AS METRÓPOLES TRANSFRONTEIRIÇAS E A CONSTRUÇÃO DE COOPERAÇÕES ESTRATÉGICAS EM BASILEIA E GENEBRA: FRONTEIRAS SEMPRE AMBIVALENTES

Bernard Reitel, François Moullé

▶ **To cite this version:**

Bernard Reitel, François Moullé. AS METRÓPOLES TRANSFRONTEIRIÇAS E A CONSTRUÇÃO DE COOPERAÇÕES ESTRATÉGICAS EM BASILEIA E GENEBRA: FRONTEIRAS SEMPRE AMBIVALENTES. Boletim Gaucho de Geografia, 2017. hal-03434062

HAL Id: hal-03434062

https://univ-artois.hal.science/hal-03434062

Submitted on 18 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

AS METRÓPOLES TRANSFRONTEIRIÇAS E A CONSTRUÇÃO DE COOPERAÇÕES ESTRATÉGICAS EM BASILEIA E GENEBRA: FRONTEIRAS SEMPRE AMBIVALENTES[*]

Bernard Reitel
Discontinuités, Univ-Artois, Arras, France.
bernard.reitel@univ-artois.fr
François Moullé
Discontinuités, Univ-Artois, Arras, France.
francois.moulle@univ-artois.fr

RESUMO
As cooperações transfronteiriças, iniciadas nos anos 1970 entre comunidades limítrofes localizadas tanto de um lado como do outro de uma fronteira internacional, não parecem esgotar-se. Pelo contrário, novas iniciativas foram realizadas nas últimas décadas, em Basileia e em Genebra, duas cidades suíças em situação fronteiriça, cujas periferias urbanas situam-se parcialmente do outro lado das fronteiras internacionais. O objetivo deste artigo é mostrar que essas duas aglomerações transfronteiriças apresentam características de metrópoles transfronteiriças. Apesar de serem cidades pequenas, Basileia e Genebra podem ser consideradas "polos de excelência", de acordo com a expressão de Jacques Lévy para qualificar as metrópoles. Além disso, elas preenchem os requisitos de Blotevogel e Danielzyk (2009) para definir uma metrópole. Porém, a análise das funções metropolitanas no espaço urbano mostra que, em geral, estas estão amplamente concentradas de um lado da fronteira, na aglomeração urbana, em um polo metropolitano. Em contrapartida, esse polo organiza um vasto espaço transfronteiriço, sendo que uma parte dele apresenta a forma de uma aglomeração transfronteiriça. A metrópole também é, sobretudo, um projeto político de responsabilidade dos dois cantões de que fazem parte essas cidades. O objetivo desses projetos é propor uma visão integrada da aglomeração e definir uma perspectiva comum de ordenamento territorial. As fronteiras, mesmo pacificadas e abertas, não deixam de revelar profundas diferenças, o que torna a gestão dessas aglomerações especialmente complexa.
PALAVRAS-CHAVE: metropolização, integração transfronteiriça, Europa, metrópole, escala, fronteira, projeto, cooperação transfronteiriça

INTRODUÇÃO

As metrópoles são frequentemente consideradas os principais pontos de referência da globalização dos sistemas urbanos (BASSAND, 2007). Raras são, porém, as metrópoles que se encontram em situação fronteiriça. De fato, a cidade, local de centralidade e de atração, parece opor-se à fronteira internacional, associada à ideia de separação como limite de soberania entre dois territórios nacionais (REITEL ET AL, 2002). Contudo, faz alguns anos que as metrópoles transfronteiriças atraem a atenção dos estudiosos. Já em 1990, L. Herzog descreve a aglomeração de San Diego-Tijuana dos dois lados da fronteira entre os Estados Unidos e o México como uma metrópole transfronteiriça. Ele salienta seu caráter singular e a relação simbiótica que se estabelece entre os espaços urbanos por meio da fronteira (HERZOG, 1990; HEE & BAR, 2003). Mais recentemente, outros pesquisadores insistiram no caráter ambivalente dessa configuração (ALEGRIA, 2009). A dimensão metropolitana estaria localizada de um lado da fronteira e a aglomeração urbana transfronteiriça seria, sobretudo, caracterizada pela justaposição de dois sistemas urbanos. Nosso objetivo é tentar compreender melhor essa configuração espacial, a Metrópole transfronteiriça, a partir de dois casos situados na Europa, Basileia e Genebra. Realmente, diversos estudos mostraram

[*] Tradução de Lívia Baptista. Revisão de Patrícia Reuillard e Adriana Dorfman.

a importância do fato urbano transfronteiriço na Europa e a existência de algumas aglomerações transfronteiriças, que têm incontestavelmente uma dimensão metropolitana (ESPON, 2007; VANDERMOTTEN, 2010; ESPON-METROBORDER, 2010). Mostraremos que Basileia e Genebra correspondem a essas características. Nesse contexto, qual seria o efeito de uma dimensão transfronteiriça no fato metropolitano? Em que a metrópole é transfronteiriça? Duas hipóteses podem ser propostas para definir uma metrópole transfronteiriça:

Trata-se de uma aglomeração fronteiriça ou transfronteiriça, dotada de funções de dimensão metropolitana, o que faz com que ela organize um vasto espaço regional, tanto de um lado como do outro da fronteira de vários territórios nacionais;

Por outro lado, a metrópole transfronteiriça é uma construção espacial levada a cabo por um projeto político, cujo objetivo consiste principalmente em integrar a dimensão transfronteiriça e aumentar a nitidez dessa configuração em diferentes escalas.

Portanto, questiona-se aqui o impacto da fronteira sobre uma região metropolitana. A ambivalência, uma das características da fronteira, não seria uma vantagem para que as aglomerações elevem-se a metrópoles mundiais?

Em um primeiro ponto, especificaremos o quadro conceitual e teórico, descrevendo as características das metrópoles transfronteiriças. Com a ajuda dessa grade de leitura, procuraremos, em um segundo momento, comparar as duas aglomerações transfronteiriças de Genebra e Basileia. Finalmente, em um terceiro momento, descreveremos as propostas dos poderes públicos para elaborar um projeto de metrópole transfronteiriça.

METRÓPOLE TRANSFRONTEIRIÇA: pólo metropolitano que estabelece uma região transfronteiriça

Neste primeiro item, buscaremos definir os critérios que possibilitam qualificar aquilo que entendemos por metrópole transfronteiriça, que apresenta não só as funções de uma metrópole como também uma dimensão transfronteiriça (SOHN, 2012).

Em um mundo organizado por fluxos e redes (CASTELLS, 1996), as metrópoles são consideradas como centralidades de âmbito mundial (BASSAND, *IBID.*), como centros transacionais cujas relações com outras metrópoles são mais intensas do que as exercidas com seus espaços de proximidade (DOLLFUS, 1997; HALBERT, 2010). A metrópole é, portanto, um *sistema urbano cuja configuração torna possível o acesso a um nível de excelência em escala mundial* (LÉVY, 1995, p. 58). Várias tentativas foram feitas para definir as metrópoles em nível mundial (FRIEDMANN, 1986; SASSEN, 1991; TAYLOR, 2004; ANTIER, 2005) e recentemente destacam-se os trabalhos do grupo GaWC (Globalization and World Cities). Em todas essas análises, a questão central gira em torno dos

critérios que definem as metrópoles e as distinguem de outras cidades e aglomerações. O critério do tamanho não é suficiente para qualificar a metrópole, mesmo que, para falar dela, um limite mínimo pareça ser exigido, sem ser explícito. Outros trabalhos foram realizados em âmbito europeu. O trabalho introdutório de Roger Brunet no GIP Reclus (1989) não era explicitamente sobre as metrópoles, mas ele serviu de base para se ter uma ideia geral do sistema europeu de cidades. Desse modo, foi possível determinar, através da análise, critérios que estabelecem uma hierarquia urbana a partir de uma comparação das aglomerações urbanas da Europa. Outros estudos foram empreendidos posteriormente (KUNZMANN & WEGENER, 1991; CATTAN ET AL, 1996; ROZENBLAT E CICILLE, 2003). Mais recentemente, foram iniciados vários programas Espon[1] (2005, *ibid.*) sobre as funções urbanas. Graças a um deles foi possível identificar MEGAs (Metropolitan European Growth Area) a partir de cinco critérios (população, transporte, indústria, conhecimento, capacidade de decisão). Nessa tipologia, o tamanho constitui um critério essencial, mesmo combinado com outras características. Por conseguinte, escolhemos fundamentar-nos nos trabalhos de Blotevogel e Danielzyk (2009), que consideram que o tamanho não é um critério suficiente para qualificar uma metrópole. De acordo com eles, quatro dimensões são necessárias para que uma cidade possa corresponder a esse título. Uma metrópole é, por um lado, um lugar de inovação e de criação. Essa capacidade de inovação é devida à existência de uma atmosfera aberta, propícia à criatividade não só no plano científico, mas também nos campos cultural e artístico (FLORIDA, 2002). Por outro lado, a metrópole é um polo onde se concentram poderes econômicos (sedes sociais de empresas multinacionais). Em terceiro lugar, é um ponto de articulação e de circulação (gateway). Enfim, ela apresenta um poder simbólico, um nome e emblemas que têm uma ressonância mundial. Esse último critério é particularmente difícil de estabelecer, pois em sua base ele é, mais do que os outros, parcialmente subjetivo. Contudo, ele traduz a ideia de que uma metrópole é também um lugar com sentido no sistema-mundo e que critérios funcionais não são suficientes para defini-la. Essas quatro dimensões apresentam a vantagem de serem suficientemente diversas e, ao mesmo tempo, pouco numerosas para comparar Basileia e Genebra. A distinção entre as metrópoles e as outras aglomerações reside no caráter indiscutivelmente mundial de várias das funções escolhidas.

A metrópole não pode ser considerada unicamente segundo uma abordagem funcional, pois frequentemente ela corresponde a uma construção política (CLAVAL & SANGUIN, 1997; BRENNER, 2003; DOLEZ & PARIS, 2004). De fato, muitas aglomerações têm como ambição projetar-se no mundo tanto no plano funcional quanto no simbólico, inspirando-se nos discursos e nos métodos utilizados pelos poderes públicos, considerados indispensáveis pelos encarregados das

[1] European Spatial Planning Observatory Network ou Observatório em Rede do Ordenamento do Território Europeu.

metrópoles. Se, com frequência tem uma inspiração local, o projeto metropolitano é, hoje em dia, sustentado também pelos Estados no contexto de sua política de desenvolvimento territorial. O projeto metropolitano apresenta três componentes. Ele é, em primeiro lugar, uma construção política que necessita da edificação de um sistema de governo em um perímetro geográfico (JOUVE, 2003), mas é também uma construção social, na medida em que se busca criar uma sinergia entre os agentes em função de objetivos comuns. É, enfim, uma construção espacial destinada a criar uma coerência em termos de ordenamento daquilo que é considerado o "território metropolitano". O projeto metropolitano é complexo, pois não só busca dotar uma aglomeração de infraestruturas indispensáveis para gerar uma dinâmica econômica e aumentar a visibilidade em escala internacional, como também deve ter um discurso coerente para mobilizar atores cujos interesses divergem. Com efeito, os espaços metropolitanos apresentam um alto grau de fragmentação política. A análise do projeto metropolitano não se fundamenta nos quatro critérios descritos, e sim nas ambições, nesse caso a capacidade dos poderes públicos em inserir a aglomeração em uma rede de aglomerações do sistema-mundo.

De forma geral, raros são os autores que questionam a espacialização das funções metropolitanas em uma aglomeração delimitada. Ora, estas questões são essenciais para as aglomerações transfronteiriças: as funções que qualificam a metrópole são distribuídas de maneira similar nos diferentes componentes nacionais da aglomeração, ou elas estão concentradas em um único? Em outras palavras, a fronteira desempenha um papel de separação na distribuição das funções econômicas do espaço urbano? A questão transfronteiriça é determinante para compreender a dimensão metropolitana. Portanto, convém definir um perímetro urbano delimitado, uma aglomeração ou um espaço funcional urbano e, depois, questionar-se a respeito da realidade da organização espacial da metrópole transfronteiriça através de diferentes formas de integração (BRUNET-JAILLY, 2006).

A fronteira é um objeto geopolítico cujos efeitos estruturantes sobre o espaço geográfico foram evocados com muita frequência. Esse objeto, que é uma "*construção territorial que coloca distância na proximidade*" (ARBARET-SCHULTZ, 2008), apresenta propriedades (RAFFESTIN, 1986) que condicionam as dinâmicas transfronteiriças tanto pelas trocas quanto pelas interdições. As heranças históricas e culturais marcam profundamente os imaginários nas zonas fronteiriças. Todavia, muitos são os atores que exploram os diferenciais provenientes da justaposição de realidades jurídicas e institucionais distintas, inclusive em zonas onde a fronteira não é pacificada. A fronteira torna-se, desse modo, fonte de lucro, enquanto os Estados procuram filtrar e regular os fluxos. Vários autores mostraram a existência de interações específicas através da fronteira, cuja intensidade traduz uma

integração transfronteiriça (RATTI & REICHMAN, 1993; MARTINEZ, 1994). Essas interações podem conduzir à existência de complementaridades que possibilitam falar então de regiões transfronteiriças. Porém, o conceito de região transfronteiriça comporta outra dimensão, a de uma cooperação institucional multidimensional entre os poderes públicos de ambos os lados da fronteira, a promoção de iniciativas comuns e, se for o caso, a instauração de um quadro formal de cooperação (WASSENBERG, 2007). Como lembra Van Houtum (2000), o contexto transfronteiriço pode ser objeto de três abordagens. A primeira delas, qualificada como funcional, estuda os fluxos socioeconômicos e o papel relativamente importante do efeito barreira. Uma segunda abordagem, institucional, analisa os contextos políticos e jurídicos. Por fim, a terceira apresenta uma dimensão mais antropológica, ao mesmo tempo que integra as dimensões culturais e simbólicas (*people's approach*). Sugerimos a elaboração de uma grade de leitura da dimensão transfronteiriça a partir dessas três abordagens, adicionando um ponto sobre a morfologia urbana, adaptada aos nossos dois casos de estudos. De fato, uma continuidade de malha urbana nos dois lados da fronteira subentende a existência de laços perenes e estreitos através dela (REITEL, 2008).

A integração dos territórios (REITEL, 2013) permite avaliar o grau relativamente elevado de barreira da fronteira. Assim, uma metrópole transfronteiriça pode apresentar-se como uma *aglomeração morfológica*, nem sempre verificada nas megalópoles. Estas assemelham-se mais a e*spaços funcionais* compostos por uma ou por várias aglomerações morfológicas e por lugares entre os quais as interações são intensas. A dimensão política é um componente que depende do grau de integração com, por um lado, um *projeto metropolitano* que mobilize os atores da metrópole transfronteiriça e, por outro, a existência de um *enquadramento institucional* mais ou menos elaborado.

O que distingue as metrópoles transfronteiriças de outras metrópoles? Por um lado, o encontro da metrópole com a fronteira é produtor de inovação, através do surgimento de formas urbanas inéditas (MOULLÉ, 2002, 2004). É certo que a fragmentação institucional caracteriza tanto essas configurações como as outras metrópoles, mas a presença de fronteiras introduz um contexto específico. De fato, em um contexto transfronteiriço, nenhum ator público parece legítimo por muito tempo para pensar e assumir o dinamismo de uma aglomeração ou de uma região urbana, ao passo que, em todas as aglomerações situadas em um único território nacional, o Estado assume essa legitimidade. Porém, as metrópoles transfronteiriças não são parecidas e uma abordagem comparativa se faz necessária. Os quatro critérios de medida do espaço transfronteiriço são cruzados com as quatro dimensões da metrópole sob a forma de uma matriz de avaliação. A fronteira é considerada, por um lado, uma barreira ou um obstáculo. Por outro lado, consideramos a função de ligação da fronteira,

ou seja, a existência de uma "realidade transfronteiriça". Os diferentes critérios, apresentados sob a forma de uma tabela, não têm a pretensão de serem exaustivos, e sim de estabelecer uma comparação entre os dois casos.

BASILEIA E GENEBRA, DUAS METRÓPOLES E SUAS DIMENSÕES TRANSFRONTEIRIÇAS

O caráter transfronteiriço confere à Basileia e à Genebra uma originalidade incontestável na Europa, em relação a aglomerações de tamanho comparável. As especificidades da dimensão metropolitana e o contexto transfronteiriço produzem uma realidade urbana complexa e singular.

O caráter metropolitano de Basileia e Genebra é questionado a partir dos quatro parâmetros propostos por Blotevogel e Danielzyk (*ibid.*): polo econômico, centro de ligação, centro de inovação e lugar simbólico, levando-se em conta tanto a dimensão fronteiriça como a transfronteiriça de cada um. É em função da importância do grau de "transfronteiridade" que poderemos comparar essas metrópoles, começando por uma breve descrição.

Em primeiro lugar, Basileia e Genebra são duas das cidades mais populosas da Suíça. Elas são consideradas as principais metrópoles do país, juntamente com Zurique (DIENER ET AL, 2006). As duas encontram-se em aglomerações transfronteiriças, espaços urbanos caracterizados por uma continuidade morfológica da malha urbana e que são atravessados por uma ou várias fronteiras internacionais. Essas aglomerações apresentam uma forte fragmentação institucional. Contudo, tal situação não é idêntica, pois Basileia é limítrofe às fronteiras francesa e alemã, enquanto Genebra fica a alguns quilômetros da fronteira francesa. Basileia é uma aglomeração trinacional; Genebra, binacional. Por outro lado, elas têm em comum o fato de fazerem parte de mais de um cantão: a periferia de Genebra estende-se pelo Cantão de Vaud; a de Basileia estende-se pelos Cantões de Basileia-Campo, de Argóvia e de Soleura. Os Cantões de Genebra e de Basileia-Cidade, apesar de pequenos, assemelham-se a cidades-estado que dispõem de uma forte autonomia política (REITEL, 2007). Essa configuração de enclave as fez tomar consciência muito cedo de sua fragilidade em um ambiente que pôde às vezes parecer hostil. A presença do Reino da França nos portos de Basileia traduziu-se pela construção da fortaleza de Huningue.

Carouge, que atualmente é um município da periferia de Genebra, era uma possessão do Reino de Piemonte-Sardenha e foi elevada à capital do reino em 1786. O Cantão de Basileia foi cindido em dois semicantões em 1833 após uma revolta das localidades rurais contra os poderes da burguesia da cidade. O Cantão de Genebra leva o título oficial de "República e Cantão de Genebra".

As duas aglomerações têm uma dimensão comparável, mas seus dinamismos demográficos sem dúvida as distinguem. Genebra vem passando, há várias décadas, por um forte crescimento demográfico, ao passo que Basileia constatou uma estagnação relativa a partir dos anos

1970. Assim, Genebra suplantou Basileia tanto como cidade quanto como aglomeração mais populosa na Confederação, atrás de Zurique. As duas aglomerações preenchem todos os critérios para serem qualificadas como metrópoles.

Deste modo, elas não apenas são polos econômicos incontestáveis em escala regional, centros de ligação em todas as escalas, centros de inovação na indústria e no setor de serviços, como também possuem funções simbólicas (BLOTEVOGEL ET DANIELZYK, IBID.).

Em primeiro lugar, não resta dúvida de que a centralidade econômica é de nível mundial. Porém, cada cidade tem características próprias. Basileia abriga duas das maiores empresas mundiais de produtos farmacêuticos. Genebra sedia empresas menores (indústria de precisão) e é, sobretudo, um polo financeiro mundial. Ela também sedia várias organizações internacionais. Nessa área, Basileia fica para trás em comparação com Genebra, mesmo com a presença do Banco de Compensações Internacionais (BIS). Essa concentração dos poderes econômicos e de organizações internacionais é notável para duas aglomerações tão pequenas (ROZENBLAT & CICILLE, IBID.; BBSR, 2011).

Basileia e Genebra são também duas das mais importantes portas de entrada do território suíço. O aeroporto compensa o relativo isolamento de Genebra no plano ferroviário e rodoviário, apesar de ele permanecer modesto em escala mundial, até mesmo europeia. Basileia está bem situada no eixo do rio Reno, do qual ela constitui um dos principais centros de ligação. A cidade é um ponto de passagem obrigatório entre o norte e o sul da Europa. A aglomeração mostra-se como um centro de ligação que correlaciona diversos modos de circulação fluviais, ferroviários e rodoviários: Basileia atua como plataforma multimodal e intermodal no eixo do rio Reno (BEYER, 2007). Essa função de ligação é indissociável do dinamismo econômico dessas duas cidades.

Da mesma forma, as duas aglomerações são polos de pesquisa científica. Basileia é um importante centro de inovação em Ciências Biológicas. Essa especialização diz respeito principalmente às empresas farmacêuticas. Genebra é a sede do CERN, que é um centro público de pesquisa especializado em Física Nuclear. Além disso, as duas cidades são importantes centros de criação artística e de exposições.

Portanto, elas têm uma real dimensão simbólica. A cultura e o humanismo que emanam de Genebra têm por símbolos o calvinismo, a presença da Cruz Vermelha, da sede das Nações Unidas na Europa e das várias atividades não-governamentais internacionais. A dimensão humanista está presente também em Basileia, porém amplamente associada à arte contemporânea e à inovação arquitetônica e urbanística. E em ambas as cidades ocorrem grandes manifestações internacionais,

como a Feira de Arte Contemporânea e a Feira de Relojoaria em Basileia, e o Salão do Automóvel em Genebra.

Esses dois polos de dimensão modesta em nível mundial apresentam, dessa forma, atributos metropolitanos que ainda por cima são relativamente concentrados nas aglomerações. Nesse contexto, procuramos saber se as quatro propriedades metropolitanas realmente apresentam uma dimensão transfronteiriça, que completaremos pela análise do grau de integração transfronteiriça. De uma maneira geral, as funções metropolitanas só ultrapassam a fronteira excepcionalmente. Em contrapartida, a integração transfronteiriça acontece, pois Basileia e Genebra constituem ao seu redor verdadeiras regiões urbanas (SOHN, REITEL, WALTHER, 2009), o que não é muito diferente do conceito de polo de crescimento (PERROUX, 1967).

Tanto em Basileia quanto em Genebra, o poder econômico está relativamente concentrado, pois as sedes das empresas localizam-se em território suíço. Quando elas situam-se em ambos os lados da fronteira, há uma especialização das funções: a decisão e a pesquisa ficam na Suíça; a produção ou a logística, na França ou na Alemanha. As outras funções metropolitanas apresentam uma distribuição mais simétrica, pois em certos casos a divisão das funções passou por acordos entre os países ribeirinhos. O *status* binacional do Euroairport – o aeroporto de Basileia, localizado em território francês devido à falta de terreno na parte suíça, mas ligado por uma via franca ao território helvético – é resultado de uma convenção internacional de 1949. Esse aeroporto é um símbolo de cooperação transfronteiriça e sua área de atração estende-se por três territórios nacionais. Porém, ele é também sinônimo de conflitos: os residentes franceses reclamam que as desvantagens afetam principalmente a sua zona (FLITNER, 2007). As empresas de transporte preferiram instalar-se na zona "suíça" do aeroporto, a fim de beneficiarem-se de condições fiscais mais vantajosas e em termos de direito trabalhista (WALTHER, REITEL, 2013). A discussão causada por uma decisão da Corte de Cassação da França, estipulando que, por encontrarem-se em solo francês, os estabelecimentos devem aplicar a respectiva legislação, ocasionou uma profunda incerteza durante vários meses. Diante da ameaça de diversas empresas de deixar o local, as autoridades francesas e helvéticas assinaram um acordo reconhecendo a presença das empresas em "solo suíço". A localização do CERN em Genebra evoca condições similares à do Euroairport em Basileia: uma ocupação transfronteiriça que é fruto de um acordo internacional.

Uma outra forma de integração pode ser considerada: as comunidades periféricas transfronteiriças exploram a imagem do polo principal para elaborar seus projetos urbanos. A arquitetura e a arte associadas à imagem da cidade de Basileia tornaram-se elementos compartilhados por toda a aglomeração. Essa integração é fruto de movimentos de atores, no contexto de estratégias

de posicionamento das zonas periféricas transfronteiriças em relação ao polo metropolitano (REITEL, 2007). Basileia concentra uma grande quantidade de museus e principalmente vários estabelecimentos especializados em arte contemporânea. Todos os anos, uma feira de arte contemporânea cuja reputação é mundial (Art Basel) é organizada na cidade. Por outro lado, há várias décadas os projetos de construção têm sido confiados a arquitetos renomados que edificam construções emblemáticas. Essa tendência acentuou-se nos anos 1990, o que favoreceu o surgimento de Herzog & De Meuron, que tornou-se um dos maiores escritórios de arquitetura do mundo. Na cidade alemã vizinha à Basileia, Weil am Rhein, a empresa Vitra, especializada na fabricação de móveis de design, encarregou Frank Gehry da construção de um museu em 1989. Da mesma forma, ela chamou vários outros arquitetos reconhecidos para construírem alguns prédios da empresa, como a londrina Zaha Hadid. Na cidade francesa de Saint-Louis, uma conduta análoga foi tomada, dessa vez pelo município, que transformou um edifício industrial abandonado em espaço de exposição de arte contemporânea. O projeto, confiado ao arquiteto parisiense Jean-Michel Vilmotte, teve como objetivo inscrever-se em uma paisagem urbana transfronteiriça marcada por estas duas dimensões: arte contemporânea e arquitetura inovadora (http://fondationfernet-branca.org/). Comparado aos de Basileia, o museu Fernet-Branca de Saint-Louis é modesto. O caráter transfronteiriço não é fortuito, pois provém de uma lógica de transposição da imagem representada do polo central em direção às periferias. Assim, uma identidade urbana transfronteiriça parece emergir pouco a pouco.

Genebra e Basileia encontram-se no centro de aglomerações transfronteiriças. Os espaços funcionais das duas metrópoles alcançam os territórios fronteiriços para além dos limites internacionais, graças à atratividade do polo de emprego da parte suíça. A expansão urbana e a concentração dos empregos provocam, logicamente, uma forte mobilidade, fenômeno banal nos dias de hoje para todas as metrópoles e, ao mesmo tempo, original em um contexto transfronteiriço em que o planejamento das redes de transportes é uma reflexão recente e incompleta (JEMELIN, KAUFMAN, 2008; BEYER, REITEL, 2011). Nos dois casos, há uma cooperação transfronteiriça institucional e reflexões foram feitas a fim de elaborar um projeto metropolitano. A situação parece relativamente clara em Genebra, onde um só projeto foi elaborado. Por outro lado, em Basileia, existem várias instituições de cooperação transfronteiriça. Dois projetos foram propostos, um pela iniciativa pública e outro pela iniciativa privada, o que reflete uma impressão de concorrência.

Basileia e Genebra cumprem os critérios para qualificarem-se como metrópoles, mas as funções que as caracterizam estão localizadas principalmente nas partes suíças das aglomerações. Contudo, o mercado de trabalho e uma parte do espaço de vida têm uma dimensão transfronteiriça. A presença de uma fronteira internacional, díade entre dois Estados, possibilita ao polo principal o

acesso ao internacional em um contexto de proximidade. Essas características introduzem um grau de complexidade suplementar em comparação com aglomerações de tamanho similar, porém inseridas em um único país. Em outras palavras, a metrópole transfronteiriça tem características comparáveis em termos de governo a cidades muito grandes. Pode-se falar, neste caso, de região metropolitana transfronteiriça caracterizada por uma complexidade semelhante àquela descrita para as megalópoles: o polo metropolitano situado em um lado da fronteira estabelece e influencia os territórios fronteiriços limítrofes. Todavia, as funções metropolitanas, com algumas exceções, não são compartilhadas por toda a aglomeração transfronteiriça. Quando este é o caso, essas funções são ligadas a acordos jurídicos binacionais entre os Estados em matéria de equipamento urbanos especiais, indispensáveis ao funcionamento e projeção da Metrópole. No entanto, há outra possibilidade: um ator da periferia transfronteiriça desenvolve um projeto, posicionando-se com relação a uma especialidade do polo metropolitano. Essa conduta, comparável a uma estratégia de integração, não é todavia facilmente reproduzível devido aos poucos recursos dos quais essas periferias urbanas e transfronteiriças dispõem. As duas metrópoles estudadas não são apenas configurações espaciais, elas são também construções políticas.

AS POLÍTICAS DE CONSTRUÇÃO DA METRÓPOLE TRANSFRONTEIRIÇA

Dois elementos são particularmente decisivos na avaliação da dimensão transfronteiriça de uma metrópole: a tomada de consciência de problemáticas em comum e a capacidade de imaginar a cidade no futuro. O primeiro supõe a existência de instâncias políticas de cooperação transfronteiriça cujas potencialidades de performance estão em grande parte na qualidade das relações. Essa cooperação pode tomar diversas formas, podendo ser informal ou, ao contrário, institucionalizada, com a existência de comitês oficiais compostos por personalidades respeitadas e reconhecidas pelas partes. O segundo elemento reside na aptidão para pensar um projeto urbano e para instaurá-lo no interior das instâncias transfronteiriças, o que implica a existência de uma visão em comum e compartilhada das respostas sobre o futuro da aglomeração.

A dimensão transfronteiriça sem dúvida dificulta a organização e a gestão do espaço urbano (JOUVE, 1994; REITEL et al, *ibid.*). O projeto urbano transfronteiriço, consequentemente, busca vários objetivos. O primeiro é imaginar uma aglomeração no futuro, daqui a dez ou vinte anos. Portanto, os equilíbrios dos espaços e a fluidez das mobilidades estão no centro do projeto. O segundo objetivo é reduzir os efeitos de barreira da fronteira a fim de poder aproveitar ao máximo os recursos disponibilizados pela existência e identificação dos diferenciais.

Assim, os projetos metropolitanos apresentam um caráter ao mesmo tempo familiar e singular. O vocabulário utilizado e as problemáticas apresentadas são frequentemente similares aos de outras aglomerações. O arcabouço geral de um projeto urbano dá a impressão à primeira vista de ser transponível de uma metrópole a outra. O desenvolvimento durável, a extensão urbana, o dinamismo econômico, o envelhecimento da população, destacam-se como questões fundamentais. Contudo - e isso acontece particularmente em Genebra e Basileia -, as singularidades existem: elas resultam essencialmente da dimensão transfronteiriça que impõe orientações específicas, principalmente em termos de governo.

A primeira questão é a convivência dos territórios que os Estados não reconhecem como estrangeiros, enquanto a fronteira é porosa e o mercado de trabalho e/ou os espaços de vida são claramente transfronteiriços. Imaginar um equilíbrio entre um pertencimento nacional e um espaço vivenciado transfronteiriço necessita da elaboração de um imaginário coletivo. Um equilíbrio deve ser encontrado, levando-se em conta a existência de grandes disparidades de salários, do custo dos terrenos, sem para isso colocar em perigo as atividades fronteiriças e as interações transfronteiriças. Conviver é também compreender-se um ao outro para buscar conjuntamente soluções aos problemas. O Comitê Regional Franco-genebrino é um exemplo, há quatro décadas, dessa capacidade de muitos acordos: o dispositivo fiscal de transferência, acesso aos serviços de saúde. Em Basileia, a questão da convivência está presente desde os anos 1960, através da Regio Basiliensis, fundada em 1963. Essa associação, que surgiu da sociedade civil, teve como objetivo fazer emergir um "território" sem fronteiras. Vários estudos e manifestações foram iniciados, a fim de refletir sobre planejamentos transfronteiriços. A conduta da Aglomeração Trinacional de Basileia (ATB, 2002), iniciada em 1995 e que se tornou Eurodistrito Trinacional de Basileia (ETB) em 2009, favoreceu discussões entre as comunidades transfronteiriças, o que possibilitou o surgimento de uma visão compartilhada por toda a aglomeração. O método de consulta possibilitou que se pensasse no futuro em comum da aglomeração, em termos de redes de transporte e de ordenamento de paisagem.

Nos dois casos, os projetos levam tempo para concretizar-se. A princípio, as decisões são tomadas pelos poderes públicos de cada território, o que questiona a legitimidade dos quadros transfronteiriços de cooperação, e que constitui a segunda problemática desses territórios. De ambos os lados da fronteira, o cidadão aguarda informação que provém das estruturas democráticas. O princípio da eleição cria um laço entre o indivíduo e os representantes das estruturas públicas. As pessoas podem acompanhar a evolução dos projetos através das ferramentas de comunicação, como os jornais. Contudo, para Basileia e Genebra, não há nenhuma estrutura oficial transfronteiriça de caráter democrático. As instâncias transfronteiriças são frequentemente constituídas de uma

assembleia política que agrupa os eleitos nomeados pelas comunidades de cada território e por um comitê técnico composto de pessoal administrativo especializado. Não há uma ligação direta entre os cidadãos e essas instâncias.

Uma terceira questão decorre dessa constatação: diz respeito à clareza da cooperação transfronteiriça e a seu caráter mais ou menos prioritário na ação dos poderes públicos. Com efeito, frequentemente o transfronteiriço é considerado acessório, e tanto é que o poder é afastado da fronteira. Para as instâncias nacionais, até mesmo regionais, as preocupações transfronteiriças dos territórios periféricos revelam-se secundárias. A comunicação através do marketing territorial impôs-se como um tema central, pois o projeto metropolitano transfronteiriço não é "esperado" pelos cidadãos e, ao mesmo tempo, devido ao afastamento de atores públicos influentes. As ações frequentemente baseiam-se na ideia de realizar projetos concretos que possam ser claros para os cidadãos, ou na ideia de resolver problemas ligados à presença da fronteira. Em ambos os casos, esses argumentos podem ser ouvidos pelo Estado, pelas outras comunidades públicas ou pelos cidadãos.

A quarta questão diz respeito às lógicas de organização do espaço transfronteiriço propostas pelo projeto metropolitano. O exemplo mais pertinente para compreender a dinâmica deste é a organização dos transportes públicos em escala transfronteiriça. Como em outros lugares, a mobilidade é considerada essencial, mas a presença da fronteira introduz discordâncias de ordem jurídica, política e técnica. A construção de linhas de transporte público é considerada um ato concreto de política transfronteiriça. Além disso, a Confederação Helvética colocou em prática, em 1999, uma política de aglomeração cuja finalidade é reforçar as parcerias entre comunidades responsáveis pelas zonas urbanas e, principalmente, articular as políticas de desenvolvimento das infraestruturas de transportes com a da urbanização. Em Basileia e Genebra, os projetos de transporte visam a assegurar uma melhor integração dos territórios transfronteiriços em duas escalas, a da aglomeração e a da região urbana (ETB, 2006; KANTON BASEL-STADT, 2007). O estabelecimento de redes mais rápidas e com melhor desempenho é considerado uma resposta às dificuldades de mobilidade em um contexto transfronteiriço. A política visa também a privilegiar a utilização dos transportes coletivos em relação ao automóvel. De fato, a fronteira revela muitas vezes uma decalagem na distribuição modal de transporte. Estender as ligações no espaço transfronteiriço é uma maneira de favorecer uma convergência nessa distribuição, de limitar os efeitos de congestão na fronteira e de evitar fortes perturbações na parte suíça das aglomerações, para a qual a qualidade de vida é um objetivo maior (JEMELIN, KAUFMAN, 2008; BEYER, REITEL, 2011). Tanto de um lado como do outro das fronteiras, as problemáticas não são, todavia, consideradas da mesma forma. No lado suíço, a extensão das redes consolida a acessibilidade ao coração da aglomeração e sua centralidade. Por outro

lado, a rede de transporte coletivo é considerada uma ferramenta de densificação que valoriza a dimensão metropolitana. Em Genebra, até um período recente, 75% das reservas de terrenos de áreas construtíveis são pouco servidas em transporte público ou não o são. A criação de eixos de transporte coletivo rápido é um meio de densificar as áreas mais afastadas do polo. Nas periferias transfronteiriças, as extensões são consideradas meios de reforçar as centralidades: o objetivo é beneficiar dinâmicas aproximando-se do centro metropolitano. Os projetos em andamento passam por reticências, até mesmo por resistências. A integração do espaço através das redes é muitas vezes percebida como uma ameaça: a de ser frequentemente confrontado à alteridade e à diferença sem tê-lo desejado.

As temporalidades não são as mesmas nas duas aglomerações. Em Basileia, um sistema de transporte coletivo regional do tipo RER (Rede expressa regional francesa), a S-Bahn, foi pensado já nos anos 1980. Graças à Regio Basiliensis, a dimensão transfronteiriça foi integrada no início da reflexão. A primeira linha de transporte, além disso, foi inaugurada em 1997 em Mulhouse, na França. Uma verdadeira rede foi realizada, comportando uma linha em direção à França e três em direção à Alemanha. Apesar de algumas tensões com a França, Basileia dispõe de uma rede RER transfronteiriça que as autoridades buscam consolidar. Os projetos atuais são sobretudo sobre os transportes coletivos urbanos na aglomeração. Uma linha de bonde foi prolongada em direção à Weil am Rhein na Alemanha em dezembro de 2014 enquanto uma outra linha será planificada em direção à Saint-Louis em 2018. Esses projetos inscrevem-se na estratégia de desenvolvimento da aglomeração para 2020, na qual figura o objetivo de tornar o centro da cidade acessível em quinze minutos a uma grande parte da aglomeração transfronteiriça em S-Bahn ou em transporte coletivo urbano (bonde, ônibus). A integração da parte alemã à parte suíça da aglomeração pelas redes parece atualmente mais rápida do que a da parte francesa.

Em Genebra, o projeto principal do programa da aglomeração é a realização da ligação ferroviária CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse). Ela corresponde à contenção que faltava para drenar a aglomeração transfronteiriça do leste europeu em direção ao centro-oeste, ao mesmo tempo que liga a periferia sul-genebrina. Os trabalhos iniciados em dezembro de 2011 estão ligados à primeira liberação dos fundos financeiros federais em favor de um projeto de aglomeração com direito a uma ajuda. Essa obra colossal terá consequências dos dois lados da fronteira com o surgimento de uma verdadeira rede RER transfronteiriça. Cada estação RER é concebida como um coração de cidade a adensar. Do lado francês, é a possibilidade de ter uma ligação rápida e bem cadenciada entre Annemasse e o centro de Genebra, e de conceber a estação de Annemasse como centro multimodal tanto para a própria aglomeração quanto para o norte da região de Chablais. Em

escala de aglomeração, as ligações transfronteiriças, principalmente de ônibus, possibilitam falar de uma rede de transportes coletivos. O conjunto dos projetos inscreve-se no contexto de um reforço da unificação da rede, mesmo que a gestão permaneça separada.

Um projeto como esse revela a importância da saturação atual da mobilidade individual na aglomeração transfronteiriça e, ao mesmo tempo, as questões de densificação tanto para Genebra como para Annemasse, a maior cidade satélite francesa de Genebra. Por outro lado, a análise dos atores permite ressaltar a aptidão dos operadores para criar respostas eficazes, como a integração tarifária. É interessante constatar que o operador suíço TPG (Transportes Públicos Genebrinos) tem 49% das ações da TAC (Transporte da Aglomeração de Annemasse), a RATP (Empresa pública dos transportes parisienses), que tem uma experiência das redes complexas em aglomerações muito grandes, tem os 51% restantes.

Em Basileia, assim como em Genebra, os projetos metropolitanos ultrapassaram o estágio da intenção para entrar numa fase operacional. As comunidades suíças aproveitam, antes de mais nada, o programa federal em favor da estruturação das aglomerações helvéticas. Esse programa beneficia pacotes financeiros importantes que facilitam as decisões operacionais. A Confederação concede, assim, uma ajuda substancial para a realização de infraestruturas de transporte em território estrangeiro no interior do perímetro transfronteiriço se as comunidades puderem comprovar alguma vantagem para a parte suíça. Na aglomeração de Basileia, mais de 40% do prolongamento do bonde em direção a Weil am Rhein é financiado por fundos suíços. A Confederação reconheceu, portanto, essas duas aglomerações transfronteiriças como uma realidade tangível a partir de um perímetro identificado pelas comunidades locais. O cantão surge como uma entidade chave que tem um papel de articulador entre as periferias e que inicia uma administração transfronteiriça. Os governos dos cantões têm poderes executivos e legislativos importantes dos quais as regiões francesas não dispõem. Os dois cantões exercem assim uma liderança sobre toda a região transfronteiriça: eles impulsionam, dirigem, correlacionam e criam sinergias. Sua situação periférica e seu caráter de "cidade-estado" confere-lhes um estatuto singular em relação ao restante da Suíça. Os dois cantões têm consciência de que uma parte do seu desenvolvimento urbano se faz e se fará com os territórios estrangeiros limítrofes. A região urbana de Basileia estende-se pela Alemanha, pela França e pelos cantões limítrofes, principalmente Basileia-Campanha. A região urbana de Genebra estende-se por dois departamentos franceses e pelo Cantão de Vaud. O crescimento urbano cria pressões em termos de moradia, de emprego e de mobilidade transfronteiriça. A mobilidade e a aptidão para organizar os transportes individuais e coletivos são consideradas problemáticas maiores e uma das primeiras motivações dos projetos metropolitanos transfronteiriços.

As dinâmicas transfronteiriças conjugadas têm efeitos paradoxais que o projeto metropolitano busca reduzir. Por um lado, os fluxos crescentes alimentam redes realmente transfronteiriças que se tornam suportes da integração espacial. Esta resulta igualmente da existência de projetos comuns, de uma administração transfronteiriça na qual os cantões urbanos exercem um papel de liderança. Entretanto, a fronteira permanece e permanecerá uma descontinuidade territorial no plano jurídico, fiscal e econômico. Por outro lado, a fronteira exacerba os contrastes no seio dos espaços periféricos. A falta de gestão verdadeiramente integrada dos territórios provoca necessariamente diferenças no tratamento do espaço urbano transfronteiriço. O polo metropolitano concentra a riqueza enquanto as periferias, cujas funções residenciais são essenciais, não terão os mesmos orçamentos nem mesmo quando houver sistemas de equalizações fiscais como é o caso de Genebra. Por outro lado, as diferenças de salários dos dois lados da fronteira introduzem uma descontinuidade socioespacial entre aqueles que participam das dinâmicas transfronteiriças e aqueles que são excluídos delas. Um projeto metropolitano transfronteiriço não poderá apagar todas as ambivalências da fronteira, muito pelo contrário. O risco de uma frágil integração política permanece real, apesar do desejo de harmonização, iniciada pelos poderes públicos nos âmbitos nacionais, regionais e locais.

CONCLUSÃO

Como mostrou este artigo sobre as duas aglomerações transfronteiriças de Basileia e Genebra, as metrópoles transfronteiriças são configurações singulares na Europa. As funções metropolitanas concentram-se na sua maioria em um polo urbano localizado em um território nacional que estabelece um vasto espaço para além das fronteiras nacionais. O caráter transfronteiriço diz respeito só excepcionalmente às funções da metrópole. Em contrapartida, as consequências dessas funções ultrapassam largamente a fronteira internacional, o que não pode deixar os poderes públicos indiferentes em um contexto de fronteira pacificada.

A metrópole transfronteiriça é, portanto, também e, acima de tudo, uma construção política de responsabilidade dos poderes públicos, que procuram minimizar as consequências negativas da fronteira e explorar os recursos. O sistema de governança instaurado deve permitir ultrapassar a intensa fragmentação institucional desse espaço urbano, estabelecendo uma visão comum de ordenamento (territorial). Esse projeto de Metrópole transfronteiriça é ao mesmo tempo um discurso e um projeto que busca tornar-se visível, principalmente junto aos poderes públicos nacionais em um contexto europeu propício à cooperação transfronteiriça. A prática do projeto

permanece, contudo, delicada devido à complexidade territorial, pois a fronteira continua diferenciando os quadros jurídicos e as maneiras de pensar.

Esses casos descritos, Basileia e Genebra, apresentam particularidades que não repousam apenas na sua dimensão transfronteiriça. Os poderes públicos, em primeiro lugar os cantões, exercem um papel fundamental: concentram recursos humanos, financeiros e políticos que lhes permitem exercer uma liderança a nível do conjunto da região urbana transfronteiriça. A fronteira internacional é portanto um revelador de reais assimetrias tanto no plano funcional quanto político. A cooperação transfronteiriça é, contudo, um meio de reequilibrar tais diferenças em um contexto em que o conjunto dos poderes presentes considera a fronteira um recurso cujas vantagens convém explorar ao máximo.

BIBLIOGRAFIA

ALEGRÍA, T. **Metrópolistransfronteriza.** Revisión de la hipótesis y evidencias de Tijuana, México y San Diego, Estados Unidos. Mexico: Porrula Miguel Angel, 2009.

ANTIER, G.. *Les stratégies des grandes métropoles. Enjeux, pouvoirs et aménagement.* Paris : Armand Colin, 2005.

ARBARET-SCHULTZ, C. La question du continu et du discontinu à l'épreuve de la dimension technique des sociétés. In : Alexandre, F., Génin, A. **Continu et discontinu dans l'espace géographique**. Tours : Presses Universitaires François Rabelais, 2008, pp. 409-416.

ASCHER, F. **Métapolis ou l'avenir des villes**. Paris : Odile Jacob, 1995.

ATB. 2002. **Concept de développement et projets-clés pour l'Agglomération Trinationale de Bâle**. Bâle : rapport final, 177 p.

BASSAND, M. **Cités, Villes, métropoles**. Le changement irréversible de la ville. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2007.

BBSR. **Metropolräume in Europa**, 2011. Disponível em : http://www.bbsr.bund.de/nn_21272/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2010/DL__4__2010,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_4_2010.pdf. 14/06/2011

BEYER, A. Noeuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise. **Annales de géographie**, 657(5), 2007, pp. 451-469.

BEYER, A. REITEL B. Les systèmes de transports publics comme mesure de l'intégration transfrontalière. **Géo-Regards**. 4, 2011, p. 77-94.

BLOTEVOGEL, H. H., DANIELZYK, R. Leistungen und Funktionen von Metropolregione. In : Knieling J. **Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit**. Hannover : ARL, 2009, pp. 22-29.

BONERANDI E. et Houssay-Holzschuch M., « Vivre ensemble : Le public au croisement espace/Politique/société », colloque **Espace et société aujourd'hui**. Rennes, 2004.

BRENNER, N. Metropolitan Institutional reform and the rescaling of State space in contemporary Western Europe. **European Urban and Regional Studies**. 10 (4), 2003, pp.297-324.

BRUNET, R. **Les villes européennes**. Montpellier : GIP RECLUS, rapport pour la DATAR, 1989.

BRUNET-JAILLY, E. NAFTA and cross-border relations in Niagara, Detroit and Vancouver. **Journal of Borderlands Studies**, 21, 2. 2006, pp. 1-19.

CASTELLS, M. **La société en réseaux**. L'ère de l'information. Paris : Fayard, 1996.

CATTAN, N. ET ALII. **Le système des villes européennes**. Paris : Economica, 1994.

CLAVAL, P., SANGUIN, A.-L. **Métropolisation et politique**. Paris : L'Harmattan, 1997.

DIENER, R., HERZOG, J., MEILI, M., DE MEURON, P., SCHMID, C. **La Suisse**. Portrait urbain. Basel : Birkhäuser, 2006.

DOLEZ, B., PARIS, D. (DIR.). **Métropoles en construction**. Territoires, politiques et processus. Paris : L'Harmattan "logiques politiques", 2004.

DOLLFUS, O. **La mondialisation**. Paris : Presses de Sciences Po, 1997.

ESPON 1.1.1. **Potentials for polycentric development in Europe**. Bruxelles: 2005.

ESPON 1.4.3. **Study on Urban Functions**. Bruxelles : European Commission, 2007.

www.mdrl.ro/espon_cd2/Project_Reports/Preparatory_studies_and_scientific_support_projects/1.4.3_final_report.pdf 14/06/2011.

ESPON-METROBORDER. **Cross-border polycentric metropolitan regions**. Bruxelles : EuropeanCommission, 2010. Disponível em <<http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/TargetedAnalyses/METROBORDER/METROBORDER_-_Final_Report_-_29_DEC_2010>>

EURODICTRICT TRINATIONAL DE BALE. **Un avenir à trois : concept de développement 2006-2020**. Tome 1 : les fondamentaux de l'Agglomération trinationale de Bâle. Bâle, 2006.

EURODICTRICT TRINATIONAL DE BALE. **Un avenir à trois**: stratégie de développement 2006-2020. Tome 2 : La stratégie de développement. Bâle, 2006.

EURODICTRICT TRINATIONAL DE BALE. **Un avenir à trois** : stratégie de développement 2020. Tome 3 : Les projets ATB 2001-2007. Bâle, 2006.

FLITNER, M. **Lärm an der Grenze**. Fluglärm und Umweltgerechtigkeit am Beispiel des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse. Stuttgart: Franz Steiner, 2007.

FLORIDA, R. **The rise of the creative class**... and how it's transforming work, leisure, community and everyday life. New York : Basic Books, 2002.

FRIEDMANN, J. The World cities hypothesis. **Development and Change**, 17(1), 1986, pp. 69-84.

GAWC. **Globalization and World Cities Research Network**. http://www.lboro.ac.uk/gawc/ (11/07/2012)

HEE, C., BAE, C. **Tijuana-San Diego**: Globalization and the transborder metropolis. The Annals of Regional Science, 37(3), 2002, pp. 463-477

HERZOG, L. **Where North meets South**. Cities, spaces and politics on the US-Mexico Border. Austin: University of Texas press., 1990.

JEMELIN, C. KAUFMANN, V. **Le maintien du tramway envers et contre tout**: politique des transports et démocratie directe à Bâle. Flux, 72-73, 2008, pp. 92-107.

JOUVE, B. **Urbanisme et frontières**. Le cas franco-genevois. Paris : L'Harmattan, 1994.

JOUVE, B. **La gouvernance urbaine en question**. Paris : Elsevier, 2003.

KANTON BASEL-STADT. **Gesamtverkehrsmodell der Region Basel**. Basel, 2007.

KUNZMANN, K., WEGENER, M. **The Pattern of Urbanisation in Western Europe 1960– 1990**. Dortmund: report for the European Communities, 1991.

LERESCHE, J.P. JOYE, D., BASSAND, M. **Métropolisation.** Interdépendances mondiales et implications lémaniques. Lausanne : Georg, 1995.

LEVY, J. Paris métropolitains, réseaux et territoires de l'espace parisien. In : Leresche, J.-P., Joye, D., Bassand, M. (dir.). **Interdépendances mondiales et implications lémaniques**. Genève : Georg, 1995, pp. 57-73.

MARTINEZ, O. J. **Border People**. Life and society in the US-Mexico Borderlands. Tucson: The Arizona University Press, 1994.

MOULLE F. « L'agglomération transfrontalière genevoise : acteurs, stratégies et fonctions internationales », in B. Reitel et alii, **Villes et Frontières**, Anthropos-Economica, 2002, pp. 114-123.

MOULLE F. **Dynamiques transfrontalières et identités territoriales**. L'exemple des Alpes de Savoie, de la Suisse Romande et du Val d'Aoste, Presses Universitaires du Septentrion, 2003.

MOULLE F. « Les zones franches de Genève », in F. Bost, **Atlas des zones franches dans le monde**, La Documentation française, 2010, pp. 102-103

PERROUX, F. Note sur la ville considérée comme pôle de développement et comme foyer de progrès. ***Tiers-Monde*.** 32(8), 1967, pp. 1147-1158.

RAFFESTIN, C. Eléments pour une théorie de la frontière. **Diogène.** avril-juin, 1986, pp. 3-21.

RATTI, R., REICHMAN, S. (eds.). 1993. **Theory and practice of transborder cooperation**. Basel: Helbing & Lichtenhahn, 1993

REITEL, B. Visions européennes de la métropolisation : concepts globaux, enjeux et politiques nationales. **Bulletin de l'Association des Géographes Français**, à paraître.

REITEL, B. Are cross-border urban spaces European integration patterns at local level ? Analysis of the management of urban areas astride the "french border". In : Bauer P., Darley M. (eds.). **Borders of the European Union**: Strategies of Crossing and Resistance. Praha: CEFRES, 2007, pp. 148-175.

REITEL, B. **Governance in cross-border Aggelomerations in Europe**: the examples of Basel and Strasbourg. Europa Regional. 1, "Grenzstädte, Stadtgrenzen", 2006, pp. 9-21.

REITEL, B. L'agglomération transfrontalière : un objet géographique, produit de relations singulières entre continu et discontinu. L'exemple de l'agglomération trinationale de Bâle. In : Alexandre F., Génin A., **Continu et discontinu dans l'espace géographique**. Tours : Presses Universitaires François Rabelais, 2008, pp. 311-326.

REITEL, B. **Border temporality and space intégration in a transborder agglomération** : Basel. Journal of Borderlands Studies. 28, 2, 2013.

REITEL, B., ZANDER, P., PIERMAY, J.-L, RENARD, J.-P. (dir.). **Villes et frontières**. Paris : Anthropos, 2002.

ROZENBLAT, C., CICILLE, P. **Les villes européennes**: analyse comparative. Paris: La documentation française, 2003.

SASSEN, S. **La ville globale**: New York, Londres, Tokyo. Paris : Descartes & Cie, 1996.

SOHN C. **La frontière comme ressource dans l'espace urbain globalisé**. Une contribution à l'hypothèse d'une métropole transfrontalière, Working paper n° 25., 2012.

SOHN, C. REITEL, B. WALTHER, O., Metropolitan cross-border integration in Europe: Evidence from Luxembourg, Basel and Geneva. **Environment and Planning C - Government and Policy**. 27 (5), pp. 922 - 939.

TAYLOR, P. J. **World city network**. A global urban analysis. London : Routledge, 2004.

VAN HOUTUM, H. An overview of european geographical research on borders and border regions. **Journal of Borderlands studies**, 15(1), 2000, pp. 57-83.

VANDERMOTTEN, C.. Les aires urbaines transfrontalières en Europe. **Mosella 32** (1-4), 2010, pp. 37-47.

WALTHER, O., REITEL, B., Cross-border policy networks in the Basel region: the effect of national borders and brokerage roles. **Space & Polity**, 17 (2), 57-83. http://dx.doi.org/10.1080/08865655.2013.854657

WASSENBERG, B. **Vers une eurorégion ? La coopération transfrontalière franco-germano-suisse dans l'espace du Rhin supérieur de 1975 à 2000**. Berne: Peter Lang, 2007.

BUILDING COOPERATION STRATEGIES IN THE CROSS-BORDER METROPOLISES OF BASEL AND GENEVA: A CONTINUOUSLY AMBIVALENT BORDER.

ABSTRACT
The expansion of communication networks on global level offers original cooperation possibilities between territories likely to challenge the logic of proximity (Castells, 1996). The cross-border cooperation initiated in the seventies between neighboring actors, located on both side of an international border, does not seem to fall off. On the contrary, new initiatives have been elaborated this last decade, especially in Basel and in Geneva, both cities located on international borders, with urban peripheries overcrossing the boundaries. Our aim is to look after the specificities of cross-border metropolis according to the examples of Geneva and Basel. Despite their small size, Basel and Geneva, are both "poles of excellence" (Lévy, 1995) on global level and are well connected to global networks. They satisfy all the conditions provided by Blotevogel and Danielzyk, of being metropolises (2009). The cross-border dimension brings some specificities: for instance, it significantly increases the level of complexity, especially on political level. Thus, metropolises are also political constructions. The analysis of the development of institutional frames and cross-border development plans will help us to understand the intentions of public authorities of the core cities but also of the cross-border peripheral authorities: German and French territories in Basel and French in Geneva. For example, the analysis of public transport network and plans show a high degree of integration, but also the difficulties to build a real cross-border metropolis. The issue is often to lean on a cross-border cooperation (proximity), to reinforce the competitiveness but also the readability on global, European and national level. The complexity of the strategy depends mainly on the size of the public authorities and the national territory to which they belong. In fact, while using the border as a resource, the public authorities are reinforcing its ambiguous and ambivalent character at local level.
KEYWORDS: public authorities, levels, territorial strategies building, metropolis, Europe.