

הערים הגדולות של ישראל: השוואה גיאוגרפית

מאת

דוד עמירן ואריה שחר

כידוע, נמנית ישראל עם אותן מדינות בעולם, שאוכלוסייהן הם ברובם הגדול יושבי ערים. כשלושה רבעים מתושבי ישראל חיים ביישובים עירוניים ואילו בתוך האוכלוסייה היהודית עולה שיעורם של אלה אף על 80%.

לוח 1. מידת העיור של אוכלוסיית ישראל בסוף 1957

(לפי השנתון הסטטיסטי לישראל, IX [תשי"ח], עמ' 13, 16)

| תושבי ערים | | אוכלוסיית היישובים העירוניים | | | | | |
|------------|------|------------------------------|---------------|------|--------------|-------------------|---------|
| מספר הערים | % | מספר התושבים | מספר היישובים | % | מספר התושבים | האוכלוסייה הכוללת | |
| 21 | 60.5 | 1,194,375 | 61 | 75.6 | 1,496,425 | 1,975,954 | ישראל |
| | | | | | | | — ישראל |
| | | | | | | | יהודים |
| 19 | 78.6 | 1,138,850 | 59 | 81.7 | 1,440,900 | 1,762,741 | בלבד |

מעמדן המיוחד של שלוש הערים הגדולות בישראל

השנתון הסטטיסטי IX [תשי"ח], עמ' 16 מונה 28 יישובים, שהאוכלוסייה של כל אחד מהם עולה על 10,000 נפש⁽¹⁾. באותם יישובים חיו בסוף 1957 1,316,850 איש, שהם 66.5% מתוך כלל אוכלוסייתה של הארץ⁽²⁾. 28 יישובים אלה מתחלקים לשתי קבוצות: (1) שלוש הערים הגדולות; (2) שאר הערים, שאוכלוסייתן קטנה מזו של הערים הגדולות. השנתון הסטטיסטי הנ"ל נוקב במספרים הבאים לגבי אוכלוסי הערים הגדולות בגבולותיהן המוניציפליים:

- (1) הקטן ביישובים אלה הוא נס־ציונה, שמנתה בסוף 1957 11,000 תושבים.
- (2) ההפרש של 475 נפשות בין מספרים אלו לבין המספרים המובאים בלוח מס' 1 מקורו בעובדה, שלא לכל יישוב בן 10,000 תושבים ויותר הרענק מעמד של עיר. לעומת זה לא כל יישוב בעל מעמד עירוני חוקי מונה היום 10,000 תושבים; דוגמה לכך תוכל לשמש אילת.

הערים הגדולות של ישראל

| | |
|-------------|---------|
| תל אביב-יפו | 380.000 |
| חיפה | 166.000 |
| ירושלים | 152.500 |

אך ברור, שאין משמעות של ממש בדיון, המצטמצם בגבולות המוניציפליים, וכי יש להביא בחשבון את גבולותיהן המציאותיים של אותן ערים, היינו, את כל השטח העירוני הרצוף, המהווה יחידה כלכלית אחת. לפיכך שומה עלינו לבסס את תיאורנו על אגדי הערים (הקונאורבציות). מספר התושבים בערים הנ"ל יעלה בהרבה, אם נשקיף על תל-אביב וחיפה כעל אגדי ערים:

| | | | |
|-------------------------------|-------------|---------|--------------|
| של האוכלוסייה הכללית של ישראל | } 28.5% שהם | 563.750 | תל-אביב-רבתי |
| | | 191.400 | חיפה-רבתי |
| | | 152.500 | ירושלים |
| | 9.7% | " | |
| | 7.7% | " | |

בסך-הכל מנו אפוא שלוש הערים הגדולות בסוף 1957 907.650 תושבים, או 45.9% מאוכלוסי ישראל. לעומת זאת גרו ב־18 היישובים הנותרים, שמספר התושבים בכל אחד מהם עלו על 10,000, 409,200 נפש בלבד, או 20.7% מכלל אוכלוסיית ישראל.

לאמתו של דבר, מהווים המספרים הנ"ל לגבי שני אגדי הערים ערכים מינימליים בלבד, ואילו המספרים המדויקים עולים עליהם במקצת. בחישוב של תל-אביב-רבתי נכללו, מחוץ לתל-אביב-יפה, רק חולון, בת-ים, רמת-גן גבעתיים ובני-ברק. החישוב של חיפה-רבתי מכיל, נוסף לחיפה, רק את כפר-אתא וטירת-כרמל. בשני המקרים יש להוסיף כמה יישובים קטנים, המהווים חלק מאגד הערים, אך לא הובאו בחשבון כאן, הואיל והאוכלוסייה של כל אחד מהם אינה מגיעה ל־10,000 נפש. על-ידי תוספת כמה רבעים, שהאוכ-לוסייה של כל אחד מהם היא כ־9000 נפש יעלה מספר תושביה של חיפה-רבתי ל־220,000 איש בקירוב, ושל תל-אביב רבתי ל־590,000 איש בקירוב. למעשה, עולה גם האוכלוסייה של ירושלים על המספר הנקוב למעלה, שהיא — למרות המציאות המדינית של היום — אין לשכות, שחלק מן העיר שוכן במדינת ירדן. מספר תושביה של ירושלים הירדנית מגיע, כנראה, ל־60,000 נפש, או אף למעלה מזה, ובסך-הכל מונה אפוא ירושלים השלימה למעלה מ־210,000 נפש⁽³⁾.

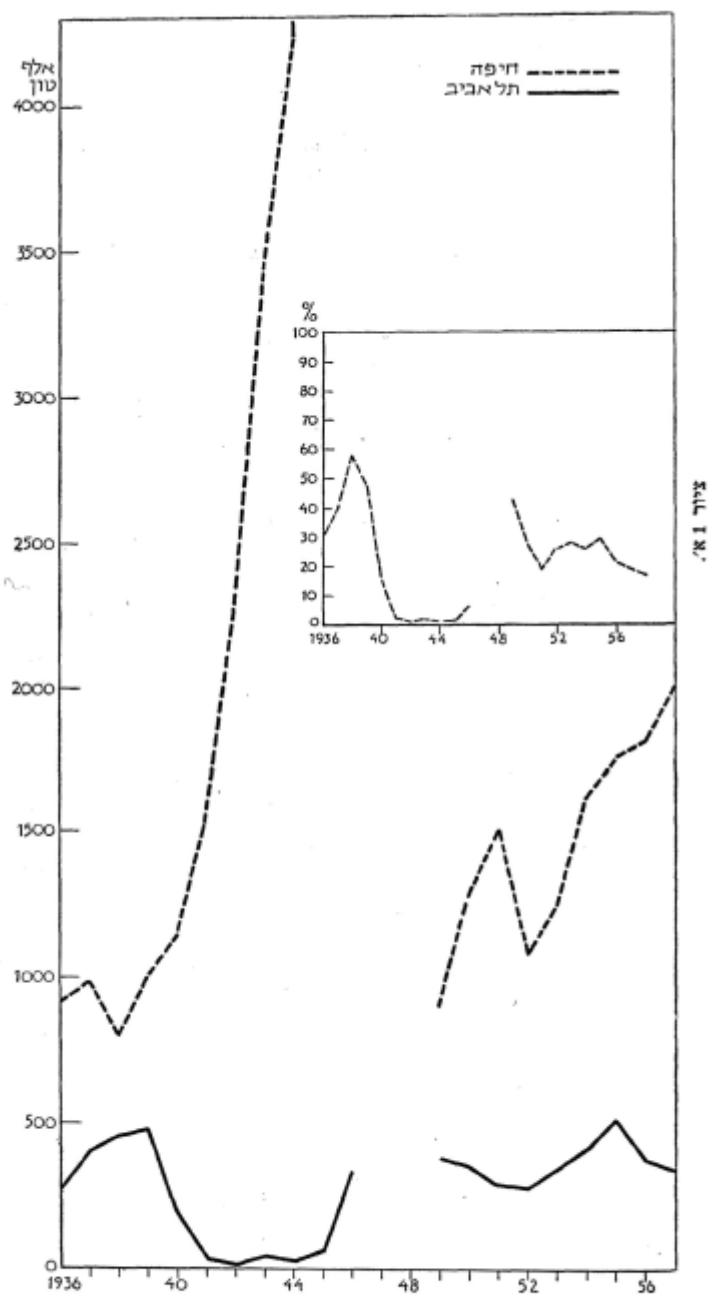
(3) מאמר זה דן בירושלים הישראלית בלבד, פרט לאותם המקומות, שבהם יצוין במפורש שהדברים אמורים בעיר הישראלית והירדנית גם יחד.

העיר הרביעית בגדלה בישראל בסוף 1957 היא פתח־תקוה, בעלת אוכלוסייה של 48,000 נפש, שהיא 31.5% מאוכלוסייתה של הקטנה בשלוש הערים הגדולות ולא יותר מ־8.5% מאוכלוסייתה של הגדולה שבהן. הפער הגדול בין אוכלוסיותיהן של שלוש הערים הגדולות של ישראל לבין עצמן וכן בינן לבין הערים הקטנות יותר משמש ביטוי למערך גיאוגרפי שכוח מאד בארצות רבות. מרק ג'פרסון ניתח תופעה זו במאמרו על "חוק העיר הראשית"⁴). מתוך בדיקת 45 מדינות, לפי הנתונים של 1930, נתברר לה, שב־28 מהן היתה העיר הגדולה ביותר גדולה יותר מאשר פי שניים מן העיר השנייה בגדלה, וב־18 מדינות אפילו למעלה מפי שלושה. רק בתשע מדינות נמצאו בעיר השנייה בגדלה למעלה מ־75% ממספר התושבים שבעיר הראשית. היחס בין האוכלוסיות של תל־אביב־רבת, חיפה־רבת, ירושלים ופתח־תקוה הוא — 100 : 34 : 27 : 8½. מבחינה זו משתבצת ישראל במקום הקרוב לאמצע בטור הארצות.

יחס זה, הנראה כנורמלי, תמוה הוא בכל זאת משני טעמים: (1) בניגוד לארצות רבות, שבהן שכוח יחס כזה, צעיר הוא למדי בישראל; (2) הואיל והערכה ראשונה של הנתונים הגיאוגרפיים מעלה שיקולים חשובים נגד פער זה, ואפילו נגד הסדר של הערים הראשיות בישראל.

סדר הערים הגדולות בישראל במאה השנים האחרונות הבדיקה של יחס הגודל של הערים הראשיות בישראל צריכה להיות מבוצעת לגבי תקופה ארוכה של העבר ההיסטורי. פעולה מעין זו תחרוג ממסגרתו של מאמר זה, ואף תתקל בקשיים רציניים מחמת העדרם של מספרים מדויקים. אפילו הטור הראשון בלוח 2 אינו מדויק כל צרכו, ויש לקבלו בהסתייגות. לוח זה יעמיד את הקורא על התפתחות אוכלוסייתן של הערים הראשיות וכן של כמה ערים נוספות, שנודעת להן חשיבות ביחס לעניין הנדון כאן.

Mark Jefferson, *The Law of the Primate City*, *Geographical Review*, 29, 1939, pp. 226—232



צִוּר 1. העברת מטענים (פריקה+טעינה) דרך נמל חיפה ונמלי תל אביב-יפו בשנים 1936-1957.

צִוּר 1א' (משובץ בתוך צִוּר 1). המטענים המועברים דרך נמלי תל אביב-יפו כאחוז מהמטענים המועברים דרך נמל חיפה בשנים 1936-1957.

לוח 2. ערי ישראל 1870—1957: אוכלוסיותיהן ומקומן בסולם הגודל של הערים

| העיר | 1870 ⁽⁵⁾ | | אוקטובר 1922 ^(16, 6) | | נובמבר 1931 ^(17, 6) | | סוף 1944 ^(18, 7) | | סוף 1957 ^(21, 7) | |
|-------------|---------------------------|------------------|---------------------------------|---|--------------------------------|---|-----------------------------|---|-----------------------------|---|
| | א | ב ⁽⁸⁾ | א | ב | א | ב | א | ב | א | ב |
| יפו | 6,450 ⁽⁹⁾ | 4 | 32,524 | | 54,973 | | 94,300 | | | |
| תל אביב | — | | 15,185 | | 46,867 | | 166,600 | | | |
| תל-אביב-יפו | 6,450 | | 47,709 | 2 | 101,840 | 1 | 260,900 ⁽¹⁹⁾ | 1 | 563,750 ⁽²²⁾ | 1 |
| חיפה | 4,200 ^(10, 18) | 6 | 24,634 | 3 | 50,483 | 3 | 128,800 ⁽²⁰⁾ | 3 | 191,400 ⁽²²⁾ | 2 |
| עכו | 8,500 ^(11, 18) | 3 | 6,541 | 6 | 8,165 | 6 | 12,360 | 7 | 21,400 | 6 |
| נצרת | 6,000 ^(12, 18) | 5 | 7,424 | 5 | 8,894 | 5 | 14,200 | 6 | 23,500 | 5 |
| ירושלים | 20,000 ⁽¹⁴⁾ | 1 | 62,578 | 1 | 90,503 | 2 | 157,080 | 2 | 152,500 ⁽²³⁾ | 3 |
| עזה | 16,000 ⁽¹⁵⁾ | 2 | 17,480 | 4 | 21,643 | 4 | 34,170 | 4 | | |
| פתח-תקווה | — | | 3,032 | 7 | 6,880 | 7 | 17,250 | 5 | 48,000 | 4 |

הערים הגדולות של ישראל

- (5) לפי נתונים המובאים בתוך C. R. Conder and H. H. Kitchener, *The Survey of Western Palestine*, Memoirs I—III, London, 1881—83. (להלן *SWP*)
- (6) מספר אוכלוסיין.
- (7) אומדן הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
- (8) א— מספר האוכלוסיין, ב— מקום העיר בסולם של ערי ישראל.
- (9) *SWP*, Mem. II, p. 254—5: האב Liévin מעמיד במדרג שלו את האוכ' לוסיה לשנת 1869 על 6185, בתוספת 205 תושבים במושבה הגרמנית בשנת 1872, ובסך-הכל כ־6450 Socin קובע, על-סמך מקורות תורכיים, שבשנת 1876 הגיע מספר התושבים ל־8000.
- (10) שם, I, עמ' 282—283, דין-חשבון קונסולרי של Rogers לשנת 1859 אומד את האוכלוסייה ב־3000 נפש בלבד.
- (11) שם, I, עמ' 145, הוא מצטט שני מקורות: הראשון (Guérin) נוקב במספר 9000, השני המאוחר יותר (Socin), —8000.
- (12) שם, I, עמ' 278, כאן מצוטטים שלושה מקורות, שמשפריהם הם בין 4950 לבין 5935. המקור הקונסולרי לשנת 1859 (ר' הערה 10) מעמיד את אוכלוסיית נצרת על 4000 נפש.
- (13) G. Schumacher, Population list of livâ of 'Akaa, *PEFQNS*, 1887, pp. 169—191 מביא את המספרים הבאים לשנת 1886, על-סמך הערכה רשמית: חיפה 7165, עכו 9400, נצרת 6575.
- (14) *SWP* Mem. III, pp. 162—163, דין-חשבון קונסולרי לשנת 1873/74 מציין אוכלוסייה של 20,900, כולל 10,600 יהודים. לאור הגידול המהיר של האוכ' לוסיה מאז 1875 מעריכים אותה בשנת 1883 ב־40,000 נפש.
- (15) שם, III, ע' 235, האוכלוסייה נאמדה בראשית שנות השמונים ב־18,000.
- (16) J. B. Barron, *Palestine, report and general abstracts of the census of 1922, taken on the 23rd of October, 1922*, Jerusalem 1923
- (17) E. Mills, *Census of Palestine, 1931. Population of villages, towns and administrative areas*, Jerusalem, 1932
- (18) *Statistical Abstract of Palestine, 1944—45*, Jerusalem, 1946, pp. 18—21—22
- (19) מספר זה וכן המספרים הקודמים לגבי תל-אביב-יפו כוללים את אוכלוסיית תל-אביב ויפו בלבד, ולא של חלקים אחרים של תל-אביב-רבת.
- (20) חיפה בלבד, ללא יישובים אחרים שנמנו על חיפה-רבת.
- (21) שנתון סטטיסטי לישראל IX [תשי"ח], עמ' 16.
- (22) המספרים מכוונים לאוכלוסייה של אנדי-הערים. ראה למעלה עמ' 000.
- (23) ירושלים הישראלית בלבד; על-ידי תוספת החלק הירדני של העיר תעלה אוכלוסיית ירושלים ל־210,000, בקירוב.

לוח 2 מראה, שעד סוף שנות העשרים היתה ירושלים הראשונה בסולם ערי הארץ, ועליונותה מבחינת מספר אוכלוסיה באה על ביטויה כך:

| | | |
|------------------------|-------------------------------------|--------------|
| 1870 ²⁴ | ירושלים — עזה — עכו — יפו: | 100—80—42—32 |
| 1922 | ירושלים — תל־אביב־יפו — חיפה — עזה: | 100—71—39—28 |
| סדר זה השתנה לאחר מכן: | | |
| 1931 | תל־אביב־יפו — ירושלים — חיפה — עזה: | 100—89—50—21 |
| 1944 | תל־אביב־יפו — ירושלים — חיפה — עזה: | 100—60—49—13 |
| 1957 | תל־אביב־יפו — חיפה — ירושלים — | |
| פתח־תקווה | | |
| | | 100—34—27—8½ |

סולם זה מדגים בצורה בולטת את התפתחותה של תל־אביב־רבתי כעיר הראשית בישראל, עיר, העולה במספר אוכלוסיה כמעט פי שלושה על העיר השנייה במדינה²⁵). ירושלים החזיקה מעמד כעיר הראשית בארץ, הואיל ושימשה מרכז השלטון. אולם הפריחה הכלכלית של הארץ, שהתחילה עם ייסודו של הבית הלאומי היהודי, הצמיחה מרכזים פעילים וגדולים ממנה באזור החוף.

עזה, שעמדה במאה הקודמת במקום השני, כעיר ראשית של אזור חקלאי גדול וכראש־גשר בדרך בין־לאומית, לא זכתה להתפתחות תעשייתית, ומסיבה זו ירדה למקום הרביעי בסולם, שבו היא נמצאת בעצם עד היום. — עיר הנמל שבמפרץ חיפה, המעגן הטבעי הטוב היחידי בחוף הים־תיכוני של ישראל, נמצאה תמיד במקום השלישי בסולם. עד שעלתה בימי מדינת ישראל על ירושלים והגיעה למקום השני בסולם. כאן יש להזכיר, שבמשך מאות רבות בשנים היתה עכו עיר הנמל החשובה במפרץ, בעוד שחיפה לא היתה אלא מעין כפר גדול. רק בסוף המאה הקודמת עלתה חיפה על עכו. ההתפתחות הדמוגרפית של שתי הערים בשנים אלו מודגמת בלוח 3.

(24) במאה הקודמת עדיין היה גדול משקלן של שאר ערי ההר בין ערי הארץ. סמוך ל־1870 היו חמש הערים הגדולות ביותר, לפי סדר זה: ירושלים, עזה, שכם, חברון, עכו. בשנת 1922 ירדה שכם מן המקום השלישי לשישי, וחברון מן המקום הרביעי לחמישי. בשנת 1944 נמצאה שכם במקום השביעי בסולם, ואילו חברון — בשישי.

(25) משקל בולט זה לא ישתנה במידה ניכרת, אם נכלול באוכלוסיית העיר ירושלים את התושבים משני עברי הגבול של שביתת־הנשק. במקרה זה יתקבל היחס תבא בין תל־אביב־יפו — ירושלים — חיפה: 100—37—34.

הערים הגדולות של ישראל

לוח 3. האוכלוסיות של חיפה ועכו בתקופת התמורה במעמדה של העיר

הראשית במפרץ

| | (²⁹ 1922) | (²⁸ 1900) | (²⁷ 1886) | (²⁶ 1870) | |
|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------|
| חיפה | 24.634 | 13.000 | 7.165 | 4.200 | 50.483 |
| עכו | 6.541 | 11.000 | 9.400 | 8.500 | 8.165 |

הסדר הנכחי של ערי ארץ-ישראל בסולם הגודל נתעצב אפוא רק בראשית המאה העשרים.

התפתחותן היחסית של תל-אביב וחיפה

לירושלים נודעת חשיבות כמרכז מנהלי, דתי ורוחני, אך אין ערכה רב בתחומי התעשייה או המסחר. המרכזים הכלכליים של המדינה הם בתל-אביב ובחיפה. חלוקת המנהיגות בין שתי ערי-החוף ברורה, והפער לרעת חיפה הלך וגדל בהתמדה, כפי שהדבר משתקף בלוח הבא:

לוח 4. היחס בין האוכלוסיות של תל אביב-יפו וחיפה

(המספרים מתייחסים לאגדי הערים)

| | 1870 | 1922 | 1931 | 1944 | 1957 |
|-------------|------|------|------|------|------|
| תל אביב-יפו | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| חיפה | 65 | 52 | 50 | 49 | 34 |

העדפה זו של תל אביב על חיפה, הנמשכת בחריפות גדלה והולכת גם היום. מוזרה היא לאור העובדה, שהדברים אמורים כאן בשתי ערים תעשייתיות-מסחריות, ולגביהן היה צריך הנמל הטוב של חיפה — עם קשרי התחבורה הטובים שלו אל פנים הארץ — להוות יתרון חשוב לטובת עיר הכרמל. תופעה זו טעונה בדיקה, במיוחד לנוכח הירידה המתמדת של נמל תל-אביב (ושל נמל יפו), כפי שמעיד ציור מס' 1.

כפי שנראה להלן, יש לחיפה תנאים עדיפים לא רק מבחינת טיב נמלה וחשיבותה, אלא גם הודות למציאותו של שטח נוח, מלוכד וזמין למיקום מפעלי תעשייה; ואף-על-פי-כן תל-אביב היא העיר הראשונה בכלכלת הארץ. בסוף

(26) *SWP*, ר' הערות 10, 11. (27) שומכר, ר' הערה 13.

(28) לפי Baedeker, מהדורה 1900 הנתונים לפי Benzinger.

(29) מספר, ר' הערה 16. (30) מספר, ר' הערה 17.

מאמרנו ננסה לגלות את הסיבות למצב־דברים זה, אך קודם לכן נסקור את ההתפתחות ואת המבנה התפקודי של כל אחת משלוש הערים הגדולות⁽²⁾.

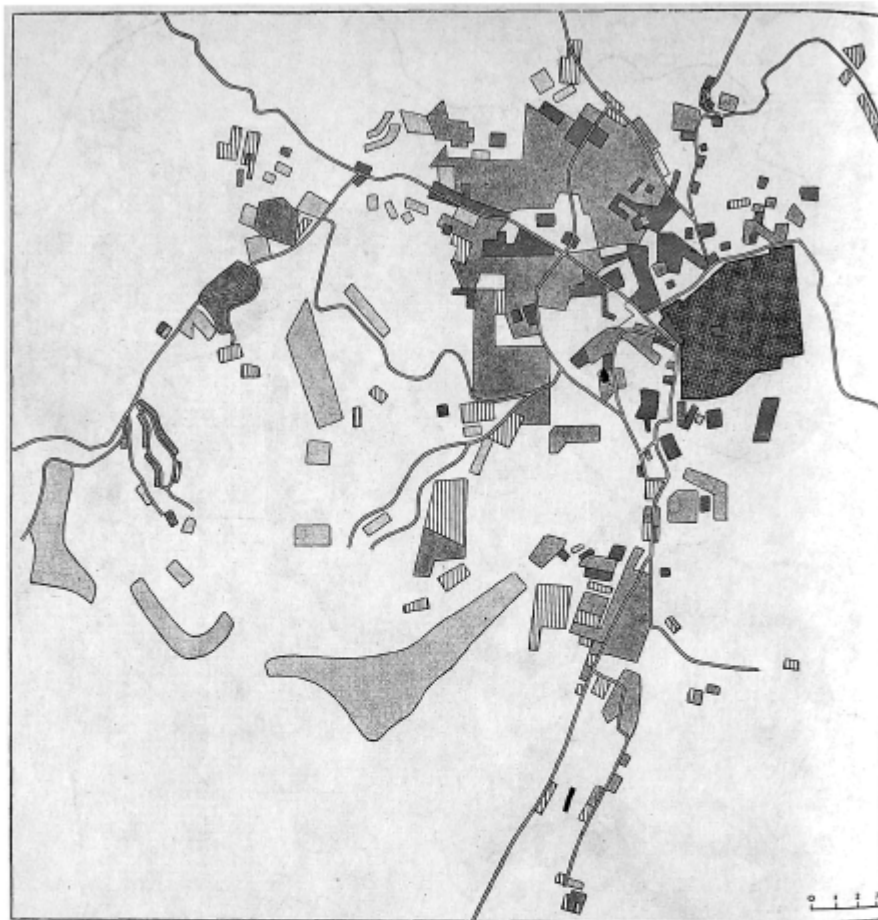
העיר ירושלים

ירושלים נשארה בתוך חומות העיר העתיקה עד 1860. מאז גדלה באטיות, שלבים־שלבים (ראו מפה 1). השלב המהיר ביותר בגידולה של עיר זו, כשל שאר ערי הארץ, חל בעשור הראשון לקיום המדינה, וביתר דיוק: מאז שנת 1951, כשנוסף לירושלים כל השטח המערבי ברובע החדש של קריית־יובל ובישיכונים של קטמון, רסקו, מקור־חיים ועוד. ובעוד שברוב התקופות חלה התרחבותה של ירושלים לאורך קווי־הרכס, היוצאים מן השלוחה שעליה עומדת העיר העתיקה — הואיל והדרכים הבאות אל העיר מוליכות לאורך קווי־רכס אלה — התפשט תהליך הבנייה בזמן האחרון גם בעמקים, כמו, למשל, בגבולות קטמון ומקור־חיים, במידה וצפיפות הבנייה בעיר הלכה וגדלה.

מיקומה של ירושלים במרכזם של הרי יהודה, בריחוק מהנמלים ומהדרכים המסחריות הראשיות של מישור־החוף, וכן העדר מקורות של חמרי־גלם וכוח בסביבת ירושלים — מקשים ביותר על התפתחות התעשייה בה. מסיבות אלו התפתחו בה בעיקר המלאכה והתעשייה הקלה. בעלי מלאכה רבים התיישבו בסימטות העיר העתיקה, כשהם מרוכזים בה לפי סוגי אומנויותיהם. עם התפתחות העיר החדשה כמו מרכזי־מלאכה נוספים, חלקם בצמתי־תנועה (למשל, השטחים מול שער יפו ומול שער שכם, מחנה יהודה, בית־ישראל), וחלקם ברבעים החיצוניים (כגון אזורי בתי־המלאכה בסנהדריה ותל־ארזה). בסוף שנות העשרים נעשה ניסיון להקים אזור־תעשייה במערבה של שכונת בית וגן, אך הוא לא עלה יפה. בזמן האחרון הוקם, ביזמתה של העירייה, אזור תעשייה חדש — במקור ברוך, רוממה וגבעת־שאול. יש להדגיש, שכל מפעל תעשייתי בירושלים, שאינו מספק את צרכיה של העיר וסביבתה הקרובה בלבד, עוסק בעיקר בהתקנת מוצרים, שערך העבודה המושקעת בהם עולה על זה של חומר־הגלם, שממנו הם מיוצרים, למשל: בתיה־החרושת לרפואות, עפרונות, נעליים וכיו"ב.

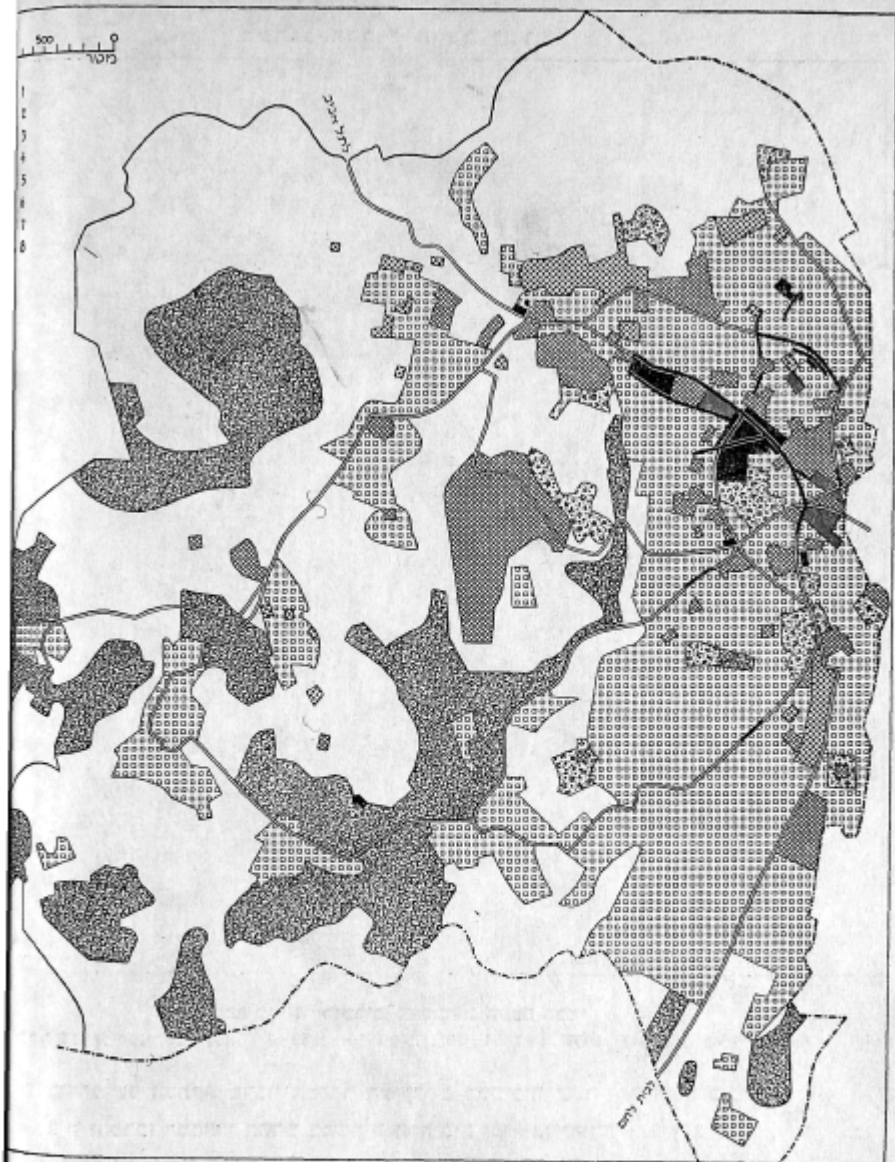
בעקבות התנועה המוגברת של האוכלוסייה לצפון־מערב החל תהליך

(31) השווה לפרק הבא את אטלס ישראל, גליון 5/XI.



מפה מס' 1. ירושלים, התפתחות השטח הבנוי
 סקרא : 1. לפני שנת 1850 ; 2. 1850—1910 ; 3. 1911—1934 ; 4. 1935—1947 ; 5. 1948—1958.

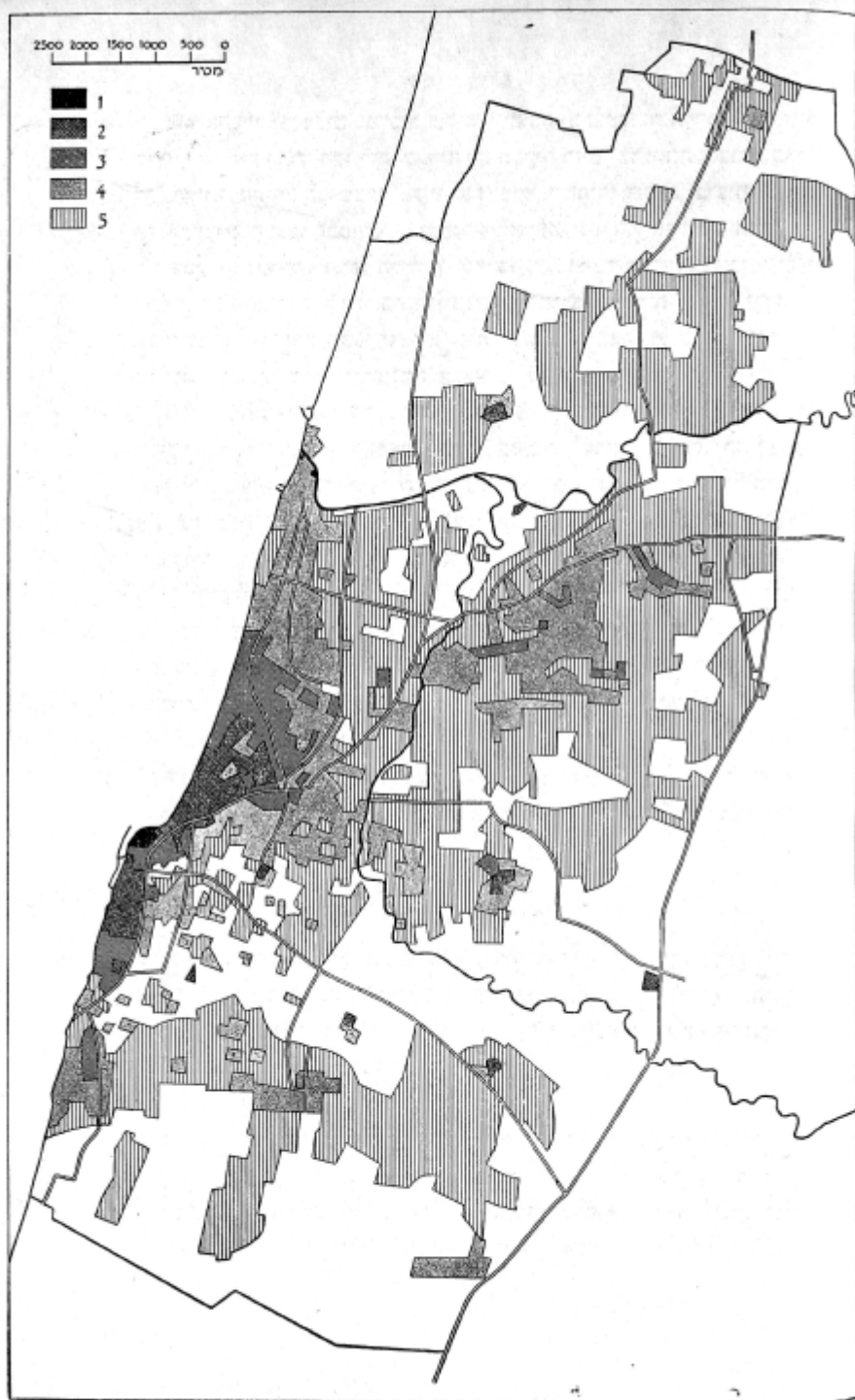
מדרג של העתקת מרכזי המסחר העיקריים מסביבות שער יפו לעבר כיכר ציון והמרכז המסחרי החדש במשולש הרחובות יפו—בן־יהודה—המלך ג'ורג'. תהליך זה הוחש לאחר מלחמת השחרור עם ניתוק הקשרים המסחריים עם העיר העתיקה. שגרם לדלדולו של האזור המסחרי שבין שערי העיר העתיקה ובין סביבות הדואר החדש.



מפה מט' 2, ירושלים, ספה המקודית (פונקציונלית), 1959

מ ק ר א : 1. מגורים ; 2. מסחר ; 3. תעשיה ; 4. מלאכה ; 5. בניני צבור ; 6. גנים והורשות ;
7. מטעי פרי ; 8. עורקים מסחריים.

2500 2000 1500 1000 500 0
מטר



ספח מס' 3. אגד הערים של תל אביב-יפו, התפתחות השטח הבנוי
1. יפו העתיקה; 2. לפני שנת 1918; 3. 1918—1928; 4. 1929—1944; 5. 1945—1959.

מיקומה של ירושלים כמרכזם של הרי יהודה ובהצטלבות הדרכים הראשית בהם — על אם הדרך העתיקה, שנועד לה תפקיד ראשי ברשת-התחבורה בארץ גם באותן התקופות, שבהן פקדו את מישור-החוף עזובה, ביצות, קדחת והתערערות המצב הבטחוני — ובשורה לא אחרונה אף אקלימה הנות, הם שעיצבו את דמותה כמרכז השלטון וכמרכז דתי ראשי בארץ כבר בימי-קדם. למרות כל התמורות, שחלו בתולדות הארץ במרוצת-הדורות, שמרה ירושלים עד היום על מעמדה בשני שטחים אלה. עובדה זו באה על ביטויה המובהק במבנה המקצועי של אוכלוסייתה. המשתקף בלוח 6 (ר' עמ' 157).

לסוף יש לבדוק את ההשפעות הגיאוגרפיות-פוליטיות על ירושלים לאחר חלוקתה המדינית בין ישראל לירדן. בניגוד לעיר-גבול אחרות, כברלין וטריאסט, שבהן קיימת אפשרות של תנועה מוגבלת משני צדי הגבול המדיני, אין בירושלים כל קשר בין שני חלקי העיר. ופירושו של דבר, שירושלים המחולקת סובלת מכל החסרונות של עיר-גבול, בלא לההנות משום יתרון שלה. ירושלים היהודית שמרה על תפקידה ההיסטורי כבירת ישראל למרות מיקומה השולי לגבי שטח המדינה כולה, אך לעומת-זה נפגע במידה קשה מעמדה המדיני של ירושלים הערבית בין ערי הממלכה הירדנית. בזכות החלטתה של ממשלת ישראל משנת 1949 להעביר את מוסדותיה לירושלים נתקיים מעמדה של עיר זו כמרכז השלטון והמנהל למדינה כולה. אמנם מבחינה כלכלית הפסידה ירושלים את העורף הצרכני שלה, דבר, שצמצם בהרבה את ממדי המסחר בירושלים הישראלית ובחלק העיר הנמצא בשטח ירדן.

תל אביב-יפו

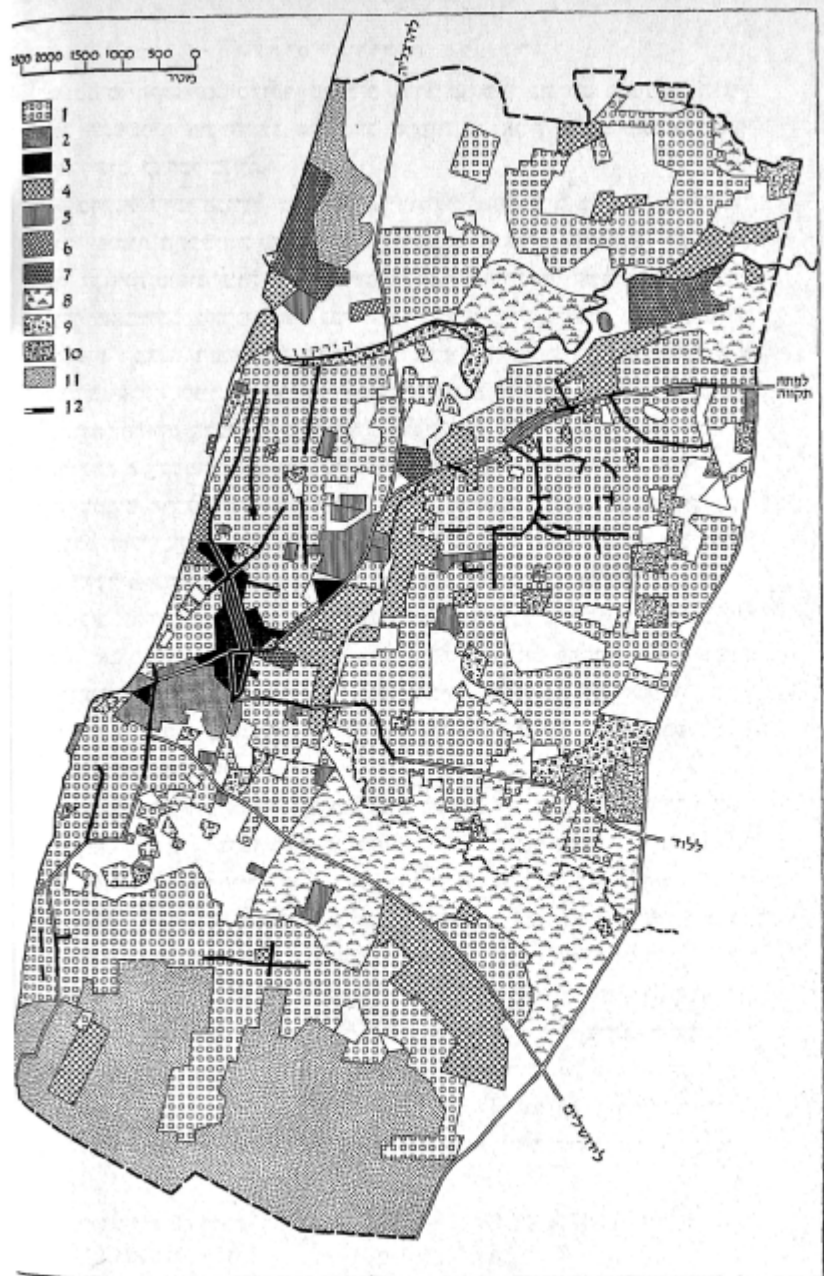
אגדה-הערים של תל אביב-יפו, שהוא הריכוז העירוני הגדול ביותר בישראל, צמח מתוך אחת הערים העתיקות של הארץ, בייחוד במידה שהדברים אמורים בעיר-הנמל שלה. שרידי היישוב הקדום של יפו הם מתקופת הברונזה המאוחרת, ואפשר אף מתקופה קדומה יותר. בניגוד לירושלים ולחיפה, שבסמוך להן היו שטחים פנויים לבנייה, נאבקה תל-אביב מימיה הראשונים בבעיית המחסור בקרקע לבנייה בסביבתה הקרובה. ירושלים וחיפה הרחיבו את השטח הבנוי שלהן על אדמות-טרשים — וחיפה אף התפשטה על פני שטחי הביצות במפרץ — בלא לפגוע במידה ניכרת בשטחים חקלאיים. לעומת זה חלה התרחבותן של יפו ותל אביב

בשטחים חקלאיים, בעיקר פרדסים וכרמים. כאן נתרשש התהליך הרגיל של התפשטות השטח של העיר על אדמות חקלאיות מחמת האמרת מחירי המגרשים לצרכי בנייה.

בדיקת דרכי-הגידול של הערים ירושלים ותל-אביב מעמידה אותנו על שתי שיטות-התפשטות שונות: בירושלים נקבעה צורת גידולה של העיר על-ידי הנחיות טופוגרפיות ברורות, שגרמו להתפתחותו של השטח הבנוי בדמות של "אצבעות" מארכות על גבי הרכסים העיקריים; ואילו בתל-אביב לא השפיע המבנה הטופוגרפי המתון של רכסי-הכורכר על צורת ההתפשטות, ועל-כן גדלה העיר לאורך הצירים של רחובות מרכזיים, בעלי כיוון מקביל מדרום לצפון: הרצל, נחלת-בנימין, אלנבי, בן-יהודה, דיזנגוף ואבן-גבירול. סלילתם המוקדמת של צירי-תנועה אלו עודדה את הבנייה משני צדיהם, בעוד שהשטחים הריקים ביניהם התמלאו באופן הדרגתי בתקופות מאוחרות יותר. הבדל אחר בצורת התפשטותה של העיר מקורו בסיבות חברתיות: בשעה שירושלים גדלה בעקבות הקמתן של שכונות בעלות אופי חברתי ועדתי מגובש, ורק בזמן מאוחר יותר נבנו השטחים הפנייים שבין השכונות, הרי בתל-אביב בוצעה הבנייה, בדרך כלל, על-ידי קבלנים פרטיים לצרכי מכירה והשכרה, ועל-כן אין לרבעיה אותו צביון מיוחד, שהוא אפייני לרבעי ירושלים, ודמות האוכלוסייה שלה בחלקיה השונים של העיר נקבע בעיקר לפי בחנים כלכליים.

ניתוח מבנה הגיאוגרפי של תל-אביב לא יהיה שלם, אם לא נסקור בקצרה את בעיותיו של "מרכז העסקים הראשי"⁽³²⁾ (בהמשך המאמר: מע"ר). אחת התכונות הגיאוגרפיות העיקריות, המעידות על המעבר ממעמד "עיר" למעמד "כרך", היא מציאותו של מע"ר בעיר, כלומר, אזור, המוקדש ברובו למסחר, שירותים, משרדים, עסקים ובנקים. תל-אביב היא כיום הכרך היחיד בארץ, שבו ניתן לקבוע ולאחר בדייקנות את תחומיו של המע"ר, ואף לעקוב אחר תזוזותיו. המע"ר של תל-אביב משתרע כיום בחלקו הדרומי של רחוב אלנבי, בחלקו הצפוני של רחוב הרצל וברובו של השטח שבין שני רחובות אלה לאורך הרחובות יהודה הלוי, ליליינבלום ושדרות-רוטשילד. המע"ר המקורי של תל-אביב הוקם לארכו של רחוב הרצל, אך עם העתקת

(32) השווה את סדרת המאמרים של R. E. Murphy & J. E. Vance, Jr. על ה-CBD ברבעון *Economic Geography*, 1954-55, עמ' 30-31.

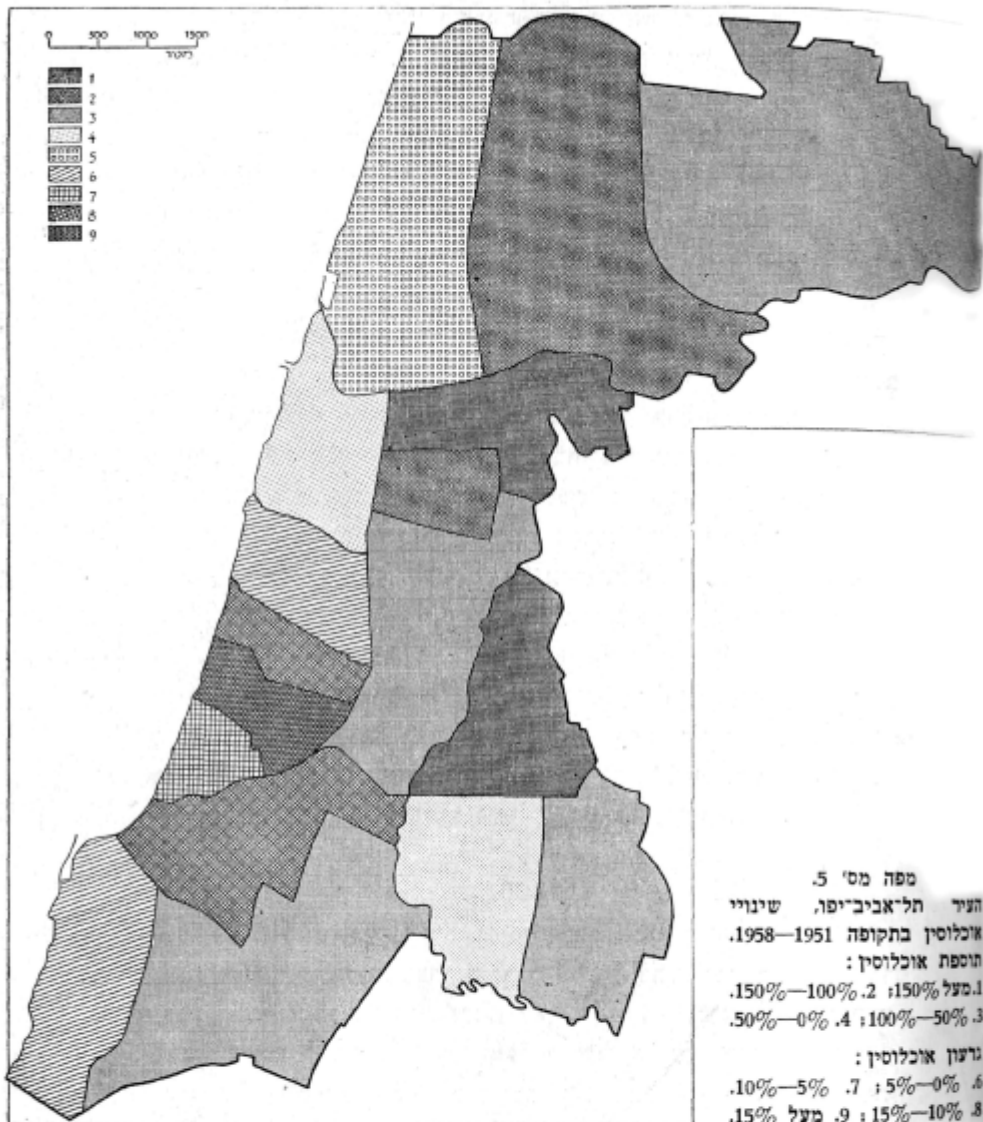


מפה מס 4. אגד הערים של תל-אביב-יפו, מפה תפקודית (פונקציונלית), 1959

מ ק ר א :

1. מגורים ; 2. מלאכה ; 3. מסחר ; 4. תעשיה ; 5. בניני צבור ; 6. בדרך ובתי מלון ;
7. מרכזי תחבורה ; 8. שטחי חקלאות ; 9. גנים צבוריים ; 10. פרדסים ; 11. שטחי חולות.

הערים הגדולות של ישראל



מרכזה-הכובד של האוכלוסייה צפונה, עבר גם המע"ר בהדרגה לעבר רחוב אלנבי, ומגמת התקדמותו צפונה ניכרת גם כיום בכיוון חלקיהם הצפוניים של הרחובות אלנבי ודיזנגוף.

שלוש תכונות אפייניות למע"ר: (א) הבדל רב בין "אוכלוסיית יום" ו"אוכלוסיית לילה". במשך היום עובר, לפחות, רבע עד שליש מאוכלוסי העיר דרך המע"ר. ברור, שריכוז אוכלוסים מעין זה בשטח מצומצם יחסית מעורר בעיות קשות ביותר של התחבורה לרבות זו של חניית כלי-הרכב. (ב) מאחר שהמע"ר משתרע, בדרך כלל, בחלקה העתיק של העיר — מתרחש בו תהליך מתמיד והדרגתי של הריסת בניינים ישנים והקמת בנייני-עסק חדישים, רב-קומתיים במקומם. העובר כיום לאורך החלק הדרומי של רחוב אלנבי והחלק המערבי של שדרות-רוטשילד יעמוד על נקלה על התפתחות זו. עם התקדמותו של המע"ר הנפכים חנויות ובתי-עסק בשטח המע"ר הישן לבתי מלאכה ומחסנים, כפי שמעיד החלק הדרומי של רחוב הרצל. (ג) האוכלוסייה הקבועה, המתגוררת במע"ר ובסביבתו הקרובה, הולכת ומתמעטת, וקיימת הגירה פנימית ממרכזי העיר לעבר אזורי-המגורים בפרברים. המפה ה' מביטה את הירידה במספר האוכלוסים במרכז העיר ואת גידולה המתמיד של אוכלוסיית הפרברים.

במקביל להתפתחותה של העיר תל-אביב חלה התקדמות גם בערים שמסביב לה; ומן הראוי לציין, שקצב גידולה היחסי של האוכלוסייה בערים, המהוות את התגורה החיצונית של אגד-הערים התל-אביבי, מהיר הוא מזה של אוכלוסיית העיר תל-אביב גופה.

ח י פ ה

חיפה מורכבת מחלקים טופוגרפיים שונים. בכיוון מן המרכז אל השוליים משתרעים: הנמל והעיר התחתית לרגלי הכרמל, רבעי הכרמל — הדר במורד ורבעי הרכס מן הכרמל הצרפתי ועד לאחווה; רבעי המפרץ ובעיקר הקריות; וכשלב חדיש ביותר — הרבעים שעל הגבעות שמעבר למישור המפרץ — קרית טבעון (לפנים: קריית עמל וטבעון) וכפר אתא. שלושה שלבים אלה מציינים גם בצורה כללית את שלבי גידולה של העיר³³. החלוקה הטופר גרפית של חיפה קבעה גם את החלוקה התפוקדית של העיר: רבעי

(33) מפה של החפתחות השטח הבנוי של חיפה ראה באטלס ישראל, גליון 5/XI.

הכרמל, רבעי הגבעות שבשולי המפרץ והחלק האמצעי של מישור המפרץ משמשים בעיקר רבעי מגורים; בעיר התחתית ליד הנמל, ובמידה פחותה מזו במרכז הדר-הכרמל (בקרבת הרחובות הרצל והחלוץ) שוכן המרכז המסחרי, בעוד שהמפרץ, ובעיקר חלקו הדרומי, הוא אזור-התעשייה של חיפה.

הדר-הכרמל, שהוקמה כשכונה יהודית מיוחדת על טראסה נוחה לבניין, התחברה רק במרוצת-השנים עם העיר התחתית, שהיתה כל הימים מרכז מסחרי משותף לכל העדות, וכן נתרכזו בה בעיקר רבעי-מגורים של ערבים. שטח-המדרונות של הכרמל — בין העיר התחתית לבין הדר-הכרמל — כוסה כולו בניינים. לעומת זה היו מחוברות עד כה שכונת הדר-הכרמל ושכונות ההר לאורך פס צר בלבד. התפתחותם של הרבעים על הר הכרמל נמשכת לאורך קווי הרכס, בדומה לזו של ירושלים. במידה שהרבעים התפתחו על שלוחות, שהסתעפו מן הרכס המרכזי של הכרמל, לא נוצר קשר תחבורתי ישיר ביניהם; וכדי לעבור מהאחד לשני היה צורך לחזור לעורק-התחבורה הראשי שעל גבי קו הרכס, הוא רחוב מוריה. הדבר נגרם על-ידי הביתור העמוק של הר הכרמל הצר, המתרומם לגובה של כ־300 מטר, עובר ליד הים וכל רחבו הוא 3 עד 4 ק"מ. עומק הגיאיות, המבטרים את הכרמל, הוא 100 עד 150 מטרים.

לאורך רחוב מוריה, עורק התחבורה הראשי של הכרמל, הולך ומוקם מרכז-עסקים, המתפתח באטיות מן הכרמל המרכזי לעבר אחוזה. בניגוד למרכזים המסחריים של הנמל והעיר התחתית ולזה של הדר הכרמל, המגלים סימנים ברורים של התפתחות מרכז עסקים ראשי (מע"ר), הרי צביונו של מרכז-העסקים שלאורך רחוב מוריה הוא שכונתי בלבד. עד כה ניכרת עדיין חלוקת תפקידים מסוימת בין שני החלקים של המע"ר בחיפה. המע"ר של העיר התחתית משמש בעיקר את המסחר הארצי והבין-לאומי, בעוד שהמע"ר של הדר-הכרמל משמש בעיקר את הצרכנים של חיפה ושל העורף הכלכלי האזורי שלה — העמק והגליל.

ייחודה של חיפה, בהבדל בולט מתל-אביב, הוא בריכוז השטח המשמש את התעשייה. ריכוז זה הוא פרי מקרה גיאוגרפי-היסטורי מוצלח. השטח המישורי הגדול של מפרץ חיפה, המשתרע על פני למעלה מ־130 ק"מ², לרבות קרוב ל־15 ק"מ² חוליות לאורך חוף הים, היה בחלקו הניכר שטח ביצות, לאורך הקישון בדרום והנעמן בצפון⁽³⁴⁾. בעקבות עובדה זו לא זו

(34) Map of Western Palestine, גליון V, שנמדד בשנים 1871—1877. גם

בלבד שמישור המפרץ היה חסר כפרים, אלא אף רוב שטחו היה בלתי מעובד³⁵). בעטיין של הביצות והקדחת נשמר האזור כשטח ריק ליד העיר וכן שימשו הן גורמים עקיפים להתפתחות המרוכזת של רבעי הכרמל עד ראשית שנות השלושים של המאה העשרים³⁶). כאן נשמרה אפוא עתודת־שטח גדולה ומישורית, בקרבת מקום לנמל. לאחר ניקונו וייבושו נהפך לאזור התעשייה של חיפה, ובו הוקמו בשורה ראשונה מפעלים גדולים ובסיסיים. גידולה של חיפה לעיר תעשייה וציפוף הבנייה בה הניעו חלק מתושביה לעבור לגור בשולי העיר, היינו, בקריית טבעון ובשכונות דומות. רבעים אלה שעל הגבעות, המתנשאות ממזרח מעל למישור המפרץ, מתפתחים בצורת טבעת־מגורים חיצונית של חיפה־רבתי, תוך הסתייעות בנוף היפה של יער האלוני'ם של גבעות הגליל התחתון. כן נוחים הם מרבעי הכרמל מאחר שאינם סובלים מלחות האוויר הגבוהה של הכרמל, המזדקר בכל גבהו ליד חוף הים. בהתפתחות זו שולחת היום העיר חיפה שלוחות־גידול לעבר השטח החקלאי־הכפרי, הכלול ביישובים כיגור, כפר־מסריק ועין־המפרץ. כפרים אלה עתידים להיות מוקפים במידה גוברת והולכת שטחים עירוניים של חיפה, וגורלם של אותם הכפרים, שנבלעו בתל־אביב־רבתי, צריך לשמש להם — ולמתכננים — כאזהרה.

העיר הראשית בישראל

אם נבחון את התנאים הגיאוגרפיים־כלכליים, המסייעים לפיתוחן של חיפה ושל תל־אביב, נגיע לכלל מסקנה, שאלה של חיפה עדיפים לכאורה בהחלט. לעיר זו הנמל הטבעי הממשי היחידי בישראל; יש לה קשר נוח מאוד עם

המהדורה הראשונה של גליון חיפה 100,000 : 1, שפורסם על־ידי מחלקת המדידות של ממשלת המנדט בשנת 1935, מראה שטחי־ביצות רצופים לאורך הנעמן מסביבות אפק של היום ועד לשפך.

35) מפת ה־"Survey of Western Palestine מראה כאן שבעה כפרים בלבד (כפר אתא, מג'ד הרבג', ח'ריתיה וכן ג'למה, יג'ור ובלד א־שייח' שלרגלי הכרמל) בשנות השבעים של המאה ה־19. בכפרים אלה ישבו סמוך לשנת 1860 לא יותר מ־800 תושבים. מהם 350 בכפר הגדול בלד א־שייח', הוא תל־חנן של ימינו. גם בזמן המפקד הראשון בשנת 1922 לא ישבו בכל הכפרים האלה אלא 1332 תושבים בלבד.

36) שלוש הקריות הגדולות — קריית חיים, קריית ביאליק וקריית מוצקין — נוסדו בשנת 1934.

העורף, דרך שער הקישון אל עמק יזרעאל, הגליל, שומרון, עבר הירדן המזרחי וסוריה, כל עוד לא נותק קשר זה מטעמים פוליטיים; וכן יש לה קשר טוב עם כל אזור החוף מצפון ומדרום. נוסף על כך נתברכה חיפה בשטח גדול ומתאים ביותר למיקום התעשייה, שהתפתחה בעיר, ויש בה שטח נרחב לבנייה על הכרמל ומורדותיו ועל הגבעות המקיפות את המפרץ. לעומת זה חסרה תל-אביב נמל טבעי, ואין לה נמל של ממש עד היום³⁷; הדרכים, המוליכות ממנה אל העורף, אינן עדיפות על אלו של כל מקום אחר לאורך החוף; ולסוף — היא סובלת קשה ממחסור בשטח, דבר, שגרם — בין השאר — לכך, שהתעשייה כאן מפוזרת בין רבעי-מגורים והוספת אותם לרבעי-עוני (slums). תל אביב אף לא הנתנה מן היתרון של חיפה, שבה הוקמו לפני זמן רב, ובמיוחד בראשיתה של תקופת-המנדט, מפעלי תעשייה בסיסיים, כתחנת הכוח, בתי-הזיקוק וכיו"ב.

ואף-על-פי-כן רואים אנו, שתל-אביב-רבתי גדולה פי-שניים ויותר מחיפה רבתי, שהפער ביניהן הולך וגדל וכי אגד הערים התל-אביבי גדול כמעט פי-שלושה מזה של חיפה³⁸). ויתר על כן: למרות הנמל, השטח הרצוף המתאים לתעשייה ומפעלי-התעשייה הבסיסיים שלה, אין עיר הכרמל העיר התעשייתית הראשית של ישראל; גם בכך עולה תל-אביב על חיפה. הלוח 5 מראה באיזו מידה עולה משקלה של תל-אביב בתחום התעשייה על זה של חיפה.

מתוך הלוח 5 ניתן להסיק, שכמחציתם של מפעלי התעשייה והמלאכה בישראל מרוכזים בעיר תל-אביב, ולמעלה מ-60% מהם — במחוז תל-אביב, שהוא קרוב בהיקפו לאגד הערים של תל-אביב. לעומת זאת מרוכזים בעיר חיפה 8.1% של כלל מפעלי התעשייה במדינה, ואילו במחוז חיפה כולו — 10.1% מהם בלבד. ההפרש הגדול בין נתוני תל אביב וחיפה מעיד בוודאות על עדיפות התעשייה של תל-אביב על זו של שאר ערי הארץ. עם זאת יש לציין, שהמספר הממוצע של המועסקים במפעל בחיפה גדול פי 2.3 מזה של

37) דרך נמלי תל-אביב ויפו מועברים מטענים, שהם כששית מאלה המועברים דרך נמל חיפה. ר' ציור מס' 1.

38) ר' לוח 2 בעמ' 139 ולוח 4 בעמ' 142 מתוך לוח 2 יוצא, שבשנת 1870 עלתה האוכלוסייה הכוללת של ערי מפרץ חיפה — עכו וחיפה, שמנתה 12.700 נפשות, על זו של יפו, שמנתה 6450 בלבד. ואילו בשנת 1922 מנו תל-אביב ויפו 47.709 תושבים, היינו, ב-53% יותר מן התושבים, שישבו אותה שנה בחיפה ועכו.

תל-אביב; ופירוש הדבר, שבחיפה מרוכזים מפעלי התעשייה הגדולים, המעסיקים מספר רב של עובדים, בעוד שבאזור תל-אביב מצויים בעיקר מפעלי תעשייה קטנים ובתל-מלאכה זעירים.

לוח 5. התעשייה בשלוש הערים הגדולות⁽³⁹⁾

| מספר ממוצע של מועסקים למפעל | באחוזים בכלל המפעלים בישראל מועסקים מפעלים | | מספרים מוחלטים | | |
|-----------------------------|--|-------|----------------|--------|------------------------------|
| | | | מועסקים | מפעלים | |
| 8.7 | 32.1 | 48.8 | 29,900 | 3,412 | תל-אביב (העיר) |
| 16.3 | 16.4 | 13.4 | 15,200 | 942 | מחוז תל-אביב |
| 10.3 | 48.5 | 62.2 | 45,100 | 4,354 | תל-אביב (סך-הכל) |
| 20.2 | 12.3 | 8.1 | 11,400 | 565 | חיפה (העיר) |
| 39.3 | 5.9 | 2.0 | 5,500 | 140 | מחוז חיפה |
| 24.0 | 18.2 | 10.1 | 16,900 | 705 | חיפה, (סך-הכל) |
| 8.6 | 6.1 | 9.3 | 5,600 | 654 | ירושלים (העיר) |
| 133.2 | 0.4 | 0.05 | 400 | 3 | מחוז ירושלים ⁽⁴⁰⁾ |
| 9.1 | 6.5 | 9.3 | 6,000 | 657 | ירושלים (סך-הכל) |
| 13.3 | 100.0 | 100.0 | 92,900 | 6,996 | ישראל (סך-הכל) |

ניתוח סוגי המועסקים בשלוש הערים הגדולות, לפי ענפי הכלכלה (לוח מס' 7), מהווה אבן-בוחן מעולה לקביעת מבנה הגיאוגרפי-כלכלי האפייני של כל עיר. בירושלים בולט האחוז הגבוה של העוסקים בשירותים ממשלתיים וציבוריים, שהוא 42.1% (הממוצע הארצי — 21.2% בלבד). בכך בא על ביטויו מעמדה של עיר זו כבירת המדינה ומרכז הפוליטי והאדמיניסטרטיבי. לעומת זאת טיפוסי לתל-אביב האחוז הגבוה של העוסקים במסחר ובנקאות, שהוא 29.3%. נתונים אלה מעידים על תפקידה של תל-אביב כמרכז המסחרי והתעשייתי של הארץ כולה. בחיפה בולט האחוז הגבוה של העוסקים בחובלה ואחסנה (14.5%). המציין את מעמדה כמרכז של קשרי-התחבורה הימיים של המדינה כולה.

(39) שנתון סטטיסטי לישראל, IX, [תשי"ח]. עמ' 177.

(40) הרוב המוחלט של המועסקים במחוז ירושלים עובד במפעל אחד, הוא בית-החרושת "שמשון" בבית-שמש, המייצר מלט.

הערים הגדולות של ישראל
לוח 6. המועסקים לפי ענפי הכלכלה⁽⁴¹⁾

| ענף הכלכלה | כלל המועסקים בישראל | ירושלים | תל-אביב | חיפה |
|------------------------|------------------------|---------|---------|--------|
| (א) במספרים מוחלטים | | | | |
| כלל הענפים | 639,300 | 48,200 | 136,900 | 71,500 |
| חקלאות, ייעור, דייג | 115,300 | 300 | 2,300 | 1,100 |
| חרושת | 139,300 | 9,900 | 40,200 | 15,000 |
| בנייה | 59,500 | 3,400 | 9,000 | 6,200 |
| חשמל, גז, מים, שירותים | | | | |
| סניטריים | 15,500 | 500 | 3,400 | 3,900 |
| מסחר ובנקאות | 83,700 | 6,700 | 29,800 | 13,200 |
| הובלה, אחסנה, תחבורה | 42,200 | 3,500 | 9,500 | 10,400 |
| שירותים ממשלתיים, | | | | |
| ציבוריים ועסקיים | 135,700 | 20,300 | 30,900 | 16,100 |
| שירותים אישיים ובידור | 45,300 | 3,200 | 11,600 | 5,400 |
| בלתיידוע | 2,800 | 400 | 200 | 200 |
| (ב) באחוזים | | | | |
| כלל הענפים | 100.0% | 100.0% | 100.0% | 100.0% |
| חקלאות, ייעור, דייג | 18.0 | 0.6 | 1.7 | 1.5 |
| חרושת | 21.8 | 20.5 | 29.3 | 21.0 |
| בנייה | 9.3 | 7.0 | 6.5 | 8.7 |
| חשמל, גז, מים, שירותים | | | | |
| סניטריים | 2.4 | 1.0 | 2.5 | 5.4 |
| מסחר ובנקאות | 13.1 | 13.9 | 21.8 | 18.4 |
| הובלה, אחסנה, תחבורה | 6.6 | 7.2 | 6.9 | 14.5 |
| שירותים ממשלתיים, | | | | |
| ציבוריים ועסקיים | 21.2 | 42.1 | 22.6 | 22.5 |
| שירותים אישיים ובידור | 7.1 | 6.6 | 8.5 | 7.5 |
| בלתיידוע | 0.4 | 0.8 | 0.1 | 0.3 |

(41) שנתון סטטיסטי לישראל, יא, [תשי"ח], עמ' 299.

הסתירה בין התנאים הגיאוגרפיים הכלכליים העדיפים של חיפה לבין ההתפתחות הדמוגרפית והכלכלית הגדולה יותר של תל-אביב מתיישבת, אם מביאים בחשבון את השפעתם של תנאי-העורף על ההתפתחות הכלכלית של העיר. כל עוד היה פתוח העורף הרחוק בפני המסחר של חיפה ונמלה — באו יתרונותיה הטבעיים על ביטויים; אך ככל שהולך ומצטמצם השטח של העורף הצמוד, שעמו מקיימת הארץ קשרי מסחר, כך פוחתים והולכים יתרונותיה של חיפה, ולעומת זה עולה קרנה של תל-אביב, שנתייחד לה בישראל מקום מרכזי הרבה יותר מזה של חיפה. הקרובה לקצה הצפוני של הארץ. עם ניתוק קשרי-המסחר בין ישראל לשכנותיה הפסידה חיפה את חשיבותה הרגיונלית, ומעתה נצטמצם תפקידה במסגרת האזורית של המחוז הצפוני של ישראל בלבד. עם זאת יורדת חיפה למקום שני גם מבחינה תעשייתית ומסחרית. עובדה זו משתקפת בירידה המתמדת במשקל האוכלוסריייה של חיפה לעומת זו של תל-אביב, כמודגם בלוח 4 שבעמ' 142. במסגרת המדינית העותומנית היה משקלה היחסי של חיפה גדול כמעט פי שניים ממשקלה היום. ואם נביא בחשבון את האוכלוסייה הכוללת של שתי ערי הנמל של הימים ההם שעל חוף המפרץ, היינו, של עכו וחיפה, הרי עלתה חשיבותן של אלו האחרונות פי שניים על זו של יפו⁽⁴²⁾. לוח 4 מראה ברורות, שהמשקל היחסי של האוכלוסייה של שתי הערים הגיע ליציבות מסוימת ברמה נמוכה יותר בימי המנדט, כשצומצם הקשר בין ארץ-ישראל לבין העורף שלה בארצות הליבנט. ניתוקו המחלט של קשר זה עם הקמתה של מדינת ישראל עיכב במידה רבה את גידולה של חיפה והביא לידי כך, שתל-אביב גדולה ממנה היום פי שלושה.

התפתחות זו, הנראית תמוהה לאור הנתונים הגיאוגרפיים-הכלכליים, באה ללמדנו פרק בענין חשיבותו המכרעת של העורף הכלכלי בהתפתחותה של עיר מסחרית ותעשייתית גדולה.

(42) יחס האוכלוסייה של תל-אביב-יפו לזו של חיפה-עכו (השווה לוח 4 בעמ' 142):

| 1957 | 1944 | 1931 | 1922 | 1870 | |
|------|------|------|------|------|-------------|
| 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | תל-אביב-יפו |
| 38 | 54 | 58 | 66 | 197 | חיפה-עכו |