

Katipunan ng mga Lungsod: Ang Anyo at Gawi ng Metropolis sa Daigdig ng Filipino

José Edgardo A. Gomez, Jr.

Introduksiyon

Ang salitang *metropolis* ay hango sa Griyegong *mater-polis*, o “inang-lungsod,” na tumutukoy sa kabuuan ng espasyong urban na higit ang laki sa mga karaniwang siyudad at tinitirahan ng maraming tao. Dahil wala pang legal na depinisyón ang metropolis sa ating saligang batas o sa mga batas-lokal, kailangan pang bigyan ng angkop na kahulugan ang ganitong uri ng penomenong urban, bukod sa maluwag na pagbansag ng midya sa anumang malawak na kalungsuran bilang “metropolis.” Sa isang panig, puwedeng ikahon na lang natin ang isyu sa usapang ermenyutiko sapagkat ano nga ba ang isang metropolis kundi isang malaking lungsod lamang? O ang lungsod, isang dambuhalang barangay? Ngunit humihingi ng pangalan ang lahat ng bagong karanasan ng tao, lalo na ang karanasan ng pamumuhay at pamamahala sa loób nitong kakaibang lugar, na siyang nabubuo dahil sa likas na pagdami ng mga tao sa Filipinas (nasa 90 milyon na ang tantiya batay sa NSO¹), dahil sa transportasyon na nagpapadali ng paglilipat ng tao at kanilang tahanan o trabaho, at dahil sa pagtangkilik sa pamumuhay sa lungsod, na nasasaksihan sa midya—bukod sa ibang sanhi. Layon ng dokumentong ito na isalaysay at suriin batay sa karanasan ng Filipinas sa pagbuo ng metropolis. Susuriin ang “pagbuo” na ito sa pamamagitan ng pagtingin sa (1) mga ahente o grupo na nagtutulak upang magkaroon ng isang takdang-lugar na iba sa munisipyo, lungsod, o probinsiya, (2) sa proseso ng pagiging ganap o lehitimo nitong poók alinsunod sa pananaw ng batas, sa kabila ng pagtanggap dito ng mga nasasakop nito o ng mga tagaplano nito, at (3) pagkaroon ng elemento na bumibigkis sa kabuuan ng metropolis, tulad ng isang industriya, problema sa kaligiran, o suliraning urban na nangangailangan ng pagtutulungan ng dating magkakahiwalay na pamayanan. Gagamitin ang Metro Manila bilang lunsarang halimbawa upang masulyapan ang mga aspekto at proseso na katangi-tangi sa paglikha ng mga katulad na poók sa ibang rehiyon ng Filipinas. Upang mapahalagahan ang pag-usbong ng mga kalungsuran ng Filipinas sa loób ng kaunlarang panrehiyon ng Asya, babanggitin bilang pambungad ang literatura hinggil sa pagsasaganap ng mga kahawig na lugar sa mga karatig-bansa. Ang mga obserbasyon at pagsusuri dito ay puwedeng maging batayan ng paggabay sa pamahalaan ng metropolis at sa pinakaangkop na hugis at direksiyon ng paglaki na siyang nababasa ng mga naninirahan dito (Lynch 1995, 67-68).

Rebyu ng Kaugnay na Literatura

Ang Metropolis Bilang Penomenong Urban

Ang pag-usbong at paglaki ng mga poók-urban sa Filipinas ay bahagi ng malawakang penomeno ng matulin na urbanisasyong pandaigdig, na siyang lalampas na sa 50% ng mundo sa taong ito (2010) ayon sa United Nations (UN).² Kapansin-pansin na aspekto nitong urbanisasyon ang pagkakaroon ng mga tinatawag na *mega-city* o mga *megalopolis*, malalaking lungsod na may mahigit sa sampung milyong mamamayan. Halimbawa, tinantiya ng UN para sa kasalukuyang taon na magiging megalopolis na ang mga sumusunod na bansang Asyano: Tokyo, ang pinakamalaki, na mayroong 35.4 milyon, sinusundan ng Mumbai (20.0 milyon), Delhi (16.9), Shanghai (15.7), Kolkata (15.5), Jakarta (15.2), Dhaka (14.6), Karachi (13.2), Metro Manila (11.7), Beijing (11.7), Osaka-Kobe (11.3), at Istanbul (10.5). Pagdating ng 2015, madadagdagan ito ng Guangzhou na magkakaroon ng 10.4 milyon, at malapit na rin umabot ang Seoul (9.5 milyon).³ Maraming sanhi ang mabilis na paglaganap ng mga lungsod; kasama na rito ang pagdugtong ng mga lokal na ekonomiya sa global na merkado, ang pagkalat ng impormasyon ukol sa mga kaakit-akit na hanapbuhay sa karatig-bansa, at ang higit na madali at murang pagbiyahe ng eroplano at barko. Humahantong ito sa pagkakaroon ng mga metropolis, na madalas lumilitaw mula sa kabesera ng mga bansang umuunlad, na nagiging tampulan ng mga talento at bisyo ng sambayanan—tulad ng Metro Manila na sinisiksikan ng mahigit-kumulang sa 25% ng bilang ng tao sa Filipinas sa loob ng 2% lamang ng pambansang teritoryo (Douglass 2000, 2319). Samakatwid, ang pagbuo ng metropolis ay hindi lang aksidente ng paglaki ng hanggahan ng isang lungsod, kundi isang proseso na nagpapalawak sa sistema ng produksiyon ayon sa pandaigdigang pananaw, na maaaring magtulak sa paglikha ng mga bagong organisasyon, at sa pagsasaayos ng teritoryo, pati sa mga ugnayang panloób at panlabas ng mga ito (Gaussier et al 2003, 253-254). Ngunit maaari ding mabuo ang metropolis dahil sa pagsanib ng iilang magkatabing bayan—mulí dahil sa hindi sinasadyang paraan o dahil sa eksperimento ng pakikipag-ugnayan ng mga alkalde sa isa't isa. At huli, puwede ring magkaroon ng metropolis na sadyang itinakda ng batas upang matugunan ang mga layuning pangkaunlaran. Ito ang metropolitanisasyon—isang pakete ng mga proseso, sanhi at epekto na maaaring magpatingkad o magpalalá sa buhay-urban, na maaari, ngunit palagi, na humahantong sa pagiging “lehitimong espasyo” kapag kinilala ito ng batas.

Mga Uri ng Pamahalaang Metropolitan

Ang usapin ng metropolitanisasyon, lalo na sa bansang mahihirap, ay hindi mahihiwalay sa usapin ng pamamahala, dahil ang pagiging lehitimo ng metropolis ay nangangailangan ng mga pinuno o konseho man lang na magdedesisyon ayon sa nibel at isyu ng kanilang nasasakupan. Maituturing nating isang puwersang sentripetal ang pagbuo ng pamahalaan para sa metropolis, lalo na kung kinakailangang saklawin ang kapangyarihan ng mga punong-lokal. Katunggali nito ang nakagawiang desentralisasyon ng Filipinas noong 1991, na nauna ng halos isang dekada sa desentralisasyon ng mga karatig-bansa sa Timog-Silangan tulad ng

Thailand (*Decentralization Act 1999*)⁴ at Indonesia (*Decentralization Law 22/1999 at Law 25/99* na sinusugan noong 2004) na halos magkanibel lang sa pag-unlad. Ang pagkakaroon ng metropolis halimbawa, ng Jakarta, ay bunga ng mahabang proseso ng paghihigpit at pagluluwag ng pamahalaang pambansa ng Indonesia, matapos saksihan ang bunga ng sariling-sikap ng iilang pamahalaang lokal at ng pangungurakot at kahinaan naman ng iba (Firman 2008, 285). Anuman ang maging anyo noon, inaasahan na ang pagtataguyod ng pamahalaang metropolitan ay tutugon sa apat na pangangailangan ng buhay-siyudad: (1) kahusayan sa paghahatid ng mga serbisyong urban, (2) pagkakaroon ng pantay-pantay o makatarungang katayuan sa lipunan, (3) kaunlarang ekonomiko, at (4) pagpapanatili ng kaligiran (Laquian 1995, 239).

Ayon kay Laquian (1995, 223-224), may apat na paraan ng pagsasaayos ng pamahalaan na naaangkop sa mga lumobong kalungsuran tulad ng metropolis o mga lumawak pa na *extended metropolitan region*: (1) pinagkaisang gobyernong panrehiyon tulad ng distrito federal ng México, o ng Beijing, (2) isang pinaghalong sistema ng gobyernong panrehiyon na nagbibigay ng limitadong awtoridad at tungkulin sa mga pamahalaang lokal, (3) kumpederasyon ng mga lokal na pamahalaan na nagkakasundo sa gagampanan, (4) makasariling mga pamahalaang lokal na magkakatabi ngunit hindi nagtutulungan, kahit na sa mga gawaing pangkaunlaran (bukod sa mga hindi maiwasang koordinasyon). Iba naman ang balangkas nina Manasan at Mercado (2002, 61-67), ngunit hindi nalalayo. Para sa kanila, tatlo ang posibleng estruktura ng metropolis: (1) bagong kalungsuran mula sa isang pamahalaang lokal na may malawak na lupaín; (2) hiwalay na pamahalaang lokal sa ilalim ng isang karagdagang nibel ng gobyerno na puwedeng maging [a] konseho ng metropolis na binubuo ng mga alkalde na pumipili ng puno nila (hal. Metropolitan Washington Council of Governments), [b] awtoridad ng metropolis na higit na makapangyarihan at pinangungunahan ng itinalagang tagapangulo (hal. Karachi Metropolitan Corporation), at [c] ganap na pamahalaang metropolitan na may malawak na kapangyarihan at karaniwa'y nagkakaroon ng inihalal na lider (hal. Metro Tokyo o Metro Toronto); at (3) hiwalay na tungkuling ginagampanan sa pamamagitan ng pagtatayo ng mga organisasyon na tututok sa nakatakdang serbisyo, tulad ng paghahatid ng tubig, pangongolekta ng basura, at pagpapaganda sa kaligiran. Alin man ang pagpipilian, mapapansin natin na mailalatag sa isang ispektrum ang lahat ng uri ng pamahalaang metropolitan, mula sa “walang pakialaman” ng watak-watak na mga pamahalaang lokal, patungo sa “lahat pinakialaman” ng isang sentralisadong pamahalaang metropolitan.

Kaibahan ng Urbanisasyon sa Timog-Silangan Asya

Habang natatanaw natin ang mga pagkakarapareho ng mga balangkas sa teorya, kailangang pansinin ang mga namumukod-tangi sa urbanisasyong Asyatiko, na gagabay rin sa pagsusuri natin sa metropolitanisasyon ng Filipinas. Kadalasan, ang mga lungsod na lumitaw sa Timog-Silangang Asya pagkatapos ng Ikalawang Digmaang Pandaigdig ay nagmula sa mga daungan ng kalakal o kolonyal na entrepot sa dalampasigan na pinapaligiran ng mga pamayanang katutubo at

sakáhan (Mcgee 1967, 76). Kakaiba ang pag-unlad nitong mga siyudad dahil pinaghahalo nito ang katangian ng kalungsuran at kanayunan—lalo na sa mga gilid at hanggahan ng orihinal na pamayanan. Ibinigay ni T.G. Mcgee ang pangalang *desakota* sa mga nasabing lugar, mula sa mga salitang Bahasa na *desa* = nayon, at *kota* = lungsod, at ipinaliwanag niya bilang kalát o hugis-ameba na lungsod na walang malinaw na hanggahan at puwedeng magkaroon ng radyus mula sa sentro na umaabot sa 75 o 100 kilometro, ngunit nakatali ang ekonomiya ng kabuuan sa sentro, kasama pati ang ilaya nito. Itong desakota, na maaaring naglarawan sa Maynila, Jakarta, o Kuala Lumpur noóng dekada 1950 at 1960, ay pinag-ugatan ng mga extended metropolitan region na nasasaksihan natin ngayon. Kasunod ng desakota ang mabilis na pagkalat ng mga daan, gusali, at barumbarong, at ang mga hindi pa dating naranasan na puwersang panlipunan na humuhubog sa mga espasyong peri-urban (Dupont 2007, 92) mula sa sinaunang bayan na nananatiling sentro ng mga aktibidad pang-ekonomiya at panlipunan (Murakami et al 2005, 253). Sa aspektong ekonomiko, itinutulak ng ganitong metropolitanisasyon ang pagbigkis ng mga poók ng produksiyon sa mga konsumidor sa ibayong-dagat at ang pagpapatibay sa mga uri ng pamahalaang sumusuporta sa globalisasyon. Sa larangan ng lipunan, naiiba ang mga ugnayan ng mga kasambahay at ng pamilya dahil sa sumasabog na pagbabago sa midyum ng komunikasyon at kakayahang magbiyahe (Williams 1999, 2). Pumapasok sa usapin ng metropolitanisasyon ng Filipinas ang lahat ng salik na ito, sapagkat nagiging sanhi ng mga problema ng mga progresibong lungsod sa Asya ang di-kontroladong pagkalat ng mga gusali sa gilid ng mga ito, at ang pagpasok ng mga tao mula sa kanayunan—na siyang unti-unting bumubuo ng malawak na kalungsuran.

Layunin, Metodolohiya, at Saklaw ng Saliksik

Bukod sa masusing pagsusuri ng literaturang may kinalaman sa paksa at sa karanasan ng awtor bilang tagaplano, nakabatay rin ang pag-aaral na ito sa pakikipanayam o pakikinig sa mga may kinalaman sa MMDA, sa mga lungsod at pamahalaang lokal ng Dumaguete, Davao, at Cebu. Sumali rin sa *Focus Group Discussion* ang awtor na bahagi ng pag-aaral sa posibilidad ng metropolitanisasyon sa Negros Oriental, at gumawa ng saliksik sa Baguio noong nakaraang taon. Saklaw ng pananaliksik ang pag-unawa sa mga malawakang padron at gawi ng metropolitanisasyon, upang sa gayon ay makagawa ng malinaw na paghahalintulad ng karanasan ng Metro Manila sa iba't ibang rehiyon, lalo na sa loób ng nakaraang dekada. Sa gayon, hindi layunin ng tekstong ito ang pagsusuri sa lahat ng detalye ng kasaysayan, proyektong pangkaunlaran at mga kasangkot sa pag-uumpisa at paglawak ng bawat metropolis; bagkus, nais ng may-akda na mag-ambag sa paglalata ng pundasyon ng pagpaplanong urban at panrehiyon sa panitikang Filipino. Kasama na rin dito sa saliksik ang pagsusuri mula sa pananaw ng isang mamamayan ng Filipinas, na maaaring maiba sa pagdulog sa mismong paksa ng mga tagakanluran.

Pagsasagawa ng Konseptong Metropolis–Resulta at Analisis

Ang Metro Manila

Ang pinakauna at pinakakilalang karanasan ng Filipinas sa paglikha ng metropolis ay ang kuwento ng Metro Manila. Ang paglikha nitong Pambansang Punong Rehiyon (NCR) ay resulta ng proseso ng pagsusuri ng mga rekomendasyon ng mga eksperto, at ang pagpili ng organisasyon na naaangkop sa klima ng politika noóng rehimen ni Ferdinand Marcos. Hindi lang unos ng politika ang naganap noóng bungad ng dekada 70, kundi samot-saring mga problemang urban tulad ng basura, krimen, at baha sanhi ng mga malakas na bagyo noóng Hulyo hanggang Agosto 1972 na nagdulot ng pinsala sa tinatawag na Metro Manila Area (halaw sa kahulugan ng sênsa). Pagkalipas ng tatlong buwan, bumuo ang Presidente ng isang komite ng mga ahensiya upang pag-aralan ang sitwasyon, kasabay ng ibang organisasyon ng mga pantas na tumitingin sa problema. Noóng Marso 1973, iminungkahi nitong komite ang pagtatatag ng Metropolitan Manila Authority mula sa apat na lungsod at 13 munisipyo. Ang Local Government Center ng UP ay nagmungkahi naman ng isang Metropolitan Planning Authority na pamumunuan ng mga alkalde mula sa 28 na pamahalaang lokal. Ngunit pagdating ng Abril ng sumunod na taon, iminungkahi naman ng Development Academy of the Philippines (DAP) ang pagbuo ng isang awtoridad na sasakop sa limang lungsod at 22 munisipyo. Isa pang mungkahi ang pagdadagdag ng isang Bureau of Metropolitan Affairs sa loób ng Kagawaran ng Pamahalaang Lokal at Kaunlarang Pangkomunidad (DLGCD) na maghahatid ng mga serbisyong metropolitan. Mayroon ding rekomendasyon na lumikha ng pambansang punong distrito na sasakop sa Bataan, Batangas, Bulacan, Cavite, Laguna, Pampanga, Rizal at Lungsod Olongapo. At pangwakas, mayroóng mungkahi na gumawa na lang ng isa pang nibel ng gobyerno—ang pamahalaang metropolitan para sa Metro Manila (Caoili 1988, 150-160). Mainit ang usapan ng metropolitanisasyon sa Kamaynilaan noóng dekada 1970. Mula sa iilang pinagpiliang uri ng pamahalaan, ang awtoridad para sa kaunlarang metropolitan ay inirekomenda. Sasakupin nito dapat ang anim na distrito: Distrito 1–Maynila, Distrito 2–Kaloókan, Navotas, at Malabon, Distrito 3–Quezon, Distrito 4–Marikina, Pasig, San Juan, at Mandaluyong, Distrito 5–Makati, Pateros, at Taguig, at Distrito 6–Pasay, Parañaque, Las Piñas, at Muntinlupa (De Guzman 1977, 385).

Sa katapusan ng pagsusuri, nauwi na lamang ang desisyon sa paglikha ng Metropolitan Manila Commission (MMC) noóng 1975, alinsunod sa Pampanguluhang Dekreto Blg. 824. Itinadhana nito ang kapangyarihang lumikha ng mga ordenansa para sa apat na lungsod at 13 munisipyo. Kasunod nito, si Imelda Marcos ang naging gobernador ng Metro Manila. Pagkatapos ng Rebolusyon ng EDSA, inilabas ni Presidente Corazon Aquino ang Kautusang Tagapagpaganap Blg. 392 ng 1991 na nagbago sa pangalan ng organisasyon: naging Metro Manila Authority, at nagbigay ng kapangyarihan sa mga alkalde na pumili ng kanilang pinuno. Nauna bilang tagapangulo si Jejomar Binay ng Makati, sinundan nina Ignacio Bunye ng Muntinlupa, Ismael Mathay Jr. ng Lungsod Quezon, at ni Prospero Oreta ng

Malabon—siyang naging unang pinuno rin ng bagong Metropolitan Manila Development Authority (MMDA) na itinatag alinsunod sa Batas Republika Blg. 7924 noóng 1995. Sumunod ulit si Binay, pagkaraan ay si Benjamin Abalos, Sr. ng Mandaluyong, at ang sikat na dating nakaupo, si Bayani Fernando ng Marikina, na ngayon ay pinalitan na ni Oscar A. Inocentes.

Ang MMDA, ang kasalukuyang organisasyon, ay isang “Tipo 2b” ayon sa balangkas nina Manasan at Mercado—isang awtoridad na tila karagdagang nibel ng gobyerno na may tagapangulo na itinalaga ng Presidente, ngunit ginagabayan ng patakaran ng konseho ng mga alkalde. Mas klaro din ayon sa R.A.7924 ang puwedeng pasukan ng MMDA: mga serbisyong may epekto sa kalakhang Maynila, lalo na ang hindi kayang paggastusan ng bawat lungsod. Kasama na rito ang (1) pagpapalano ng kaunlaran (2) pamamahala sa sasakyan at trapiko, (3) paghakot at pagtapon sa basurang solido (4) pagiging handa sa baha at pamamahala sa alkantarilya (5) pagpapanibagong urban, pagtatakda ng mga sona, pagpapalano ng gamit ng lupa at pabahay, at (6) pagbabantay sa kalusugang-publiko at kalinisan, paglilinis ng dumi, at pagtiyak sa seguridad o proteksiyon ng madla.⁵ Sa ngayon, nakikita ang mga kulay rosas, bughaw at puti ng mga flyover, tawiran, bakuran, at uniporme na tanda ng araw-araw na pamamahala ng MMDA—at mapapansin din ang kawalan nito sa ilang siyudad. Halimbawa nitong pagliban ang Maynila at Makati, dahil bukod sa mga opisyal na pagdadahilan, hindi raw magkasundo ang dating tagapangulo at ang mga lider ng mga nasabing lungsod.

Ito samakatwid ang sitwasyon ng unang metropolis ng Filipinas—ramdam ang pagtatrabaho ng gobyerno upang maisaayos at gumanda ang sakop ng MMDA, ngunit kapansin-pansin din ang pagtutol ng malalakas na puwersang lokal sa pakikialam ng mga tauhan nina dating Tagapangulo Fernando sa mga bagay na ipinapalagay nila ay kasali sa mandato ng pamahalaang metropolitano. Ngunit sa ikauunlad ng kabesera, puwede nga bang dagdagan pa ang kapangyarihan ng MMDA? O bakit hindi kaya magkaroon ng isang gobyernong metropolitano na may kakayahang gumawa ng ordenansang metropolitano at ipatupad ang mga ito? Hindi siguro kaya sa konteksto ng politika ng Metro Manila (De Vera 1993, 68), dahil ang pagtatayo ng awtoridad ay isang teknikal na solusyon sa mga problemang urban, at hindi kaagad nagpapahiwatig na magbibitiw na sa poder ang mga nahalal na punong lungsod, mga konsehal, atbp. Ngunit pagkakaugma man o alitan ang nangyayari sa kalakhang Maynila, mahalagang mapansin na natututuhan ng mga kalungsuran sa ibang rehiyon ang mga puwedeng tularan at palitan, nang masubok nila ang pagbuo ng kapisanang-urban.

Ibang Metropolis o Mala-Metropolis sa Filipinas

Sa ibang lugar, ang lahat ng bagong metropolis o umaasang maging metropolis ay lumaganap lang noóng dekada 90. Mayroon ding mga isinulat, halimbawa si Cariño (1997), hinggil sa mga problema na hinaharap ng mga lungsod, tulad ng Davao, Cebu, General Santos, at Calamba, na pawang kandidato ng metropolitano sa panahong iyon. Kasama sa diskusyon nitong dokumento ang naunang dalawang binanggit.

Maaaring hatiin natin sa dalawang grupo ang ganitong mga poók-metropolitan: ang mga nagmula sa proseso ng pagpaplanong nasyonal o rehiyonal—mga “itinulak galing sa itaas” (kulay berde sa Talahanayan I), at ang mga nabuhay dahil sa kusang pakikipag-ugnayan ng mga pamahalaang lokal alinsunod sa mga patakaran ng B.R. Blg.7160—mga “itinulak galing sa ibaba” (kulay asul sa Talahanayan I). Hindi eksklusibo ang mga kategorya, dahil may mga kapares na aspekto o kasaysayan din ang mga metropolis, ngunit nakikita natin sa ganitong paghahambing ang ispektrum ng mga siyudad sa Filipinas, mula sa metropolis-bilang-konsepto patungo sa mga ganap na metropolis na nagpapatupad sa kasunduan ng mga sumapi na pamahalaang lokal.

Dahil kaganapan ang pinag-uusapan, kasunod ng Metro Manila ang Metro Cebu— isang konsepto na ginamit sa mga pagpaplano at proyekto sa ilalim ng Central Visayas Regional Program noóng dekada 80. Ginamit at pinayaman ng Regional Development Council (RDC) ang konsepto, hanggang dumating ang panahon para bumuo ng Metro Cebu Development Council (MCDC). Ang MCDC ay naging aktibo sa pagpaplano at pagsasagawa ng mga proyektong pangkaunlaran ng rehiyon.

Pangatlong uri at halos kasing-pormal ng Cebu ang pagbuo ng mga metropolis ng Iloilo at Naga, ang kaibahan lamang ay ang nagpasimuno: mga lokal na puwersa. Sa Iloilo, inirekomenda ng grupo ng mga negosyante ang paggawa ng metropolis bilang paghahanda sa inaasahang pag-unlad ng ekonomiya noong 1996.⁶ Naimpluwensiyahan ang mga alkalde ng apat na lungsod, at kanilang binuo ang Metro-Iloilo. Sa ngayon ay sumali ang isla ng Guimaras sa pagpaplano ng metropolis, ngunit kulang pa rin ng pagsasagawa ng proyekto para sa kabuuan ng rehiyon. Kahawig na istorya ang nangyari sa Naga, dahil galing din sa mga lider ng siyudad ang panukalang magtulungan, matapos harapin ang kakulangan ng langis noóng 1991. Sa pangunguna ng Lungsod Naga at ang nakilalang alkalde nito na si Jesse Robredo, nagkaroon ng kooperasyon ang mga karatig-bayan sa mga isyu ng trapiko at paghahati ng responsabilidad para sa programang pangkaunlaran. Pinagtibay ang mahusay na pakikitungo ng mga pamahalaang lokal sa bisa ng isang utos ng Presidente na bumuhay sa konsehong pangkaunlaran ng Naga.

Ang pang-apat na uri ng metropolis ay maituturing na mas maluwag na kooperasyon, bagama’t may mga mabisang pormal na pagpaplano na sa nibel ng rehiyon. Ganito ang nangyayari kapag hindi pa handa o ayaw magpasailalim ang mga pamahalaang lokal sa isang supra-urban na organisasyon. Ipapasok ng may-akda ang kalakhang Davao sa ganitong kategorya, dahil higit na makapangyarihan at malawak ang lupain ng Davao mismo, at halatang mangingibabaw ito sa mga kalapit na Panabo, Santa Cruz, at Samal. May mga opsiyon din na sumasaklaw sa mga karatig-probinsiya na Davao del Sur at Davao del Norte. Bagaman mayroon nang usapang pormal ang mga probinsiya na nagbibigay kaganapan sa pagiging “metropolis” tulad ng Cebu, hindi pa rin matatawag na ganap na metropolis ang Davao, maliban na lang kung ang orihinal na lungsod lamang ang pag-uusapan, na siya rin naman ang namamayani sa kasalukuyang sitwasyon.

Ang huling uri ng mga metropolis sa karanasan ng mga Filipino ay ang mga kalungsuran na nananatiling dalumat lamang. Dito rin naman nagsisimula ang lahat: sa mga pulungan ng mga RDC, sa mga debate ng mga tagapagplano sa NEDA, o sa isipan ng mga malikhaing alkalde, negosyante, o iba pang puwersang lokal na may natatanaw na bentaha sa metropolitanisasyon. Ganito ang katayuan ng Metro Cagayan de Oro, isang bukana ng Mindanao at malawak na rehiyon na nakaugat sa daan mula Cagayan de Oro patungong Iligan at umaabot sa ilang bayan ng Bukidnon. Ayon sa Metro Cagayan de Oro-Iligan Corridor Special Development Project (CIC-SDP) ng mga RDC at Kamara ng Komersiyo [*Chamber of Commerce*] ng Rehiyon X at XII na inumpisahang isagawa noong 1993, ang nasabing metropolis ay itinakda bilang sentro ng kaunlarang ekonomiko, dahil din sa mga barko na tumatawid sa mga loók ng Iligan at Macajalar.⁷

Talahanayan 1: Tipolohiya ng mga “Metropolis” at Mala-Metropolis sa Filipinas, ayon sa antas ng kaganapan (estado ng pagiging lehitimo).

Uri ng Pamamahalang Metropolitan	Pangalan ng Metropolis at Mga Kasapi	Kalawakan ng Teritoryo	Balangkas ng Pamahalaan	Mga Suliraning Pangkaunlaran
Ganap, ayon sa Pambansang Batas(R.A.7924)	Metropolitan Manila – <i>Kaloókan, Las Piñas, Manila, Muntinlupa, Makati, Malabon, Mandaluyong, Marikina, Navotas, Parañaque, Pasay, Pasig, Pateros, Lungsod Quezon, San Juan, Taguig, at Valenzuela</i>	634 kilometro kuwadrado	R.A.7924 -Metro Manila Development Authority – pamahalaang supra-urban	•Trapiko •Bahâ at Basura- •Paninibagong Urban
Ganap, ayon sa Panrehiyong Pagpaplano, Ordenansa, o Patakaran na bumubuo sa pamahalaan nito	1. Metropolitan Cebu - <i>Lungsod Carcar, Lungsod Cebu, Lungsod Danao, Lungsod Lapu-lapu, Lungsod Naga, Lungsod Mandaue, Lungsod Talisay, at mga munisipyo ng Liloan, Compostela, Consolación, Cordova, Minglanilla, at San Fernando</i>	923 kilometro kuwadrado	Metro Cebu Development Council	•Trapiko •Paninibagong Urban
Ganap, ayon sa Ordenansa, Kasunduang Panrehiyon o Koóperasyong Lokal (E.O.559 ng 2006 - MIGEDC)(E.O.102 ng 1993 – MNDC at MOA ng mga kasapi)	2. Metropolitan Iloilo-Guimaras – <i>Lungsod Iloilo, Leganes, Oton, Pavia, Santa Barbara, San Miguel, at mga munisipyo ng Guimaras: Buenavista, Jordan, Nueva Valencia, San Lorenzo, Sibunag</i> 3. Metropolitan Naga – <i>Lungsod Naga at mga munisipyo ng Bombon, Bula, Calabanga, Camaligan, Canaman,</i>	812 kilometro kuwadrado 1,258 kilometro kwadrado	Metro Iloilo-Guimaras Economic Development Council Metro Naga Development Council	•Pagpaplanong Pangkaunlaran •Trapiko •Basura

	<i>Gainza, Magarao, Milaor, Minalabac, Ocampo, Pamplona, Pasacao, Pili, San Fernando</i>			
Mala-Metropolis: MOA, Maluwag na Usapan, o pakikipagtulungan (ng mga hiwalay na pamahalaang lokal), o konsepto na madalas nang ginagamit ng mga nagpaplano.	<p>1. Metro Davao*– <i>Lungsod Davao, Lungsod Digos (DdS), Lungsod Tagum, Lungsod Panabo, Isla ng Samal (DdN), Munisipyo ng Carmen (DdN) at Munisipyo ng Santa Cruz (DdS)</i> PABATID: ang Metro Davao ay maaaring tumukoy sa lungsod ng Davao lamang, sa lungsod ng Davao, Panabo at Santa Cruz, o sa lungsod ng Davao at 3 karatig-probinsiya, tulad ng nakasulat sa ibaba (Mercado at Manasan, 2002).</p> <p>2. Metro-BLIST(T) – <i>Baguio, La Trinidad, Itogon, Sablan, Tuba, at Tublay</i></p>	<p>2,211 kilometro kuwadrado</p> <p>1,076 kilometro kuwadrado</p>	<p>Davao Integrated Development Program Board (ayon sa kasunduan ng mga probinsiya, Okt.'93/'94)</p> <p>Wala, mga opisyal ng Baguio nakikiusap sa mga kapitbahay.</p>	<p>•Seguridad •Kalakal •Trapiko</p> <p>•Tubig •Basura</p>
Dalumat na Ginagamit sa Pagpaplanong Rehiyonal, ngunit hindi pa ganap.	<p>3. Metropolitan Cagayan de Oro – <i>Lungsod Cagayan de Oro, Lungsod El Salvador, at mga munisipyo ng Alubijid, Baungon, Claveria, Gitagum, Jasaan, Laguindingan, Libona, Malitbog, Manolo Fortich, Opol, Sumilao, Talakag, Villanueva.</i></p> <p>4. Metropolitan CAMADA – <i>mga munisipyo ng Calasiao, Mangaldan at Lungsod ng Dagupan</i></p>	<p>3,898 kilometro kuwadrado</p> <p>148 kilometro kuwadrado</p>	<p>Wala, nabanggit lang sa Metro Cagayan de Oro-Iligan Corridor Special Development Project</p> <p>Wala, pinag-aaralan pa</p>	<p>•Kalakal •Tubig •Basura</p> <p>•Hindi pa tiyak</p>
Hindi Totoong "Metropolis"	1. Subic Bay Free Port ng <i>Subic Bay Metropolitan Authority</i> – kabuuan (lupa at dagat) ng Subic Bay Free Port	670 kilometro kuwadrado	Awtoridad ng BCDA, ayon sa R.A.7227	•Pamamahala sa Daungan

Sa ngayon ay patuloy na nagpapatayo ng impraestruktura, ngunit higit pa itong nagsisilbi lamang sa Lungsod Cagayan de Oro kaysa mga munisipyo sa looban ng probinsiya, at wala rin namang pamahalaang metropolitan.

Higit na abstrakto ang metropolis ng CAMADA, na binuo mula sa Dagupan at ang mga katabing munisipyo ng Mangaldan at Calasiao. Habang nagagamit naman ang konsepto na ito sa pagpaplano ng NEDA, lalo na para sa kaunlarang panrehiyon ng hilagang Luzon, malayo pa ito sa realidad, sapagkat walang nagtutulak na mga opisyal o ibang grupo sa lungsod o sa probinsiya.

At bilang pansara sa talaan ng karanasang metropolitan, babanggitin din dapat dito ang Subic Bay Metropolitan Authority, na maaaring maging sanhi ng pagkalito ng ilang mambabasa. Kung susundan ang literatura, hindi ito isang metropolis, bagkus isang espesyal na awtoridad sa ilalim ng Bases Conversion & Development Authority (BCDA) na tagapamahala ng daungan, mga bahay-kalakal at opisina ng administrasyon sa loób ng namanang base militar ng mga Amerikano noóng 1992. Kahawig nito sa kapangyarihan ang isang bukod at nag-iisang pamahalaang metropolitan, ngunit wala (pa) kasing pamayanang urban na nabuo sa loób nito, maliban sa hindi lalagpas sa 3,000 residente.²³

Pre-Metropolis: Saan Nga Ba Puwedeng Magsimula o Maudlot?

Upang mabigyang diin at maunawaan ang mga salik na tumutulak o humahadlang sa metropolitanisasyon, gumawa ng saliksik ang may-akda sa isang rehiyon na may potensiyal maging metropolis, ang isla ng Negros at ang kumpulang-urban na umiinog sa lungsod ng Dumaguete. Tulad ng Baguio, ang Dumaguete ay isang sentro ng edukasyon at ng turismo sa probinsiya ng Negros Oriental, katabi ang mayaman na tubigan ng Kipot ng Tañon, at ang mga munisipyo ng Sibulan sa hilaga na siyang kinalalagyan ng paliparan, at ng maliit na munisipyo ng Bacong sa timog. Hantungan din ang Dumaguete para sa mga nais tumuloy sa munisipyo ng Dauin, sa dakong timog ng Negros, at mula roon, sumakay ng bangkâ papunta sa isla ng Apo, upang sumisid sa kilalang tangrib at malinis na karagatan. Sa kanluran naman, binubuo ito ng Valencia—isang mayamang munisipyo dahil sa upa at libreng koryente na ibinabayad ng plantang lumilikha ng elektrisidad mula sa singaw ng lupa. Sakop ng Valencia ang ilaya ng Dumaguete, na umaahon patungo sa mga bundok na binansagang “Sungay ng Negros.”

Ugnayan at mga Ginagampanang Papel

Sa ngayon, hindi pa gaanong mabenta ang idea ng metropolis, ngunit napag-usapan na raw sa nibel ng lalawigan at ng kinatawan sa Kongreso, ayon sa mga nakausap na opisyal ng Dumaguete, at sa mga miyembro ng angkan ng Teves, pamilya ng politiko na may hawak sa isang distrito ng Negros Oriental. Gayumpaman, naobserbahan ng may-akda na natauhan na ang mga pamahalaang lokal na kailangan na nitong magtulungan sa ilang suliraning urban na tumatawid sa mga hangganan ng lungsod at munisipyo, tulad ng baha galing sa bundok, ng paglaganap ng mga tao mula sa baybayin, at ng pagdami ng sasakyan sa mga daan. Nag-uusap na rin ang mga ito tungkol sa mga hakbang na makatutulong sa pagsulong ng ekonomiya ng lugar nila. Ang kasalukuyang mga papel na ginagampanan nila at kaya pang palawakin ay makikita sa ilalim:

Talahanayan 2:

Pangalan	Inaangking tungkulin o mga mahalagang estruktura at gawain, at ibang aspekto	Posibleng Kontribusyon/ Gagampanan sa Metropolis	Mga Problema ng Puwedeng Matugunan ng Metropolis
Dumaguete (34.26 km. ²)	sentro ng edukasyon, ng gobyerno, turismo at kalakalan, may ospital	sentro ng mataas na edukasyon, gobyerno, turismo, at kalakalan, may ospital	baha, sobrang dami ng tao, trapiko, at basura ng siyudad
Valencia (148.3 km. ²)	poók ng planta ng koryente (<i>geothermal</i>), uwian ng mga may-kaya, pinanggagalingan ng tubig at halaman	kahati sa turismo, kahati sa koryente, uwian ng mga may-kaya, tagabantay ng gubat at huló ng mga ilog	kakulangan ng trabaho, mga daan, at mga pampublikong serbisyo tulad ng ospital at eskuwela
Sibulan (163 km. ²)	uwian ng gitnang-antas at mahihirap, may taniman at industriyang pang-agrikultura, may kaunting natitirang gubat	uwian ng gitnang-antas at pabahay para sa mahihirap, sentro ng industriyang pang-agrikultura	pagsira ng gubat sa ilaya, pagdami ng mahihirap, kakulangan ng malawakang agrikultura
Bacong (41.26 km. ²)	may daungan/bagsakan para sa mga lokal na mangingisda, may mga hukayan ng mga artefakto at ibang tanda ng katutubong kalinangan	daungan/bagsakan para sa mangingisda, sentro para sa palarong-pantubig, museo ng kulturang lokal, pabahay sa mga lumipat mula Dumaguete	kakulangan ng trabaho, mga daan, trapiko, at basura, walang identidad, at minsan may baha na galing sa bundok
Metro Dumaguete (386.82 km. ²)	wala pa, bukod sa maluwag na kooperasyon sa larangan ng kalusugan at pagtatanod	alternatibo sa Cebu bilang sentro ng edukasyon at turismo	(lahat ng nasa ibabaw)

Isa sa mga pangunahing proyekto na bibigkis sa mga pamahalaang lokal ay ang kasalukuyang ginagawa na Metro-Dumaguete Diversion Road, isang proyektong nasyonal na magbubukas sa loóban ng Dumaguete, Sibulan, at Bacong, at magdudulot sana ng kaunting ginhawa sa trapiko, sapagkat sa bagong karetera na lang dapat dumaan ang mga sasakyang tumatawid lang at walang sadya sa Dumaguete.

Sa nibel ng mga lokal na pamahalaan, may naumpisahan nang mga proyekto ng kooperasyon, ayon sa mga nakausap na kapitan ng barangay at opisyal. Halimbawa nito ang pakikipag-ugnayan ng mga pulis ng Dumaguete sa ibang munisipyo, lalo na ang Sibulan, na siyang ginagawang pasukan at takasan ng mga lumabag sa batas. Mayroon ding supra-urban na pakikipag-ugnayan sa pagsugpo ng mga sakit, lalo na ang mga nakahahawa tulad ng lagnat-dengue na dala ng mga lamok, o mga sakit na dala ng mga langaw, ipis, at daga. Ginagawa ito sa pamamagitan ng mga programang pangkalusugan sa Valencia at Dumaguete, kasama na rin ang mga kampanya ng edukasyon at pag-iwas sa mga gawain na nakapagpapadami lang ng mga mapaminsalang kulisap (hal. hindi tamang pagtapon ng basura). Lahat ng nakausap ay malugod na tumanggap sa idea ng kooperasyon ng mga lokal na pamahalaan, ngunit wala pang umamin na ang metropolitanisasyon ang pinakamahusay na solusyon o hakbang pasulong para sa kanilang mga munisipyo.

Samakatwid, kailangang suriin kung ano nga ba ang kanilang binabantayan, at kung ano ang makukuha o mawawala sa bawat miyembro. Unang-una, nangangailangan ang Dumaguete ng espasyo para kupkupin ang patuloy na pagdami ng mga mamamayan. Kapalit ng pagtatapon ng residente (at botante) sa lungsod ang paghahatid ng mga serbisyong urban—edukasyon, komersiyo, at iba pa. Malaki ang bentaha ng Dumaguete, at ang kaniyang kita sa mga aktibidad na ito, kaya malaki rin ang kaniyang kailangang ipamahagi.

Ang Valencia naman ay nangangailangan ng mga serbisyong urban ng Dumaguete, tulad ng ospital at ng mga unibersidad. Ngunit mas makasarili ang bayan na ito dahil mayaman ang kaniyang mga residente, buo pa ang kagubatan, at mayroong murang koryente na galing sa planta. Wala pang sapat na dahilan upang ipamahagi ang kaniyang mga kayamanan, kaya posibleng maudlot ang metropolitanisasyon dahil sa pag-atras o pagtanggap ng Valencia.

Higit na makikinabang naman ang bayan ng Sibulan, kung magdadala ng mga serbisyong urban tulad ng pag-organisa ng trapiko at basura, at ang kakayahang magplano ang metropolis. Dahil walang masyadong identidad ang hubog ng lupa sa Sibulan, at marami nang mga kalát na kabahayan sa kaniyang kapatagan, maaaring maging bentaha ang pakikisangkot nito sa pamahalaang metropolitan na magbibigay-ayos at kagandahan sa mga poók-urban.

Gayundin ang kaso ng Bacong, na halos kasingliit ng Dumaguete at hindi rin gaánon ng nakikilala. Kung matatayuan ito ng impraestruktura at malilipatan ng ilang aktibidad-urban, tiyak na sisigla pa ito, at hindi lamang lalampasan ng mga turista ang kaniyang maalikabok na daan at mga damuhan o palayan patungo sa Dauin, halimbawa. Tulad ng Sibulan, sa Bacong puwedeng umpisahan ang tugon sa pangangailangan ng espasyo ng Dumaguete.

Ito ang sulyap sa mga munisipyo at lungsod na maaaring maging metropolis kung gugustuhin o kakailanganin nila sa mga darating na taon. Mula sa pananaw ng mga politiko, makikita natin na ang metropolitanisasyon pala ay parang laro ng pangangalakal—kailangang may palitan ng serbisyo o likas na yaman, na sa wari ng mga tao, ay makatarungan para sa lahat.

Saan Gumagawi ang Metropolis ng mga Pinoy?

Bilang paglalagom sa mga naunang larawan at analisis, masasabi natin na ang metropolis ay isang pisikal na manipestasyon ng naunang prosesong politikal. Hindi kailangang umabot sa pormal na pagiging lehitimo bilang hiwalay na takdang-lugar ang metropolis para magkaroon ng saysay bilang konsepto para sa mga nagpaplano nito o mga mamamayang kumikilala na rito. Mas mahalaga munang magkaroon ng pangkalahatang pag-unawa at magkakaugnay na pananaw ng mga tagapagplano o ng mga lider ukol sa mga nararanasang suliranin at sa mga nasisilip na oportunidad. Pagkatapos, maaaring gamitin ang tipolohiya nitong dokumento upang matantiya kung alin sa ispektrum ng metropolitan form ang naaangkop sa sitwasyon ng pamahalaang lokal o grupo ng pamahalaang lokal na nagbabalak sa ganitong uri ng

bukluran. Kung hihimayin natin ang magkakaibang karanasan ng metropolitanisasyon sa Filipinas, maaaring makatuklas tayo ng ilang elemento na naglalarawan sa katutubong karanasan ng pagbuo at pamamahala ng kalungsuran:

(1) Maliban sa Metro Manila na nilikha ng pambansang batas, ang pagbuo ng metropolis sa ibang lugar ay prosesong boluntaryo at hindi kailanman nagresulta sa tuluyang pagsuko ng mga pamahalaang lokal ng kanilang mga kapangyarihan o identidad. Sa ganitong paraan, kapansin-pansin ang impluwensiya ng mga prinsipyong demokratiko, na gumagalang sa pagpapanatili ng mandato sa mga kasaping-bayan. Dahil sa ganitong nibel ng pagsasanib lang handa ang mga alkalde, tiyak na ganito rin ang magiging takbo ng metropolitanisasyon sa Filipinas, hanggang magkaroon ng mga kondisyon na puwedeng manghikayat sa mga pamahalaang lokal patungo sa higit na masinsinang bukloran.

(2) Madalas itinutulak ng mga krisis at problemang urban ang metropolitanisasyon, lalo na ang pagkalat ng basura, trapiko at krimen. Samakatwid, madalas na reaksiyon ang ganitong pagkakapit-bisig ng mga pamahalaang lokal. Masalimuot ang mga usapan para makabuo at magpatakbo ng isang metropolis, at matrabaho ang araw-araw na koordinasyon, kaya mahirap magkaroon ng dahilan para magkaisa, maliban na lang kung may mga nakikitang oportunidad ang mga alkalde, o kaya ang mga negosyante na may impluwensiya sa pamahalaan. Gayumpaman, kailangang malinaw at maaaring makamit ang naghihintay na oportunidad sa pag-unlad, o 'di kaya'y ramdam din ang paggiit ng malalaking problema, tulad ng malimit na pagbaha o ng malawakang kakulangan ng trabaho.

(3) Sa Filipinas, ang lapad ng mga gumaganang metropolis ay hindi gaanong lumalampas sa 1,000 kilometro kuwadrado, at maaaring tawirin sa loób ng kalahating araw, kung sasakay sa bus o dyip. Ang mga malaki pa rito ay hindi pa ganap, at maaaring magkaroon ng problema sa paglatag ng impraestruktura at sa pagpapanatili ng kaayusan at kalinisan. Sa kabilang dako, kailangang matandaan na mas depende sa politika ang pagbuo ng metropolis, at hindi kaagad-agad pumapasok ang mga usapan ng espasyo at tamang lawak na siyang tungkulin ng mga nagpaplano ng mga lungsod at rehiyon. Sa gayon, dapat magkaroon pa ng mga pag-aaral ukol sa mga relasyon ng optimum na súkat ng kalungsuran kaharap ng kakayahan ng gobyernong maghatid ng serbisyo at magpatuloy sa malawakang paggawa ng bagong mga estruktura at pag-ayos ng mga gusali't daan na dati nang nakatayo.

Sintesis–Minsan Kailangan, Minsan Hindi

Kung tutuusin, hindi rin naman kailangang bumuo ng metropolis para harapin ang hamon ng urbanisasyon. Ang kongklusyon na makukuha natin sa mga obserbasyon ay nagpapakita na higit na mahalaga ang nagpapatuloy na konsensus ng mga namamahala at mga nagpaplano, upang mapatakbo nang maayos ang metropolis, at malutas ang mga problemang tumatawid sa mga hangganan ng mga lungsod at munisipyong bumubuo dito. Maaaring manatili na lang tayo sa nibel ng mga hiwalay na siyudad na nagtutulungan para lunasan ang ilang suliraning panlungsod.

Ngunit minsan, iba na ang bilis at laki ng mga problemang urban na dumarating, lalo na dahil sa pagdami ng populasyon at mga dayuhan na naninirahan sa Filipinas. Kaya tayo nangangailangan ng komprehensibong solusyon at mas malawak na pag-iisip tungkol sa espasyo at mga epekto ng mga puwersa ng pamayanan. Dahil ang metropolitanisasyon ay isang tugon sa ganitong sitwasyon, higit na mainam na planuhin ang proseso na nagbibigay kaganapan sa metropolis, kasama na rin ang pag-organisa sa mga kalahok na pinuno, grupo, at ordinaryong mamamayan. Dapat nang pag-usapan ang kahulugan at kakayahan ng mga metropolis kasabay ng mga debate tungkol sa mga patakarang panlipunan, at hindi lang kung lilikha ba ng metropolis o hindi, sapagkat tiyak na magkakaroon ng mga *de facto* na metropolis sa mga lugar na nagiging sentro ng komersiyo at dagsaan ang mga mamamayan.

Sa mas pangkalahatang pananaw, dapat din siguro tayong matauhan na ang pagbuo ng mga metropolis ay bahagi ng mas malawak na kasaysayan ng paglaki ng mga pamayanan ng tao. Nasasaksihan na natin ang ganitong mga makasaysayang kilusan sa pagkalat ng mga *mega-urban region* sa ibang bansa, tulad ng Tokyo, Beijing, at silangang baybayin ng Estados Unidos. Sa Filipinas, mas naaangkop ang mga siksik na metropolis na binubuo ng mga nagtutulungang komponent, kaysa sa malaking teritoryo, kung gagamiting batayan ang naunang balangkas ng mga obserbasyon. Gayundin, higit na maigi ang organisado at tiyak na direksiyon ng paglaki, upang maiwasan ang gastos sa mga serbisyong urban para sa kalát na metropolis, kaharap ang realidad ng kakulangan ng lupa.

Bahagi ng mas natural na proseso ng paglaki ng mga siyudad ang pagkaroon ng mga metropolis. Samakatwid, hindi ito dapat katakutan o iwasan; bagkus kailangang matuto mula sa karanasan ng ibang bansa upang maging masinop sa pagpili sa metropolis bilang solusyon (o hindi) para sa mga lungsod na kinagigisnan ng mga Filipino.

Mga Tala

¹NSO – Opisina ng Pambansang Estadistika

² mula sa <http://esa.un.org/unup/p2k0data.asp>.
Isinangguni noong 25 Enero 2010

³ United Nations Expert Group Meeting on Population Distribution, Urbanization, Internal Migration and Development, Population Division, Department of Economic and Social Affairs, United Nations Secretariat, New York, 21-23 January 2008.

⁴ Amornvivat, Sutapa. "Fiscal Decentralization: The Case of Thailand" February 2004, mula sa <http://www.econ.hit-u.ac.jp/~kokyo/APPPsympo04/FiscDect%20Thailand.pdf>, Isinangguni noong 26 Enero 2010.

⁵ mula sa <http://www.mmda.gov.ph/main.html>.
Isinangguni noong 27 Enero, 2010

⁶ Mercado, Ruben at Anlocotan, Raul. "Metro Iloilo: A Struggle for Acceptance and Organization" Hunyo 1998, PIDS Discussion Paper Series 98-12 Revised, Makati City

⁷ Mercado, Ruben G. at Balandra, Casimira. "Providing A Metropolitan Perspective to Planning: Cagayan de Oro" Oktubre 1998, PIDS Discussion Paper Series 98-14, Makati City.

⁸ mula sa http://www.worldportsource.com/ports/PHL_Port_of_Subic_Bay_3512.php. Isinangguni noong 28 Enero 2010.

Mga Sanggunian

Mga Aklat:

Caoili, Manuel A. 1988. *The Origins of Metro Manila: A Political and Social Analysis*. New Day Publishers, Quezon City, Philippines.

De Vera, Prospero. 1993. *Metropolitan Governance and the Politics of Decision Making in Congress*. Quezon City: Congressional Research and Training Service.

Mga Artikulo:

Cariño, Ledivina. 1997. "Preparing for a Developed Future: A Comparative Study of Six Metropolitan Areas" nasa *UP-CIDS Chronicle*, Abril-Hunyo.

De Guzman, Raul. P. 1977. "Alternatives for Metropolitan Governance: The Case of Metro Manila" nasa *Philippine Journal of Public Administration*. Volume XXI, Numero 3 at 4. Hulyo-Oktubre.

Douglass, Mike. 2000. "Mega-Urban Regions & World City Formation: Globalisation, the Economic Crisis, and Urban Policy Issues in Pacific Asia" nasa *Urban Studies Journal*. Volume 137, No.12.

Dupont, Veronique. 2007. "Conflicting Stakes and Governance in the Peripheries of Large Indian Metropolises-An Introduction" nasa *Cities*. Tomo 24, pp. 89-94.

Firman, Tommy. 2008. "In Search of a Governance Institution Model for Jakarta Metropolitan Area (JMA) Under Indonesia's New Decentralisation Policy: Old Problems, New Challenges" nasa *Public Administration and Development*, pp. 28.

Gaussier, Nathalie, et. al. 2003. "Metropolitanization and Territorial Scales" nasa *Cities*. Volume 20.

Laquian, Aprodicio. 1995. "Metropolitan Regional Governance: The Global Search for an Area-Wide Solution" nasa *Conquering Politico-Administrative Frontiers: Essays in Honor of Raul P. De Guzman* edited by Ledivina V. Cariño. pp. 93-106.

_____.1995. "The Governance of Mega-Urban Regions" nasa *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia* ni Mcgee, T.G. at Ira Robinson (mga patnugot). University of Vancouver Press, pp.213-241.

Lynch, Kevin. "The Visual Shape of the Shapeless Metropolis" nasa *City Sense and City Design* nina Tridib Banerjee at Michael Southworth (mga patnugot). MIT Press.

- Mercado, Ruben at Raul Anlocotan. 1998. "Metro Iloilo: A Struggle for Acceptance and Organization" PIDS Discussion Paper Series 98-12 Revised, Makati City. Hunyo.
- McGee, T.G. 1995. "Metrofitting the emerging mega-urban regions of ASEAN: An Overview" nasa *The Mega-Urban Regions of Southeast Asia*. nina T.G. McGee and Ira M. Robinson (mga patnugot). Vancouver: University of British Columbia Press, pp. 3-26.
- Mercado, Ruben G. at Casimira Balandra. 1998. "Providing A Metropolitan Perspective to Planning: Cagayan de Oro" PIDS Discussion Paper Series 98-14, Makati City. Oktubre.
- Mercado, Ruben G. at Rosario Manasan. 2002. "Metropolitan Arrangements in the Philippines: Passing Fancy or Future Megatrend?" nasa *Managing Urbanization Under a Decentralized Framework Vol I*. PIDs-DRDF, Makati.
- Murakami, Akinobu, et. al. 2005. "Trends in Urbanization and Patterns of Land Use in the Asian Mega Cities Jakarta, Bangkok, and Metro Manila" nasa *Landscape and Urban Planning*. Tomo 70, pp.251-259.
- Williams, Gwndaf. 1999. "Metropolitan Governance and Strategic Planning; A Review of Experience in Manchester, Melbourne, and Toronto" nasa *Progress in Planning*. Tomo 52, pp.1-100.

Mga Panayam

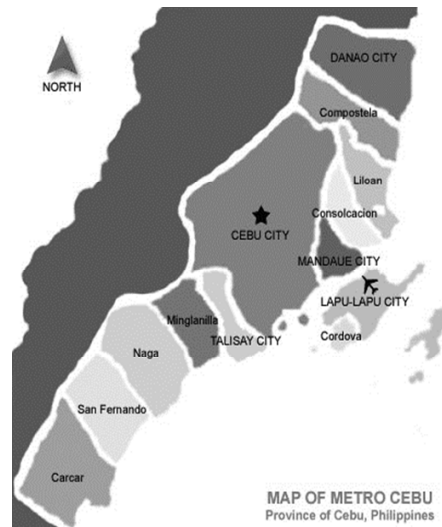
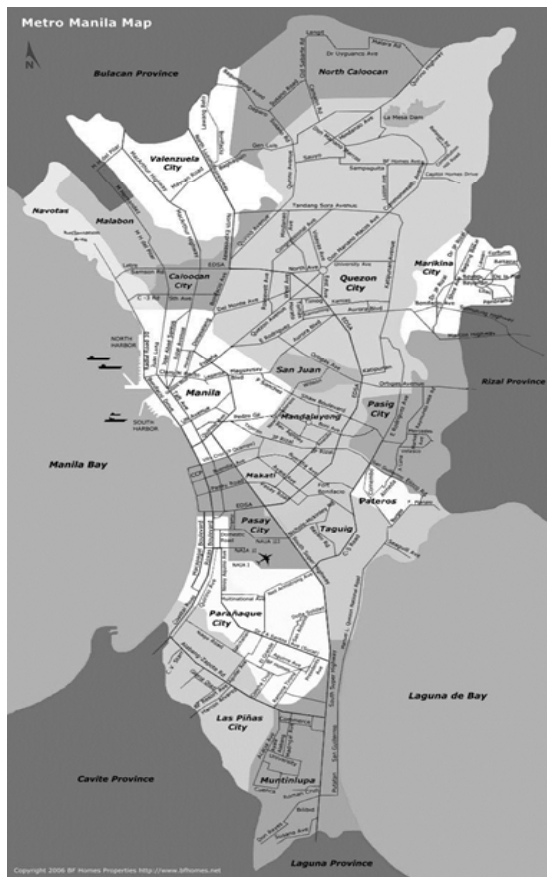
- Alabanza, Joseph, et.al. 2009. Baguio Centennial Commission. Personal na Panayam. Lungsod Baguio. Pebrero 21-22.
- Alviola, Lenin. 2009. Alkalde ng Bacong. Personal na Panayam. Lungsod Dumaguete. Agosto 18-20.
- Dulay, Sofronio. 2009. Kaibigan ng dating Tagapangulo ng MMDA Bayani Fernando. Oktubre.
- Fianza, Peter. 2009. Administrador ng Lungsod Baguio. Personal na Panayam. Lungsod Baguio. Pebrero 21-22.
- Macadangdang, April Joy. 2009. Dating empleado ng Department of Interior and Local Government. Personal na Panayam. Lungsod Davao. Disyembre.
- Mga Opisyal ng Valencia. 2009. Personal na Panayam. Lungsod Dumaguete. Agosto 18-20.

Renacia, Antonio. 2009. Alkalde ng Sibulan. Personal na Panayam. Lungsod Dumaguete. Agosto 18-20.

Sangguniang Panlungsod ng Dumaguete. 2009. Personal na Panayam. Lungsod Dumaguete. Agosto 18-20.

Teves, Pryde Henry. 2009. Kinatawan ng ika-3 Distrito ng Negros Oriental, Personal na Panayam. Agosto.

HALIMBAWA NG MGA METROPOLIS SA FILIPINAS



http://en.wikipilipinas.org/index.php?title=Metro_Cebu

http://mapsof.net/uploads/static-maps/metro_manila_map.jpg