחב על-ידי ייבוש קטעי ים מול העיר העתיקה ועל-ידי הוספת שוכרי גלים (למשל, בביירות, באלכסנדריה, בחיפה, באיזמיר,

בצידון). גם המלאכה חודרת אל העיר העתיקה ולסביבותיה, בעוד שהתעשייה הגדולה מחפשת שטחים פנויים קרוב ככל האפשר לנמל (כך בחיפה, באיזמיר, באלכסנדריה ובמידה פחותה בביירות).

## הרקע הדמוגרפי המיוחד לערי הנמל

עד כה לא נעשה ניתוח מעמיק בנושא האוכלוסייה הקוסמופוליטית של ערי הנמל המזרח-תיכוניות, וזאת בגלל השינויים הרבים שהתרחשו מאז מלחמת העולם השנייה באיזור בנושא זה, ובגלל הקושי בהשגת נתונים מהימנים ועדכניים בסוגיה זו. יחד עם זאת, המקורות הישנים יותר והמפות מלמדים שאוכלוסייה מגוונת זו היא תופעה משותפת לכל ערי הנמל הפעילות במזרח התיכון והיה לה משקל בעיצוב דגם עיר הנמל המזרח-תיכונית (Kark, בדפוס).

## סיכום

בגלל הימצאות הנמל סמוך לעיר העתיקה חדרו לעיר במאה ה-19 ובמאה העשרים אלמנטים מודרניים ועקב כך נוצר הבדל בין עיר הנמל לעיר הפנימית, שבה החלה החדירה לעיר העתיקה מאוחר יותר או שלא החלה כלל. רוב המקרים התאחדו המרכז הישן והחדש בעיר הנמל או שהם נעשו חופפים זה את זה במידה רבה מאוד. מידת החפיפה תלויה בנסיבות מקומיות (טופוגרפיות, היסטוריות ותכנוניות). אם נוסף לכך את האווירה הקוסמופוליטית בעיר, את קיומן של שכונות אתניות נפרדות בחלקה החדש, את הפעילות האינטנסיבית בנמל שלה, את התעשייה שהתפתחה ואת חדירת מסילת הברזל אל תוך העיר העתיקה, נגלה שהניגודים בין עיר זו ובין עיר הפנים גדלים והולכים.

ביירות ואלכסנדריה יכולות לשמש דוגמה לתת-הדגם שמדובר בו כאן. הדבר הבולט ביותר בשתייהן היא החדירה המלאה של פעילויות מודרניות אל תוך העיר העתיקה תוך-כדי הריסתה המוחלטת כמעט. בשתייהן חדרה גם הרכבת עד סמוך למרכז העיר העתיקה ובשתייהן התפתחה טיילת רחבת ידיים לאורך קילומטרים רבים עם שירותי תיירות ונופש וכן נוצרו מרכזי מסחר משניים גדולים הרחק מן המרכז ההיסטורי.

חפיפה חלקית של תת-הדגם נמצא בחיפה ובאיזמיר. בערים אלה שיכשו מלחמות עדתיות ותכנון שבא אחר כך את תהליך ההתנחלות המודרנית בתוך העיר העתיקה. גם בשתי ערים אלה חדרה הרכבת למרכז העיר וגם בהן התפתחה טיילת, אלא שממדיה צנועים יותר. בשתייהן צמחו גם מרכזי מסחר גדולים המשרתים שכונות של המעמד הבינוני עד הגבוה והם מצויים רחוק מן העיר העתיקה.

התאמה מעטה לדגם נמצא באותן ערים שהתאבנו בשלב מוקדם של המודרניזציה, כגון עכו (שיש בה שני מרכזים שאינם תלויים זה בזה), בצור ובצידון (באלה המרכזים סמוכים זה

\* לפירוט נוסף של האוכלוסייה ההטרוגנית של איזמיר ראה Williams, 1967; על האוכלוסייה בחיפה ראה שטרן, 1976; על אוכלוסיית אלכסנדריה ראה Abdel-latif, 1980; Lebon, 1970; ועל אוכלוסיית ביירות ראה Khalaf & Kongstad, 1973; Crawford, 1970; Ruppert, 1969.

- Dettmann, K. (1969b), "Zur inneren Differenzierung der islamisch-orientalischen Stadt, in: *Tagungsbericht des 37. Deutschen Geographentag, Kiel*, Wiesbaden.
- Helmer, K. & J.F. Toth (1980), "A Bibliography on Urban Change in the Middle East", in: H.A. Rivlin & K. Helmer, *The Changing Middle Eastern City*, New York State University Binghamton.
- Ismail, A.A. (1972), "Origins, Ideology and Physical Patterns of Arab Urbanization", *Ekistics*, Vol. 195, pp. 113-123.
- Kark, R., "The Rise and Decline of Coastal Towns in Palestine", in: Gilbar, G. (ed.), *Ottoman Palestine* (in press).
- Karmon, Y. (1980), *Ports Around the World*, Crown, New York.
- Khalaf, S. & Kongstad, P. (1973), "Urbanization and Urbanism in Beirut. Some Preliminary Results", in: L.C. Brown (ed.), *From Medina to Metropolis*, New Jersey, pp. 116-149.
- Lebon, J.H.G. (1970), "The Islamic City", *Town Planning Review*, Vol. 40, pp. 178-194.
- Richter, W. (1975), *Phönizische Hafenstädte im Mittelmeerraum und ihre Bedeutung in heutiger Zeit, die Beispiele Saida-Sour-Akko*, Bonn — Bad Godesberg.
- Ruppert, H. (1969), *Beirut, eine westlich geprägte Stadt des Orients*, Fränkische Geographische Gesellschaft, Erlangen.
- Schweizer, G. (1977), "Bibliographie zur Stadtgeographie des Vorderen Orients (1960-1976)", in: G. Schweizer (ed.), *Beiträge zur Geographie orientalischer Städte und Märkte*, Reichert, Wiesbaden.
- Seger, M. (1975), "Strukturelemente der Stadt Teheran und das Modell der modernen orientalischen Stadt", *Erdkunde*, Vol. 29, pp. 21-38.
- Williams, G. (1967), *Turkey*, Faber & Faber, London.
- Wirth, E. (1975), "Die orientalische Stadt. Ein Ueberblick auf grund jüngerer Forschung zur materiellen Kultur", *Saeculum*, Vol. 26, pp. 45-91.
- Wirth, E. (1968), "Strukturwandlungen und Entwicklungstendenzen der orientalischen Stadt", *Erdkunde*, Vol. 22, pp. 101-128.

לזה ללא חפיפה). בערים אלה היתה לנמל השפעה קטנה יותר ולכן התפתחו בהן שני מרכזים מסחריים — מסורתית בתוך העיר העתיקה ומודרני מחוצה לה, כדומה למה שהתרחש בערי הפנים. כאן גם לא חדרה הרכבת ולא התפתחו טיילות ומרכזי תירות כמו בערים הגדולות. לדיון על העיר המזרח-תיכונית נוספה אפוא תת-קבוצה — עיר הנמל המזרח-תיכונית. זוהי תופעה מיוחדת בנופי המזרח התיכון, בייחוד מפני שכאן הגיעה לשיא ההתנגשות הבין-תרבותית והטכנולוגית ובדרך כלל פגעה ב"מזרח" לטובת ה"מערב".

האם בכך לא נבנה דגם של עיר נמל דרום-אירופית? התשובה לשאלה זו היא שלילית בגלל השוני שבין שתי קבוצות הערים מבחינת תרבותן ודתן, פעילותן הכלכלית, זמן התפתחותן וההיסטוריה השונה שלהן.

גם בנושא הרכבת בולט השוני הרב בין העיר הנמל המזרח-תיכונית ובין העיר הדרום-אירופית, שבה יש לרכבת משקל רב מאוד בכל הנוגע לפעילות הקשורה בנמל ובסביבתו. כל אלה הביאו ליצירת ההבדלים שבין דגמי עיר הנמל הדרום-אירופית ובין עיר הנמל המזרח-תיכונית. האם מותר להרחיב את המסקנות גם מעבר לחופי ים התיכון, לעבר הים השחור, ובעיקר סביב חצי האי ערב? שאלה זו חורגת ממסגרת העבודה הנוכחית.

## רשימת ספרות

- סופר א', קפניס, ב' (עורכים) (1980), אטלס חיפה והכרמל, חיפה.  
פראוור, י' (1963), תולדות ממלכת הצלבנים בארץ ישראל, ירושלים.  
קרמון, י' (1981), "הנמלים הים תיכוניים של ישראל בהשוואה לדגם הנמל הים תיכוני", מחקרים בגיאוגרפיה של ארץ ישראל י"א, עמ' 133-151.  
קרמון, י' (1983), "נמלי הים התיכון", בתוך: י' קרמון ואחרים (עורכים), אגן הים התיכון, ירושלים ותל-אביב, עמ' 263-277.  
קרק, ר' (1976), התפתחות הערים ירושלים ויפו בשנים 1840 ועד מלחמת העולם הראשונה (עבודה לקבלת תואר דוקטור, האוניברסיטה העברית בירושלים).  
קרק, ר' (1983), "יפו — מכפר לעיר, השינוי במערך העירוני", בתוך: ד' גרוסמן (עורך), בין ירקון לאילון, רמת-גן, עמ' 105-124.  
שטרן, ש' (1976), התפתחות המערך העירוני של חיפה בשנים 1918-1947 (עבודה לקבלת תואר דוקטור, האוניברסיטה העברית בירושלים).

- Abdel-Latif, A.-H. M. (1970), *The Ecological and Social Structure of Alexandria, Egypt* (Dissertation, Ohio State University, Columbus, Ohio).
- Abu Lughod, J.L. (1971), *Cairo: 1001 Years of the "City Victorious"*, Princeton.
- Bonine, M.E. (1977), "From Urzuk to Casablanca: Perspectives on the Urban Experience of the Middle East", *Journal of Urban History*, Vol. 3, pp. 141-180.
- Bonine, M.E. (1979), "The Morphogenesis of Iranian Cities", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 69, pp. 208-224.
- Bonine, M.E. (1983), "Cities of the Middle East and North Africa", in: S.D. Brunn & J.F. Williams, *Cities of the World, World Regional Urban Development*, Harper, New York, pp. 281-322.
- Crawford, A. (1970), "Foreign Communities in Beirut", in: Akrawi, N.T. (ed.), *Beirut, Crossroads of Culture*, College of Women, Beirut.
- Dettmann, K. (1969a), *Damaskus, eine orientalische Stadt zwischen Tradition und Moderne*, Fränkische Geographische Gesellschaft, Erlangen.