

*Geneviève Duché**

METROPOLIZACJA, NIEZRÓWNOWAŻONY WZROST A MODEL GLOBALNEJ AKUMULACJI. KORZYŚCI I KOSZTY

1. WSTĘP

Tematem przewodnim artykułu jest problem nie zrównoważonego rozwoju terytoriów oraz wpływu szybkiej urbanizacji, jaka ma dzisiaj miejsce, na życie ludzi i wyniki gospodarcze.

Metropolia jest bardzo dużym miastem. Wyróżnia ją wysoka liczba mieszkańców (w tym liczba mieszkańców głównego miasta), duże znaczenie gospodarcze, polityczne, społeczne i kulturowe oraz wysoki współczynnik atrakcyjności i duży zasięg oddziaływania. Metropolia łączy w sobie zróżnicowane funkcje, w szczególności wyspecjalizowanych usług. Oddziałuje na otoczenie regionalne, krajowe i międzynarodowe i funkcjonuje w sieci wraz z innymi dużymi miastami lub otaczającymi ją miastami średniej wielkości.

Metropolizacja jest procesem, który często traktuje się jako efekt globalizacji (Lacour, Puissant 1999, s. 74). Duże miasta są uprzywilejowanym miejscem rozwoju globalizacji skupiającym władzę, inteligencję, czynniki wzrostu i wysoką wartość dodaną. Fakt dużego zainteresowania metropoliami oraz ich szybki wzrost w niektórych krajach wynika z uznania roli, jaką odgrywają dla obecnego rozwoju gospodarczego oraz dla podniesienia poziomu atrakcyjności poszczególnych krajów.

Należy jednak zauważyć, że duże miasta, będące siłą napędową rozwoju gospodarczego, nie powstały tylko i wyłącznie na skutek globalizacji, czy też na skutek ostatnich przemian gospodarczych. Istnieją one od dawna. Od dawna też, są wynikiem nierównomiernego wzrostu na poziomie krajowym i uczestniczą w dobrze już znanym rozwoju biegunów wzrostu (*pôles de croissance*). To właśnie tej problematyce zostanie poświęcona pierwsza część artykułu. Ten nierównomierny rozwój stwarzał pewne problemy, które na przykład francuska polityka zagospodarowania przestrzennego starała się wielokrotnie korygować.

* Prof. w Uniwersytecie w Montpellier III im. Paul'a Valéry.

W zachodnich krajach kapitalistycznych kryzys lat siedemdziesiątych był kryzysem fordyzmu, który podważył zasadność niektórych form rozwoju terytorialnego i lokalizacji działalności gospodarczych. Wraz z rozwojem lokalnym, z ponownym odkryciem dystryktów przemysłowych i wraz z pojawieniem się teorii na temat środowisk innowacyjnych i regionów „inteligentnych”, do łask powrócił mały wymiar i możliwość terytorialnego rozprzestrzeniania działalności gospodarczych przy pomocy nowych technologii. Najczęściej podawane przykłady w tej dziedzinie dotyczą głównie dużych metropolii lub całych kompleksów miejskich (Dolina Krzemowa, technopole). Po tym jak pojęcie terytorium przestało być definiowane tylko i wyłącznie w kategoriach biernego „dostarczyciela” czynników wzrostu gospodarczego i zostało przedefiniowane w kategoriach dynamiki wzrostu, duże miasto zaczyna się na nowo traktować jako miejsce tego rozwoju. Zjawisko to wzmaga się w ostatnim etapie globalizacji i obserwowanego zapotrzebowania na badania i rozwój oraz usługi finansowe. Istnienie metropolii jest uznawane za kluczowe dla konkurencji międzynarodowej danego kraju i jego atrakcyjności dla inwestycji zewnętrznych. Tej problematyce zostanie poświęcona druga część artykułu.

Choć dzisiaj nie ulega już wątpliwości, że metropolie odgrywają rolę siły napędowej współczesnej gospodarki, to warunki ich rozwoju stwarzają wiele problemów natury społecznej, gospodarczej, ekologicznej; a więc dotyczących ludzi. I jeśli przyjąć, że ekonomia jako nauka zajmuje się problematyką dobrobytu ludzi, będąc, jak to powiada A. Sen (1999), nauką moralną, należy zastanowić się z jednej strony nad negatywnymi skutkami metropolizacji, z drugiej nad globalnymi korzyściami, które ten proces przynosi. Tej kwestii zostanie poświęcona ostatnia część artykułu.

2. DUŻE MIASTA A NIERÓWNOMIERNY ROZWÓJ – ZJAWISKO O DŁUGIEJ HISTORII

Miasta istnieją od zarania dziejów i mają wielowiekową tradycję w naszym codziennym życiu. Mają również duże zdolności dostosowywania się do zmian. „Można by rzec, że miasto i pieniądz stworzyły współczesność; współczesność zaś, te zmieniające się społeczności ludzkie, przyczyniły się do wzrostu roli pieniądza oraz do narodzin coraz większej tyranii miast” (Braudel 1985, s. 20–21.) Ograniczając się wyłącznie do Europy i nie analizując czasów antycznych, możemy stwierdzić, że już w XV w. obserwujemy uzależnienie gospodarki od miast, które rozwijają się szybciej niż wsie dlatego, że ceny produktów działalności przemysłowych rosną, podczas gdy ceny produktów rolniczych maleją. Ileż to jeszcze razy będziemy obserwować to zjawisko, które w szybszym lub wolniejszym tempie, w zależności od kraju i epoki, będzie marginalizować rolę wsi kosztem wzrostu wielkości i coraz większej roli miast?

W XV w. rynki miejskie ustanawiają swoje prawa. W XVI w. na znaczeniu zyskują międzynarodowe targi; osiągają one wówczas swoje apogeum i kilka miast zdobywa dzięki nim siłę i bogactwo (Frankfurt, Lyon, Genua). Ten wzrost wymiany handlowej związany jest z pojawieniem się metali szlachetnych pochodzących z Ameryki Łacińskiej, jest więc pewną formą globalizacji, wynikającej wówczas z procesu kolonizacji. Wiek XVII charakteryzuje się silnym wzrostem roli Amsterdamu; działalność kapitalistyczna przemieszcza się na północ; rynki jako miejsca bezpośrednich spotkań ustępują miejsca giełdom, w dużych miastach rozwijają się natomiast sklepy (np. Madryt). W XVIII w., miejsce Amsterdamu stara się zająć Londyn. Genewa i Genua specjalizują się w pożyczkach międzynarodowych. Targi zaczynają odgrywać rolę marginalną i pozostają podstawową formą działalności w regionach o gospodarce tradycyjnej (Beaucaire we Francji, Północne Alpy we Włoszech, Polska itd.).

Powstają kolejne centra tworzące i ożywiające różnego rodzaju ośrodki gospodarcze. Do ok. 1750 r. dominującymi były nadal miasta lub państwa-miasta. Około połowy XVIII w. rozpoczyna się nowa era. Londyn nie jest już miastem-państwem, lecz stolicą kraju, który tworzy rynek krajowy i jest głównym rynkiem zbytu dla ekspansji kapitalizmu przemysłowego w XIX i XX w.

W XX w. stolicą kapitalistycznej gospodarki światowej staje się Nowy Jork. Choć nie jest on stolicą kraju, to z chwilą rozprzestrzenienia się kapitalizmu, staje się stolicą gospodarki światowej. Od tego czasu, na całym świecie zaczynają się pojawiać mniej lub bardziej prężnie działające struktury zhierarchizowanych miast.

Aż do drugiej połowy XIX w. obserwujemy koncentrację ludności w miastach i miasteczkach stosunkowo regularnie rozmieszczonych. Główną rolą miasta jest stworzenie miejsca, w którym zbierać się będą na wspólnym rynku sprzedawcy oraz kupcy. Pozwala im to zmniejszyć koszty transakcji oraz pozyskiwać informacje na temat wymienianych produktów.

Od XIX w. rozwój transportu miejskiego w dużych aglomeracjach umożliwił coraz większe oddalanie się dzielnic podmiejskich od śródmieścia. Wyzwoliło to miasto z ograniczeń przestrzennych, zmniejszając tym samym znaczenie renty gruntowej. Industrializacja umożliwiła powstawanie nowych ośrodków i rozwój niektórych miast. Działalność gospodarcza koncentrowała się wokół miejsc wydobywania surowców naturalnych, rynków handlowych jak też przy szlakach komunikacyjnych dających dostęp do zasobów i rynków zbytu. Po II wojnie światowej obserwuje się we Francji wzmożoną migrację ludności ze wsi do miast. W kraju tym centralizacja władzy politycznej oraz dominująca rola państwa jakobińskiego przyczyniła się niestety do zwiększenia nierównowagi terytorialnej. Dominującym miastem jest Paryż, a pozostałym miastom francuskim trudno było usamodzielnic się i rozwijać. Wówczas to, gdy uświadomiono sobie ostatecznie, że Francja dzieli się na „Paryż i pustynię”, postanowiono wprowadzić odpowiednią politykę zagospodarowania przestrzennego i zlikwidować

wać istniejące dysproporcje. Pojawiają się metropolie mające stanowić przeciwwagę dla Paryża, przyciągnąć działalności gospodarcze i spowodować bardziej równomierny rozwój gospodarczy.

Zjawisko rozwoju nierównomiernego jest stare jak świat, a wraz z pojawieniem się kapitalizmu przemysłowego staje się ono normą zarówno na płaszczyźnie międzynarodowej, jak i na płaszczyźnie terytoriów poszczególnych państw. Według Ph. A y d a l o t (1985) decyzje ekonomiczne są przede wszystkim decyzjami makroekonomicznymi i globalnymi. Powoduje to, że zagospodarowanie przestrzenne polega tylko i wyłącznie na minimalizowaniu negatywnych skutków rozwoju dla codziennego życia ludności dotkniętych nimi. Współczesny rozwój przemysłowy idzie w parze z rozwojem miejskim. Ma to miejsce przede wszystkim w pierwszej fazie industrializacji i jest skutkiem dynamicznego rozwoju biegunów wzrostu oraz korzyści skali.

Warunki życia w miastach są odmienne od warunków życia na wsi. Wyższe są tu wydatki na dodatkową konsumpcję, która jest bardziej „rynkowa” i bardziej kosztowna. Z tego punktu widzenia można się zastanawiać, czy zyski wynikające z wyższej produktywności nie są niwelowane przez ten typ miejskiej konsumpcji i czy indukują one rzeczywisty wzrost dobrobytu. Długotrwały, kosztowny oraz męczący transport towarów redukuje możliwości konsumpcyjne innych produktów, przyczynia się do pojawienia się innych kosztów (zdrowie, przygotowywanie posiłków itd.) i wpływa ostatecznie negatywnie na wydajność pracy.

Zdaniem cytowanego już Ph. A y d a l o t (1985) rośnie rola hierarchii dzielącej ludzi na tych, którzy są tutaj i decydują, wymyślają i zarządzają, oraz na tych, którzy są tam i wykonują, produkują i słuchają. W krajach kapitalistycznych taką specjalizację przestrzenną określa siła kapitału. W krajach socjalistycznych czynił to centralny planista. Autor ten analizuje gwałtowny rozwój krajów trzeciego świata w kategoriach silnej migracji ludności wiejskiej do miast, której skutki są katastrofalne: bieda, pogorszenie się zdrowia, bezrobocie, ciasnota, przestępczość, przemoc itd. Generuje to w tych rozwijających się krajach dodatkowe wydatki, które trzeba ponieść kosztem niezbędnych inwestycji produkcyjnych. Wieś opuszczana jest z powodu braku zasobów i ich nierównomiernego rozłożenia, co powoduje niemożność tworzenia nowych miejsc pracy i rozwijania usług niezbędnych dla mieszkańców. To właśnie dlatego mieszkańcy wsi przeprowadzają się do miast, gdzie mają nadzieję na lepszą przyszłość. Dlatego gdy słabość wsi popycha ludność do migracji do miast, walkę należy uznać za przegraną. Polityka miejska staje się wtedy niekończącą się próbą pogodzenia rosnących lawinowo potrzeb z środkami, które nie mogą ich zaspokoić.

Bogate kraje przeżywały już etapy szybkiej urbanizacji, którym towarzyszyło powstawanie dzielnic dla ubogich oraz stref biedy. Zmniejszenie tych nierówności mogło nastąpić poprzez: rozwój, poprawę poziomu życia, pełne zatrudnienie

nie, politykę mieszkaniową integrującą nowych pracowników przybyłych do miast oraz zmniejszenie liczby urodzeń. Na przywrócenie pewnej równowagi między miastem a wsią pozwoliły również takie czynniki, jak zmniejszenie migracji ze wsi oraz zwiększenie infrastruktury i usług na obszarach wiejskich. Pozwoliło to zatrzymać populację wiejską, głównie na terenach leżących w pobliżu miast. Panujący na kapitalistycznym zachodzie fordyzm przyczynił się do silnego wzrostu gospodarczego, zapewniając ludności pracę, zwiększając higienę i dając dostęp do dóbr konsumpcyjnych oraz poprawiając warunki życia, jednocześnie jednak wzrosły pewne negatywne efekty i pojawiły się znaczące koszty. Bezrobocie i kryzys lat siedemdziesiątych ujawniły strefy biedy i przemocy w miastach, a przemiany gospodarcze uwypukliły różne role poszczególnych terytoriów.

3. OD ZMNIEJSZAJĄCEGO SIĘ ZNACZENIA MIAST DO PROCESU METROPOLIZACJI

W połowie lat siedemdziesiątych XX w., w wyniku silnej międzynarodowej konkurencji między krajami zachodnimi a azjatyckimi i zmniejszaniem się produktywności maleje liczba miejsc pracy w przemyśle. Podczas gdy duże przedsiębiorstwa restrukturyzują się, modernizują i rozwijają swoje globalne strategie, małe i średnie przedsiębiorstwa przejmują rolę generatorów wzrostu i zatrudnienia. Nie kompensują one jednak poniesionych strat. W okresie tym powrócono do pewnych szczególnych koncepcji zagospodarowania przestrzennego i roli terytorium w rozwoju gospodarczym. Niestety, pewne szczególne wydarzenia koniunkturalne spowodowały, że ich obserwatorzy wyciągali z nich częściowo błędne wnioski.

Takie zjawiska, jak: zmniejszanie się dużych koncentracji działalności gospodarczych, pozostawiających zniszczone terytoria bez zasobów, rozprzestrzenianie się małych przedsiębiorstw na terenach miejsko-wiejskich i wiejskich, niepowodzenie prowadzonej polityki zagospodarowania przestrzennego zmierzającej do lokalizacji dużych przedsiębiorstw na prowincji francuskiej oraz wszechobecny brak miejsc pracy, wywołały głośne reakcje i analizy kwestionujące stary ład gospodarczy. Lekarstwem na wyjście z kryzysu oraz przywróceniem zrównoważonego zagospodarowania terytorialnego staje się mały wymiar i rozwój lokalny. Rola miasta, przede wszystkim miasta dużego, które nie jest w stanie rozwiązać swoich problemów gospodarczych i społecznych, zostaje znacznie pomniejszona. Do łask przywrócone zostaje pojęcie dystryktów w rozumieniu włoskim oraz analizy w stylu Marshalla. Teorie dotyczące dystryktów oraz małych przedsiębiorstw nie uwzględniają roli dużych miast i pozostawiają na uboczu ich wpływ na procesy rozwoju. Dystrykty mogą pojawiać

się w strefach miejskich, w małych bądź średnich miastach (Włochy, Francja), ale czynnik miejski nie jest tutaj w żaden sposób podkreślany. Tak oto, na początku lat osiemdziesiątych, w atmosferze kryzysu, pojawia się we Francji decentralizacja terytorialna i polityczna. Państwo wydaje się pozbywać problemów rozwoju gospodarczego oraz lokalizacji działalności w regionach. Wzmaga to zainteresowanie rozwojem lokalnym opartym na małych przedsiębiorstwach oraz lokalnych systemach produkcyjnych. Pojawia się jednak natychmiast problem miast będących stolicami regionów, które muszą zostać wzmocnione i które powinny stać się atrakcyjne. Wraz z tymi zmianami politycznymi i instytucjonalnymi powraca problem wpływu miasta-metropolii, miasta atrakcyjnego, będącego często w konflikcie ze stolicą regionu.

W latach 1980–1990 mają miejsce istotne przemiany gospodarcze, których imperatywami stają się: rozwój nowych technologii, rozwój usług oferowanych przedsiębiorstwom oraz usług finansowych, konkurencyjność oparta na elastyczności i wiedzy (stosowane badania naukowe). Podkreślane są wówczas korzyści technopolii oraz środowisk innowacyjnych, które łączą pod różną postacią i w różnych okresach duże i małe przedsiębiorstwa innowacyjne oraz ośrodki badawcze. Tworzą je terytoria, które do tej pory ich nie posiadały (Montpellier wraz z jego czterema technopolami, platforma Valbonne w Provence Alpes Côtés d'Azur). Wzorem tej nowej kombinacji terytorialnej staje się Dolina Krzemowa w Kalifornii. Umożliwia ona innowacyjność, tworzenie doskonale funkcjonujących przedsiębiorstw (które, o czym często się nie mówi!, z małych stają się wielkimi), tworzenie sieci, które mobilizują różnych aktorów w pogoni za nowymi technologiami i które przyciągają inwestycje oraz wysoko wykwalifikowanych pracowników kadrowych. Miasto nie znajduje się już w centrum tych analiz. Wprawdzie Osaka w Japonii jest dużą metropolią-technopolem, ale już platforma w Valbonne jest terytorium składającym się z wielu małych i średnich miast oraz stref wiejskich. Istotna jest tu raczej umiejętność przejścia z poziomu specjalizacji na poziom specyficzności¹, bez względu na formę terytorium. We Francji w latach osiemdziesiątych obserwuje się wręcz zmierzch miast takich, jak Bordeaux czy Marsylia. Natomiast w innych regionach prężnie

¹ Terminu „specjalizacja” używa się w odniesieniu do tkanki gospodarczej oraz do terytorium zdominowanego przez wybraną działalność gospodarczą bądź wybrany produkt. Tworzy ona głównie technologiczne korzyści zewnętrzne i przekłada się często na wyspecjalizowane bieguny. Termin „specyficzność” stosuje się do terytorium posiadającego określony sposób koordynowania działań między aktorami gospodarczymi, który może przyczynić się do internalizacji korzyści zewnętrznych (np. nowe technologie); ten sposób koordynowania opiera się na bliskości aktorów oraz na elastyczności różnego wykorzystania zasobów i kompetencji. W przeciwieństwie do terytoriów bardzo wyspecjalizowanych, terytoria charakteryzujące się rozwojem specyficzności mogą łatwiej ewoluować. Jest to szczególnie ważne w epoce dzisiejszej globalizacji oraz w szybkim tempie rozwoju technologicznego (Collins, Gilly 1999).

działające i wizjonerskie władze lokalne przekształcają swoje miasta w struktury otwarte na płaszczyznę międzynarodową oraz na działalności, które skupią się niebawem w metropoliach.

Rozwój i wzmocnienie procesów globalizacji gospodarczej zmusza zarówno praktyków, jak i teoretyków do jej uwzględnienia. Dlatego pojawia się pojęcie globalizacji łączące płaszczyznę lokalną z globalną. Czasy się zmieniają, na pierwszy plan wysuwają się korzyści skali i korzyści aglomeracji, co nie oznacza, że problematyka lokalnych i innowacyjnych systemów produkcyjnych odchodzi w zapomnienie. Kwestie dotyczące aglomeracji², problematyka miast oraz pojawianie się wielu nowych szans, problematyka terytoriów zdolnych do tworzenia specyficzności i ich umiejętność dostosowania się do zmian i zdolność do tworzenia konkurencyjności, wszystko to łączy się ze sobą i przyciąga uwagę władz państwowych oraz osób odpowiedzialnych za zagospodarowanie terytorium.

Pojawiają się nowe koncepcje zarządzania miastem i jego zagospodarowania, szczególnie we Francji. Samochód umożliwiający szybki dojazd do pracy, wpływa na takie a nie inne rozmieszczenie budownictwa. Praca może być już znacznie oddalona od miejsca zamieszkania. Bywa też, że ludzie pozostają w swych rodzinnych stronach lub powracają do nich bądź z powodów sentymentalnych, bądź z racji niższych kosztów utrzymania (w latach 1980–1990 przyczyniło się to do stworzenia teorii na temat ponownego wzrostu demograficznego w strefach wiejskich, choć tak naprawdę chodziło o strefy leżące w bezpośredniej bliskości miast). Duże centra handlowe stały się jednak zbyt dużą konkurencją dla handlu małomiasteczkowego, co spowodowało z kolei przekształcenie tych miast w sypialnie, w których rozwijało się tak naprawdę niewiele działalności. W latach dziewięćdziesiątych XX w., rządy Francji zaczęły wprowadzać politykę tworzenia stowarzyszeń komunalnych (wspólnoty gminne, aglomeracje) w zależności od ich wielkości i bliskości. Struktury te miały pomóc zracjonalizować zarządzanie terytorialne, zapewnić żyjącym tam ludziom podstawowe usługi, zorganizować transport międzygminny oraz zredukować negatywne skutki zbyt dużej liczby i dużego rozproszenia gmin francuskich. Działania te stały się podstawą tworzenia metropolii, w przypadku gdy dany obszar był zdominowany przez duże miasto. Chodziło również o podział zysków i kosztów między populację zamieszkującą różne strefy aglomeracji.

W 1960 r. w miastach mieszkała 1/3 populacji świata, dzisiaj mieszkańcem miasta jest co druga osoba. Podkreślić tu trzeba, że w dawnych, znanych mias-

² W znaczeniu ekonomicznym tego pojęcia, aglomeracją nazywamy każde skupisko przestrzenne różnorodnych działalności gospodarczych, które, jako takie, nie muszą być ze sobą związane. Ważną rolę odgrywają tutaj korzyści zewnętrzne dla przedsiębiorstw, związane z korzyściami skali w podziale niektórych zasobów. Korzyści zewnętrzne są natury pieniężnej i pojmują się je w kategoriach ceny czynników produkcji.

tach kojarzonych z wielkimi historycznymi cywilizacjami, mieszka dzisiaj jedynie niewielki ułamek ludności świata. Samo słowo „miasto” nie wystarcza już dzisiaj na określenie różnorodności sytuacji będących rezultatem rozpoczętemu na początku XIX w. i trwającemu od połowy XX w. procesowi przyspieszonej urbanizacji. W dzisiejszym słownictwie posługujemy się pojęciami takimi, jak: „metropolia”, „megapol”, „megalopol” lub „megacity” czy też „global city”, choć znaczenie każdego z nich nie jest do końca dobrze znane. Nowe pojęcia miasta można sklasyfikować według trzech głównych kategorii (D a g o r n 2005): metropolia odwołuje się do zbioru funkcji miejskich, potęgi gospodarczej, politycznej i kulturowej. Megapol oznacza funkcjonowanie sieci miast będących we wzajemnym i silnym oddziaływaniu. Megalopol odnosi się do liczby mieszkańców miasta; chodzi tu o gigantyczne miasto liczące ponad 10 mln mieszkańców (Tokio, Londyn, Paryż, Dhaka, Meksyk, Szanghaj, Los Angeles itd.). Przedmiotem zainteresowania artykułu są metropolie, które mogą być także megapolami i mieć tym samym różne rozmiary. Miasto jest postrzegane raczej pod kątem potęgi gospodarczej i roli w gospodarce globalnej, niż pod kątem liczby jego mieszkańców.

Na przestrzeni trzydziestu lat, główne źródła bogactwa zmieniły swój charakter. Jeszcze niedawno bogactwo opierało się w pierwszej kolejności na zasobach naturalnych, tych znajdujących się pod ziemią i tych na powierzchni, a dopiero w drugiej kolejności na produktach przetwarzanych. Dzisiaj bogactwo opiera się coraz bardziej na zdolnościach badawczo-rozwojowych, na patentach i oprogramowaniach, na organizacji zarządzania, na całości czynników niematerialnych, które nie rozwijają się już w opozycji do sektora pierwszego i drugiego, ale które, przeciwnie, odgrywają coraz bardziej strategiczną rolę w rozwoju tych sektorów. Ta nieodzowna działalność sektora usług jest typowa dla miast, a rozwój sektora trzeciego jest głównym czynnikiem rozwoju metropolizacji. Coraz szersze oddzielenie sfery finansowej od realnej gospodarki sprzyja powstawaniu biegunów miejskich o silnych funkcjach finansowych i decyzyjnych, co prowadzi do powstawaniu miast o charakterze światowym. Głównym wyzwaniem konkurencyjności staje się poprawa zdolności innowacyjnych technologicznych i społeczno-organizacyjnych. Daje to przewagę miastom mającym i produkującym zasoby intelektualne, w szczególności zaś miastom uniwersyteckim (Boston, San Francisco wraz z aglomeracją miejską, Lyon, Grenoble, Paryż itd.). Ponadto, na co zwracano już wcześniej uwagę, problemem przestaje być trwałość terytorialnej tkanki produkcyjnej, staje się nim natomiast jej zdolność do reagowania na nowe problemy produkcyjne. Gdzie indziej, jeśli nie w metropolii, można odnaleźć zbiór wszystkich zasobów niezbędnych dla elastyczności i zdolności adaptacji?

Jak wskazuje na to w swoich licznych pracach P. V e l t z (1996), w metropoliach znajdują się korzyści zewnętrzne aglomeracji – bezpośrednia synergia pomiędzy aktorami innowacyjnych klastrów – oraz korzyści zewnętrzne urba-

nizacji – synergia pośrednia wynikająca głównie z obecności mocno zróżnicowanych rynków pracy i rynków konsumpcji. Ponadto, we współczesnym kontekście niepewności, sieci metropolii korzystają z innych, bardzo ważnych atutów. „Dla firm, które są w nich zlokalizowane, metropolia daje nie tylko i wyłącznie dostęp, w krótkim czasie, do dużo szerszych rynków pracy i usług. Obok przewidywalnej przyszłości oraz mniej lub bardziej racjonalnego plan działań, obszar metropolii ofiarowuje nam przede wszystkim gwarancję w opozycji do tego, co nieprzewidywane i nieprzewidywalne” (Veltz 1996, s. 238). Metropolia odgrywa dla przedsiębiorstw rolę gwaranta wobec niebezpieczeństw przyszłości, której to gwarancji nie zapewni żadne inne terytorium. Działalności gospodarcze lokalizują się więc w dużych miastach, dlatego też osoby odpowiedzialne za ich politykę rozwoju, w celu przyciągnięcia na terytorium kraju inwestycji oraz liczących się aktorów gospodarczych, będą robić wszystko, by stworzyć nowe metropolie oraz wzmacniać te, które już istnieją.

Metropolizacja stała się dla wzrostu konkurencyjności oraz wagi kraju tak ważna, że obecnie prowadzona we Francji polityka zagospodarowania przestrzennego sprowadza się praktycznie tylko do stymulowania tego procesu. Do tego stopnia, że region oraz decentralizacja tracą na swoim znaczeniu jako przedmiot zainteresowań lub obiekt obserwacji. Podczas wyborów regionalnych nie dyskutowano wcale ani o roli regionów, ani o ich rozwoju, ani też o ich wielkości, która we Francji jest prawdopodobnie ciągle jeszcze niewystarczająca. Przedmiotem troski władz państwowych, szczególnie zaś władz wielkiego Paryża, były tylko i wyłącznie duże miasta. Czy taka pogoń za metropolizacją jest rozsądna?

4. METROPOLIA – KREATOR NIERÓWNOŚCI TRUDNYCH DO NAPRAWIENIA

Będąca wzorcowym przykładem kapitalistycznego wzrostu gospodarki globalnej metropolia może być oznaką zarówno bogactwa, jak i biedy i generować skutki przeciwprodukcyjne oraz poważne konsekwencje dla otoczenia i życia ludności.

Mówiliśmy już o niebezpiecznej nierówności, jaka ma miejsce w krajach biednych na skutek niezwykłego wzrostu liczby ludności w ogromnych aglomeracjach miejskich. Jest to często objaw braku rozwoju kraju, który popycha jego mieszkańców do migracji do tych stref. Negatywne skutki tego zjawiska są bardzo dobrze znane, a w miastach tych bezpiecznie czuć się mogą jedynie nieliczni wybrańcy lub potentaci. W krajach „bogaty” obserwuje się tę samą tendencję opuszczania wsi i rozrostu miast. I nawet jeśli środki amortyzacji kosztów tego zjawiska są odmienne, to nie należy zapominać, że na całym świecie metropolie faworyzują formy zatrudnienia wyłącznie tymczasowego,

przyczyniają się do powstawania przedsiębiorstw o zmiennej geometrii oraz do najbardziej niebezpiecznych form nielegalnego handlu. W światowym wyścigu gospodarczym, wszyscy uczestniczymy w pogoni za metropoliami. Kraje rozwijające się bądź już je posiadają (San Paulo, Rio w Brazylii), bądź też budują lub modernizują je za wszelką cenę, tworząc tym samym megapole lub megalopole o gigantycznie liczbie ludności. Budowanie dzielnic handlowych w Sajgonie ma miejsce kosztem cierpienia milionów ludzi, wykorzystywanych, wywłaszczanych, zmuszanych do opuszczania wsi i do budowania pałaców ku uciechu garstki światowych bogaczy. Większość metropolii liczących się na poziomie światowym jest miejscami biedy oraz nielegalnej pracy, chowającymi się za zasłoną kapitalizmu i luksusu, co każe nam z kolei zastanowić się nad kwestią postępu gospodarczego i społecznego.

Należałoby kontrolować proces metropolizacji, który prowadzi do powstawania coraz rozleglejszych obszarów miejskich silnie podzielonych i niespójnych. Metropolia pochłania przestrzeń, a jej wzrost każe zastanowić się nad problemem dostępności do usług, miejsc pracy, rekreacji, a więc i transportu. Wzrost cen ropy podważa częściowo zyski finansowe związane z oddaleniem.

Czy więc rozprzestrzenianie się terytoriów miejskich jest złem koniecznym? Do dnia dzisiejszego bądź to nie znaleźliśmy, bądź też nie chcieliśmy zaproponować niczego innego. Co chwila pojawiają się problemy z dzielnicami oddalonymi o 25 km od aglomeracji. Skromnie żyjące rodziny łączą się ze sobą na tej samej przestrzeni na peryferiach miasta. Traktując mobilność jako problem tylko i wyłącznie transportu, polityka Francji prowadzona w latach 1960–1980 ukierunkowana była głównie na budowanie dróg, przyczyniając się tym samym do tworzenia dystansu przestrzennego i społecznego. Godząc się na oddzielenie miejsca zamieszkania od miejsca pracy, miejsca wypoczynku, czy też miejsca zakupów, nie tylko oddzielamy od siebie poszczególne funkcje miasta, ale i doprowadzamy do odseparowywania od siebie poszczególnych grup społecznych. Stwierdzamy, że w większości aglomeracji brakuje miejsca dla inwestycji miejskich. Rezerwy terenów są często wyczerpane. W krajach totalitarnych, jak np. Chiny, wywłaszcza się mieszkańców siłą, aby zrobić miejsce dla działalności handlowej i finansowej. W krajach demokratycznych rozciągamy granice miasta, marginalizując tym samym (przez manipulowanie cenami mieszkań) osoby najmniej zamożne, które będą musiały pokonać godziny podróży, by dotrzeć do pracy. Centra miast są zapchane, a dostęp do nich za pomocą środków komunikacji miejskiej (metro, tramwaj) jest rozwiązaniem połowicznym, nieznacznie tylko opóźniającym ich przeładowanie. W wielu miastach europejskich i amerykańskich, centra miast zachowują, a nawet wzmacniają ich rezydencjonalny charakter; zjawisko to nazywa się „gentryfikacją”. Przyciągając ludzi zamożnych i zazdrośnie strzegących swojego spokoju, śródmieście staje się muzeum, w którym jakakolwiek zmiana jest z góry wykluczona. Innym niebezpieczeństwem jest ich ochrona, przekształcająca je w obiekty traktowane jako atrakcja

miasta. Przekształcanie centrum miasta w strefę wyłącznie turystyczną bądź handlową ma swoje przewrotne skutki. Na przykład, przeznaczone tylko dla pieszych ulice w centrum Lizbony otoczone są pustymi budynkami mieszkalnymi, znajdującymi się nad sklepami. Centrum miasta staje się więc wyłącznie centrum handlowym z wygodnym dojazdem za pomocą środków komunikacji miejskiej.

Jednym z większych niebezpieczeństw metropolizacji jest segregacja społeczna: opuszczone dzielnice i zaniedbywana lub nadmiernie wykorzystywana ludność z jednej strony, z drugiej zaś – dzielnice wyższych sfer, znajdujące się pod nieustanną ochroną strażników oraz mające specjalne prawa wykluczające możliwość wstępu osobom niepowołanym. Dzisiaj, konieczna jest ponowna reintegracja marginalizowanych stref miejskich. „Olbrzymie kompleksy miejskie będą w przyszłości przedmiotem nieuniknionej ewolucji rozwoju miasta. Już dziś należy więc zastanowić się nad rolą dzielnic z mieszkaniem socjalnymi, chroniąc je i wdrażając programy zagospodarowania miejskiego, mające na celu ich integrację” (Cantal-Dupart 2008, s. 39–40).

Podkreślić należy również inne skutki negatywne. Krajobraz zniszczony siecią autostrad, rokad i obwodnic, linie kolejowe obecne w całym regionie i niszczące ziemie, które mogłyby służyć jako przestrzenie rekreacyjne. Zmęczenie mieszkańców wzmacnia dodatkowo hałas transportu kołowego.

Trzecim dużym problemem, po segregacji społecznej i kosztach transportu (czas, zmęczenie i cena), jest degradacja ekologiczna. Wszyscy dobrze wiemy, jak wysoką cenę musimy zapłacić za rozrost miast i wzrost zanieczyszczenia, które niszczą środowisko naturalne i wpływają negatywnie na zdrowie mieszkańców. Właściwe zarządzanie oraz ochrona przestrzeni wymaga podejmowania solidarnych działań na terenie różnych dzielnic tworzących metropolię (francuskie gminy są zbyt małe, by mogły same z siebie utworzyć metropolię). Również i ekologiczne zarządzanie miastem może mieć skutki natury segregacyjnej. Na przykład merostwo Paryża, chwając się, że prowadzi politykę ekologiczną, redukuje ruch samochodowy, proponując na jego miejsce inne środki transportu (tramwaj) i blokując tym samym budowę parkingów. Wynik tego jest taki, że mieszkańcy miast leżących w sąsiedztwie Paryża mają wprawdzie do dyspozycji środki komunikacji miejskiej, ale zmęczeni długim dniem pracy, będąc w zaawansowanym wieku lub też bojąc się po prostu samotnych spacerów wieczorem, nie mogą przyjechać do Paryża po to, by korzystać w pełni z proponowanej przez miasto oferty kulturalnej i rozrywkowej. Takie rozwiązanie problemu ekologicznego wzmacnia więc segregację społeczną, która zaczyna nawet sięgać warstw średnich.

Bardzo ważne są również problemy związane z zaopatrzeniem w wodę, z odprowadzaniem ścieków oraz wywozem śmieci. Także i one są bardzo kosztowne w centrach miast.

Co więc należy zrobić, by utrzymać miasto w czystości, uczynić je zdatnym do życia, zachowując przy tym jego konkurencyjność gospodarczą?

Utrzymanie i trwałe użytkowanie ekosystemów tak, aby sprzyjały one dobrobytowi mieszkańców wymaga uwzględnienia ich funkcjonowania w całym systemie urbanistycznym oraz w systemie zagospodarowania całego terytorium. W dzisiejszych czasach nie chodzi jednak już tylko o to, by zapobiegać. Dzisiaj trzeba już naprawiać istniejące zagospodarowanie, które jest dysfunkcyjne i które zdążyło uczynić wiele szkód dla poziomu życia i dobrobytu mieszkańców. Kto za to zapłaci w kontekście konkurencji między wielkimi miastami na poziomie światowym i w kontekście poszukiwania konkurencyjności za wszelką cenę? Jeszcze raz ci, którzy nie mogą negocjować i którzy odgrywają najmniej znaczącą rolę z punktu widzenia przyciągania inwestycji.

Z pewnością nie da się opisać tutaj wszystkich problemów, które stwarza duże miasto. Pozostają jeszcze takie kwestie, jak zaopatrzenie miasta w produkty żywnościowe wysokiej jakości czy też obecność rolników w bezpośredniej bliskości aglomeracji miejskiej.

Pewną liczbę problemów zasygnalizować można również w odniesieniu do roli władz odpowiedzialnych za zagospodarowanie przestrzenne oraz terytorialnych skutków metropolizacji. Rozwój metropolii nie dokonuje się w sposób automatyczny i ma często miejsce niezależnie od głównego miasta. Na przykład w latach 1980–2000 można było zaobserwować głęboką przemianę regionu Marsylii, który tworzy dzisiaj wielobiegunową metropolię rozmiaru departamentu Bouches du Rhône, „ale która to metropolia – jak zwraca na to uwagę Bernard Morel – powstała bez żadnego udziału Marsylii” (Benko, Lipiez 2000, s. 502). Sama Marsylia ma nawet problemy związane z poważnym kryzysem. Przykład ten dowodzi, że należy wdrożyć odpowiednią politykę tak, aby objęte nią terytorium mogło nadal odgrywać właściwą rolę we wzroście gospodarczym i atrakcyjności regionu; chodzi tu oczywiście o odpowiednią politykę miejską. Mimo prowadzonej już od ponad trzydziestu lat polityki zrównoważenia rozwoju terytorialnego, dominacja Paryża staje się coraz większa. W istocie rzeczy nie udało się doprowadzić do żadnego wyrównania. Te miasta, które dzisiaj nazywamy metropoliami regionalnymi, nie osiągnęły tak naprawdę znaczącego charakteru międzynarodowego. Poza Paryżem, żadne inne miasto we Francji nie spełnia nadal wymagań metropolii europejskiej (Mediolan, Monachium, Frankfurt). Tak naprawdę, największą troską objęty jest jedynie „Wielki Paryż”. Niezmienny pozostał wpływ metropolizacji na rozwój regionu. Aby odpowiednio przeanalizować ten problem, należy dobrze zdefiniować relacje między wielkością metropolii a pozostałą częścią regionu. Często metropolia jest tym samym co region (Ile de France). Niemniej jednak, znane są liczne przypadki, gdzie metropolia nie ma żadnego wpływu na pozostałą część regionu, bez względu na to, czy region ten jest duży czy mały. Często cyto-

wanym przykładem jest tutaj rozwój Tuluzy oraz trudności, z jakimi boryka się jej region. Sztandarowe przedsiębiorstwa Tuluzy utrzymują więcej kontaktów z Paryżem niż ze swoim własnym otoczeniem. Gwałtowny rozrost miasta oraz graniczących z nim gmin pochłania zasoby, wchłania gminy satelity i doprowadzić może niebawem do zubożenia całego regionu, sprawiając, że przestanie on być w jakikolwiek sposób atrakcyjny. Zjawisko to zaobserwowaliśmy również w przypadku rozwoju Montpellier poza granicami jego aglomeracji (Duché 1989). Bardzo ważną rolę odgrywają tutaj analizowane przez F. Perroux efekty dośrodkowe i wyhamowujące. Georges Frêche, za czasów, gdy był merem Montpellier, mówił, że wyróżniają i przyciągają nie tyle nazwy regionów, ile miasta, oraz że – w przeciwieństwie do tego, co mówił zanim objął funkcję prezydenta regionu – siła stolicy regionu nie stanowi o sile całego regionu.

5. WNIOSKI

Miasto jest kolebką cywilizacji, tworzy ono innowacyjność, kreatywność, rozwój nauki i idei. To tu mają miejsce spotkania, debaty, poszerzanie zakresu możliwości, czyniące z niego miejsce postępu. Jako turyści znamy dobrze radość oraz fascynację z odkrywania potężnej w swoim czasie Wenecji lub Nowego Jorku, będącego esencją potęgi miasta i różnorodności naszych czasów. Nie chodzi więc o to, by zanegować rolę miasta, które zawsze pozostanie formą uprzywilejowaną w każdej dziedzinie działalności. Chodzi raczej o to, by zastanowić się nad mechanizmami gospodarczymi oraz partykularnymi interesami, które czynią zeń miejsce niezdatne do życia dla coraz większej liczby ludności. Skutki niektórych form urbanizacji, jak wskazują na to analizy Ph. A y d a l o t (1985), pociągają za sobą koszty, które redukują *de facto* oczekiwane korzyści rozwoju gospodarczego. Zamiast poszukiwać modelu rozwoju umożliwiającego zadowalającą organizację społeczną, wybieramy model, w którym nie przejmujemy się jakimikolwiek implikacjami przestrzennymi, a następnie na siłę staramy się go dostosować do pożądanых form przestrzennych. To oczywiście, że taki model nie działa. Zagospodarowanie danego terytorium jest bowiem skuteczne wtedy właśnie, gdy współgra z potrzebami sposobu produkcji. Decentralizacja, która ma miejsce we Francji, odpowiada potrzebom Paryża. Paryż zostawia prowincję z chwilą, gdy zmniejsza swoje zatrudnienie przemysłowe. Państwo każe więc wtedy regionom radzić sobie samym z ich ograniczonymi środkami. Teraz, gdy model akumulacji jest związany z potęgą metropolii znajdujących się w kraju, staramy się utworzyć gdzieś potężne miasta oraz wzmocnić rolę Wielkiego Paryża; głównie Ile de France, które będzie prowadzić politykę zagospodarowania... ale za jaką cenę?

LITERATURA

- Ay dalot Ph., 1985, *Prise en compte des facteurs spatiaux et urbains dans la politique de développement*, RERU (Revue d'Economie Régionale et Urbaine), 2.
- Benko G., Lipietz A., 2000, *La Richesse des Régions, La nouvelle géographie socio-économique*, PUF, Paris.
- Boudeville J.-R., 1968, *L'espace et les pôles de croissance*, PUF, Paris.
- Braudel F., 1985, *La dynamique du Capitalisme*, Flammarion, Paris.
- Cantal-Dupart M., 2008, *La prospective urbaine ou l'enjeu d'une approche transversale*, DICT, 4, Paris.
- Colletis G., Gilly J.P., 1999, *Construction territoriale et dynamiques économiques*, „Revue des Sciences de la Société”, 48.
- Dagorn R.-E., 2005, *Le point sur...Les mégapoles*, „Revue Sciences Humaines”, 163bis.
- Duché G., 1989, *Une lecture des effets du développement d'une technopole sur son environnement. L'exemple de Montpellier et de communes de l'Hérault en Languedoc-Roussillon*, „Revue d'Economie Régionale et Urbaine”, 5.
- Lacour C., Puissant S., 1999, *La métropolisation, croissance, diversité, fractures*, Anthropos, Paris.
- Léo P.-Y., Monnoyer-Longe M.-C., Philippe J., 1991, *Métropoles régionales et PME, l'enjeu international*, Serdeco, Aix en Provence.
- Matteaccioli A., Aydalot Ph., 2004, *Pionnier de l'économie territoriale*, L'Harmattan, Paris.
- May N., 1995, *Districts et métropolisation: intégration productive et fragmentation urbaine*, Colloque international de l'ASRLF, Toulouse.
- May N., Veltz P., 1998, *La ville éclatée*, L'Aube, Paris.
- Mérenne-Shoumaker B., 1991, *La localisation des industries*, Nathan université, Paris.
- Pôles et métropoles, Territoires 2030*, 2005, Documentation française, 1, DICT, Paris.
- Prospective urbaine et politique de la ville, Territoires 2030*, 2007, Documentation française, 4, DICT, Paris.
- Sen A., 1999, *L'Economie est une science morale*, La Découverte.
- Veltz P., 1996, *Mondialisation, Villes et Territoires, l'Economie d'archipel*, PUF, Paris.

Geneviève Duché

METROPOLISATION, UNBALANCED GROWTH AND THE GLOBAL ACCUMULATION MODEL. THE BENEFITS AND COSTS

(Summary)

After years of treating the territory as a main and active factor of the economic growth, a large city is once again regarded as a basic centre of this type of development.

Intensification of the globalisation process as well as a noticeable demand for research and development and for financial services, make this belief even stronger. The existence of metropolises is regarded as a key to the international competitiveness of a certain country and to its attractiveness for external investments. While today, there is no doubt that the metropolises are the driving force of a modern economy, the conditions of their development cause many social, economic and ecological problems. Because of that, it is necessary to consider negative effects of the metropolisation processes and compare them to the global benefits brought by them. The effects of certain forms of urbanisation result in costs that reduce the expected benefits of the economic development, which assessment depends on chosen models and measures.