

ישנו מקום בכביש תל אביב-ירושלים שבו מתחלף ה-95.5 ב-95 אף א.ס. זה לא קורה בבת אחת. תחנות חרדיות פירטיות ותחנות ערביות עולות על קול ישראל, משתיקות אותו, נסוגות ושוב חוזרות, משליטות קול צרימה, עד שלבסוף הוא מתעשת ומשתלט על תדר חדש, סמוך.

בקטע הדרך הזה, מעט אחרי שער הגיא ולפני היישובים הראשונים של הרי ירושלים, נפגשים השפלה וההר, תל אביב וירושלים לדורותיהן, למפגש מובהק לכאורה של ניגודים. נקודות ציון מדויקות שמפזר הכביש מדגישות את קצותיו: שמו הרשמי, כביש מספר 1, כראוי לכביש המוליך אל הבירה; מבשרת ציון, שתולה את קיומה בעיר; שער הגיא, מנקודת המבט ההפוכה, היורדת מן ההר (בניגוד לבאב אל וואד, שמבטו אל ההר).

מצד אחד תל-אביב – חילונית, חמה, פתוחה, בליינית, אורבנית, קוסמופוליטית, אשכנזית, שמאלית, אזרחית. ומנגד ירושלים – שמרנית, קרה, סגורה, למדנית, שכונתית, פרובינציאלית, מזרחית, ימנית, ממלכתית. כל אלה, יחד או לסירוגין, בונים את הדימוי הכפול, שהוא פעיל וחזק גם כאשר בטדי חמים וברחביה אשכנזים ובכפר שלם שמרנים. "ימה של יפו המצהיל את הלב" מול "אבק לוחט מכסה את עין העיר" בתיאורו הסרקסטי של עגנון, המושך את הדימוי עד מעבר לקצהו אך לא עד כדי היפוכו. דן מירון מתבסס על הדיכוטומיה הוותיקה, ומשרטט דרכה את השינוי שחל בטבעה של הישראליות. עמדתו קרובה בסופו של דבר לזו של עגנון: ירושלים, הוא קובע ב-1985, נעשתה אחרי 1977 ללוקוס של זמננו, המקום שבו נחשפים פניה האותנטיים של המציאות הישראלית, ופניה המתגלים מתנכרים וקשים.

הארגון הבינרי פיתה לראות בשתי ערים בעקביות אמבלמה של שתי אופציות, שני דגמים מרכזיים אפשריים של הזהות הישראלית, שיחד עם זאת מתקיים ביניהם יחס היררכי ברור. לכאורה יש לכך בסיס היסטורי מוצק: תל אביב, העיר העברית הראשונה, גילמה את הגשמתו של האתוס הציוני המודרניסטי – חילונית, חידוש וקידמה; בעוד שירושלים היתה מעוזו של היישוב הישן – אורתודוקסי וקופא על שמריו. ירושלים היתה בגדר הפרעה לתדר. (מובן שאפשר לאתר את שורת הניגודים הזו גם במקומות ובמפגשים אחרים, אבל שתי הערים מציעות ביטוי תמציתי ועז במיוחד שלהן). משנעשתה לבירה ב-1949 התאפשר יישוב מסוים של הניגוד, חיבור בין שתי הערים. הלוקליות הירושלמית נצבעה בצבעי הממלכתיות (בתהליך שהבשיל לאטו מאז הכיבוש הבריטי של פלסטין), והוכשרה בדרך זו לזיווג עם החילוניות הנאורה של השפלה, שצבעה מצדה בצבעיה את הזעיר בורגנות התל אביבית.

אך מיתוס זה, העשוי אחדות לאומית, רציונליזם דמוקרטי ומודרניות – קולה של ישראל – נסמך על דימוי הדיכוטומיה. האפיטטים גלותיות, עדתיות, דתיות, עממיות ומזרחיות – שזוהו בהמשך עם תופעות ממשיות, סטטיסטיות, כמו התחרדותה של ירושלים, עוניה, הימניות שלה וכד' – שימשו את

הגדרת היפוכם דרך הצגתם כאופציה הממשית האחרת, הראויה לאילוף. וכך, שתי הערים תרמו בדימויהן לעיצוב האתוס הציוני המודרניסטי ולחיזוקו.

מנקודת מבט זו צרימת חילופי התדר במפגש בין הערים היא הפרעה זמנית, שבאה על תיקונה כעבור כמה דקות של אי נוחות, כאשר קול ישראל מוצא מחדש את מקומו הבלעדי, והערים שוב מתמקמות בדימויהן.

אבל אפשר, מנגד, להשתהות, להיעצר בצרימה ולראות בה לאו דווקא מפגש זמני שסופו שיבה אל הסדר הטוב, אלא רגע של התפרקות, הן של האחידות המדומה והן של הדיכוטומיה ההיררכית, שכאמור משרתת אותה. סבך הסתירות הפנימיות, שעל יסודותיהן המשותקים הורכבה הישראליות האחידה, מתפקע. מזרחים, חרדים, ערבים משמיעים קול, ולא קול מטעם. פרווריים, פריפריאליים, פרובינציאליים מערערים את הדיכוטומיה בין מרכז לשוליים (תל אביב וירושלים כמרכזי תרבות ושלטון). התדר מוצף קולות.

קפופוניית התדר, שהיא פחות או יותר המצב ההווה, עשויה להתפתח בכמה כיוונים. היא יכולה להיבלע מחדש בידי הקול המרכזי של התדר, היא יכולה להימשך כפי שהיא, והיא יכולה ליהפך לפוליפוניה, דרך שינוי של פני הסקאלה. בהקשר האחרון עולה על הדעת הלימינליות של ויקטור טרנר: אנטי-סטרוקטורלית, א-היררכית, מושהית, הסוביקט מנוער בה מן הסיווגים הרגילים. אלא שאצל טרנר סופה של החריגה הזו מן הזרם הכללי הוא שיבה אליו (אמנם עם אופציה ריאלית לחולל בו שינוי). כאן, בין שתי הערים, מתקיים מפגש נוסף, העשוי לסייע ולהוביל עוד שלב קדימה את הפרעת התדר הלימינלית, שוברת ההיררכיות, שכבר חשפה את ריבוי הקולות, את ההטרולוגיה, במקום שנדמה היה שישנם רק שני קולות, שהם למעשה אחד – קול מוביל וקול משני בשירותו.

המפגש הוא זה שבין נוף הקדומים, שנוצר בעקבות השריפה הגדולה, ובין הכביש. מצד אחד הטבע, כפי שהוא נראה בתצלומים מהמחצית הראשונה של המאה, נוף טרשים ושיחים, נוף הדרך בת היסטוריה של אלפי שנים שנעשתה גם היא לטבע; ומולו המעבר בכביש המהיר, שאין בו השתהות, שאי אפשר לקלוט בו פריחה סגולה בעונתה, אורן אמיץ ששרד, רחש הולך ונמוג שהוא הכביש, שקט עצום – חוויות של טייל, של הולך הרגל – אלא ישנה רק הפעולה האלימה של הנסיעה המהירה במעלה המתגבר. הכביש משתלט על הדרך; התרבות על הטבע; רצועת האספלט השחורה, הנוצצת, המקווקוות לבן, "לא מקום" טיפוסי – על הקדום, ההיסטורי.

הכביש הוא הפרעת התדר של הדרך, והוא גם (מבשר) קריאת התיגר על מושגי החלל והזמן שלה (ויריליו: "נדמה שהמיקום הגיאוגרפי איבד בוודאות את ערכו האסטרטגי; המצב התהפך, וערך זה מוקנה לדלוקליזציה של הווקטור, וקטור בתנועה מתמדת". וגם: "הערך האסטרטגי של הלא-מקום של המהירות תפס ללא עוררין את מקומו של המקום").

צרימת התדר, אלימות הפעולה של הכביש על הדרך, היא פעולה של טרנסגרסיה. "משהו שהוא אולי כמו הבזק הברק בלילה, אשר מראשית הזמנים מקנה אינטנסיביות דחוסה ושחורה ללילה שאותו הוא שולל, שמאיר את הלילה מבפנים, מקצה לקצה, ועם זאת חייב לו את הבהירות העזה של ביטויו" – מן התיאורים של פוקו בדיון על בטאיי עולה תחושה של חסד כמעט עם השחרור מהמתח

הדיאלקטי; היחס אינו יחס של ניגוד, הטרנסגרסיה אינה שלילה, אלא היא מאשרת ישות מוגבלת "אישור לא פוזיטיבי", כי שום תוכן אינו כובל אותה שהרי מעצם הגדרתה דבר אינו יכול להגבילה. פעולת הטרנסגרסיה, מציע פוקו, היא אישור של הבחנה, בתנאי שאינה פעולה של חיתוך או יצירת הפרדה או מדידת מרחק, אלא היא רק מציינת את עצם קיומו של ההבדל. הבדל פירושו חלקיות. הכרה בחלקיות, בנזילות של הגבול, היא המימד המשלים של מקהלת התדר, השלב הבא אחרי ההגדרה העצמית. כלומר, אחרי שרטוט הגבולות. זו השלמה שביטויה בויתור על הרצון להיעשות לקול ישראל. במקום שטרנר משרטט שיבה אל הסטרוקטורה, הרי הטרנסגרסיה – ובדומה לה האופציה ההיברידית בגירסתו של הומי באבא – הופכות את שבירתה לחוויה המרכזית.

לצד הדרך בקטע של חילופי התדר מונחים שלדי השריוניות ממלחמת '48. הם צבועים אדום-חמרה, שנועד לשמר אותם ומשווה להם בתוך כך מראה טבעי. השריוניות הן סמל למאבקו של העם היהודי המתקומם על בירתו הנצחית. אלא שהנסיון להותיר אותן כמו שהן, במצבן הטבעי, במערומיהן, יוצר עיוות של קנה המידה והשלדים נראים קטנים מאוד, צעצועים כמעט, כמעט מגוחכים. מהרסיו של המיתוס באים מקרבו. הנטורליזציה המוקפדת של הצדק האחד ומחיר הדמים הבלתי נמנע מתערערת דרך אחד ממכונניה ומצטרפת לשורת הדיסוננסים האחרים העולים מן הדרך, לזעזע עוד את יסודותיהן של האחדות ושל ההגמוניה, את קול ישראל.

[פורסם ב*הפרעה גבולית*, קטלוג הביתן הישראלי, הביאנלה השמינית לאדריכלות בונציה 2002]