

PROBLEMAS DA INTEGRAÇÃO ESPACIAL NA EUROPA¹

André Fischer²

Introdução

Antes de propor uma abordagem geográfica aos problemas que nos preocupam, penso que é necessário, para evitar qualquer ambiguidade, tomar uma dupla precaução: de um lado definir a dimensão espacial (ou geográfica); de outro lado, definir o que, para mim, corresponde à idéia de integração espacial, pois pode se pensar em diferentes tipos de integração.

A "dimensão geográfica" é aquela das interrelações simultâneas entre os fenômenos físicos, humanos, políticos, sociológicos, em um dado momento, de um período dado. Tal, em oposição à dimensão temporal (ou histórica), que implica em duração, em sucessões e causalidades.

A integração espacial é a resultante de um sistema complexo que associa: interdependência entre os agentes, as estratégias dos agentes, a coordenação de suas ações, com uma certa dose de regulação econômica e social pelas instâncias capazes de assegurar a associação orgânica e o funcionamento do espaço em diferentes níveis de escala, desde a internacional até a local.

Sobre essas bases, uma abordagem geográfica do problema mercadorização é alguma coisa muito complicada, em função da diversidade de problemas implícitos contidos em cada uma dessas duas noções. Vários caminhos são aqui possíveis. O meu será o seguinte: partindo das constatações que podem ser feitas empiricamente, resgatarei as tendências maiores da evolução dos espaços geográficos na Europa, para chegar a alguns dos problemas políticos subjacentes.

1. Abordagem pelas situações geográficas

¹ Do original: FISCHER, André. Problèmes de l'intégration spatiale en Europe. In: STERN, Birgitte (org.) *Marché et nation - regards croisés*. Paris: Éditions Montchrestien, CEDIN, Perspectives Internationales, 1995, p. 191-200 (tradução de Maria Encarnação Beltrão Sposito)

² Professor do *Institut de Géographie - Université de Paris I - Panthéon Sorbonne*. Membro do *CRIA - Centre de Recherches sur l'Industrie et l'Aménagement*

Fazendo referência a fenômenos conhecidos, não me parece necessário ir muito além de uma simples lembrança.

A diversidade dos meios e das situações geográficas é particularmente grande na Europa. Pode-se, sem dúvida, aí encontrar os elementos de explicação da complexidade dos mapas culturais, históricos e políticos da Europa.

Entre os Estados-nações, e mais ainda entre as regiões, o espaço europeu é marcado pela amplitude de disparidades, sobretudo em matéria de níveis de desenvolvimento. Essas disparidades foram acentuadas, nos últimos dez anos, pela crise e seus efeitos sobre as economias regionais.

A Europa conheceu, nesses últimos anos, mudanças mais ou menos importantes nas correntes migratórias. Primeiramente entre os países do sul (os fornecedores) e os países do norte (os países de acolhida), mais recentemente entre os países do Leste e do Oeste europeu. Sabe-se que esses movimentos têm na sua origem, problemas de ordem política.

Considerando a importância das oposições entre os espaços constitutivos e os conflitos declarados ou latentes, é necessário falar "de Europas" e não "da Europa". A oposição entre a Europa do sul e a do norte, fundamentada essencialmente sobre a questão do nível de desenvolvimento, é bem conhecida. As oposições, baseadas na existência de produções concorrentes, não estão ausentes nem mesmo da Europa meridional, de Portugal à Grécia. Desde o fim dos anos 80, vê-se a expressão, sobretudo de forma não oficial é claro, de uma oposição entre a Europa do Sul e a Europa do Leste: a primeira, em razão das atenções direcionadas pela Comunidade Européia à segunda, temendo perder os investimentos e as ajudas financeiras, das quais ela tanto necessita. E o que dizer da oposição entre a Europa rica que constitui a Comunidade européia e a Europa pobre e fragmentada do Leste europeu!

Desse quadro, nós tiraremos duas conclusões: a primeira concerne à importância maior dos fenômenos de heterogeneidade na Europa; a segunda enfatiza a inevitável divergência de interesses nacionais entre os países membros da Comunidade. Nas atividades econômicas como nas estruturas sociais ou nos comportamentos, não há, sem dúvida, tantos espaços heterogêneos, quanto os da Comunidade. Quanto à divergência de interesses, sobretudo econômicos, ela existe tanto em nível dos Estados como no das regiões e se expressa, entre outros, pelo fato de que os países da Europa não chegam a desempenhar uma posição comum em matéria de comércio internacional (cf. as negociações recentes do GATT). Os dois fenômenos

combinados, heterogeneidade e divergência de interesses, significam que não há uma verdadeira integração espacial na Europa, a não ser nos discursos dos políticos?

2. Abordagem pelas fortes tendências

O espaço europeu é profundamente marcado pelos efeitos geográficos de algumas evoluções contemporâneas. Se não há dúvida sobre a existência dessas "fortes tendências" no espaço geográfico, sua interpretação pode ser delicada: as mesmas tendências podem acentuar as divergências e as clivagens qualitativas ou mesmo agir como fatores de aceleração da integração espacial.

Em razão da categoria das tendências que acentuam as divergências e as clivagens, ressaltaria três exemplos: a metropolização, os eixos de transporte a grande velocidade, os efeitos espaciais do desenvolvimento de novas tecnologias. Todos os países da Europa ocidental conhecem o fenômeno da metropolização, quer dizer a tendência à uma reconcentração geográfica dos poderes de decisão e de comando em proveito dos níveis superiores das hierarquias urbanas regionais e nacionais (cf a localização das sedes das grandes empresas internacionais...) Essa tendência não para de aprofundar a diferença entre as regiões metropolitanas (Paris, Londres, Milão...) e o espaço chamado de periférico, espaço que se torna cada vez mais dependente. De fato, essa metropolização constitui um sério questionamento do conteúdo dos discursos políticos sobre o arranjo do território e a luta contra as desigualdades regionais.

Como mostra o exemplo do TGV³, os efeitos seletivos no espaço são consideráveis a partir das *infraestruturas de transporte rápido*: todos os pontos que estão localizados sobre o eixo e que se beneficiam de uma estação, beneficiam-se de uma acessibilidade máxima, portanto de uma renda de localização maior mesmo que dos lugares particularmente atrativos; ao contrário, os lugares não diretamente cortados pelo eixo e cujas estações não dispõem de tal acessibilidade, são então menos atrativos e relativamente penalizados no contexto da concorrência espacial (cf as fortes reações de Poitiers ao primeiro projeto do TGV Paris-Bordeaux; a obstinação atual de Amiens defendendo suas possibilidades; o vigor das reações de Strasbourg diante do calendário proposto para a realização do TGV-Leste...). O

³ Trem a grande velocidade (nota de tradução)

problema dessa segregação geográfica é bem mais sério na Europa ocidental, onde se desenvolvem em todos os países eixos de transporte a grande velocidade, tanto para os passageiros como para as mercadorias.

Os efeitos espacialmente seletivos são também o resultado do impulso da *inovação tecnológica* e de utilização de novas tecnologias. Inovação e novas tecnologias implicam no recurso a uma larga gama de externalidades de serviços diversificados, assim como a uma mão-de-obra altamente qualificada; elas não podem então se localizar a não ser em meios capazes de oferecer esses recursos. O resultado é imediato: as capacidades de inovação e as atividades avançadas se concentram nas regiões centrais (metrópoles e tecnopolos), enquanto nas regiões periféricas vê-se, sobretudo, implantarem-se as atividades banais, estandarizadas, que requerem uma mão-de-obra com baixo nível de qualificação. Temos, então, aqui uma tendência cujos efeitos espontâneos são contrários aos objetivos das políticas de planejamento e do desenvolvimento regional.

Vários fenômenos podem igualmente ser lembrados em razão das tendências que reforçam a integração espacial na Europa; frequentemente aqueles mesmos mencionados anteriormente, mas vistos sob um ângulo um pouco diferente. Há alguns anos se criam *redes de metrópoles de euro-cidades*, redes que estreitam as ligações múltiplas entre os centros urbanos maiores, por exemplo na escala do conjunto Milão- Lyon-Barcelona como na escala do triângulo Basiléia-Friburgo-Strasbourg (como os vínculos são cada vez mais estreitos entre Toulouse e Barcelona, Bordeaux corre forte risco de ser excluída de qualquer rede urbana além fronteiras, e esse é um dos seus grandes problemas). O desenvolvimento das redes de auto-estradas, das redes de "estradas européias", das redes de transportes à grande velocidade para passageiros, dos eixos de ferrovias/rodovias rápidas para as mercadorias (que vão hoje da Espanha à Dinamarca, da Dinamarca à Itália... pelos transporte combinados ferrovia-rodovia)... etc, exprime a realidade do que se pode chamar de "integração técnica" do espaço europeu. Na medida em que geram uma certa indiferenciação do espaço e que facilitam a dispersão geográfica das atividades, o desenvolvimento das redes de telecomunicações é um fator primordial para a integração espacial na Europa. Isso é verdade para as redes que se multiplicam entre os tecnopolos, os centros de pesquisa, as plataformas logísticas, como para aqueles que desenvolvem as grandes empresas fazendo o jogo da descentralização (a aventura do Futuroscope de Poitiers, não é expressiva dessa capacidade integradora das telecomunicações?).

Sobre a base dessas tendências fortes, pode-se propor a seguinte conclusão: os esforços de integração espacial na Europa são incontestáveis, mas *essa Europa é cada vez mais dual*, na medida em que a oposição se acentua entre os espaços dinâmicos, concentrando as capacidades de inovação e de decisão, e as regiões periféricas, mais e mais dominadas.

3. Abordagem pelos comportamentos

Na medida em que a organização do espaço traduz a ação dos homens, a geografia não pode ignorar os efeitos espaciais dos comportamentos individuais ou coletivos, das estratégias colocadas em práticas, das políticas desenvolvidas pelas sociedades. A abordagem geográfica dos problemas dos mercados-nações implica então um mínimo de referências aos aspectos políticos da questão.

Mesmo se os progressos realizados são ainda insuficientes (conforme a harmonização das legislações fiscais e sociais, o direito da empresa, a P.A.C.⁴...), é preciso reconhecer que a *integração espacial pela ação institucional* e as decisões da Comunidade conheceram já uma progressão notável na Europa desde 1958 (cf a harmonização das técnicas, a sucessão Livre Blanc⁵ de 1985 - Ato único de 1986 - prazo de janeiro de 1993, os avanços, ainda que lentos e frequentemente dolorosos, da política regional comum, a multiplicação dos grandes programas tecnológicos europeus...). Mesmo num domínio onde reina ao mesmo tempo o nacionalismo invejoso combinado com a invasão das influências americana e japonesa na cultura, os progressos não são negligenciáveis e pode-se falar de uma amostra de "cultura européia" (cf a TV alta definição, a cadeia ARTE⁶, os sistemas de trocas ERASMUS e TEMPUS⁷...).

Já há muito tempo, as grandes empresas internacionais estrangeiras, e em primeiro lugar as empresas americanas e japonesas, consideram que o espaço europeu é um *espaço integrado de fato, do ponto de vista da economia internacional*. Um espaço que, com seus 320 milhões de habitantes e seu

⁴ Política Agrícola Comum (nota de tradução).

⁵ Primeiro documento oficial que definiu os objetivos e o calendário para a consecução do Mercado Único Europeu (nota de tradução).

⁶ Cadeia de TV franco-alemã, com programação diária a partir das 19 horas (nota de tradução).

⁷ Programas que têm por finalidade a troca de professores e estudantes entre os países da Comunidade Européia (toda de tradução).

nível de desenvolvimento, representa um espaço-mercado excepcional, sobre o qual se deve atuar se se quer exercer um papel na economia internacional. Dois elementos podem ilustrar esse caráter integrado do espaço-mercado europeu: de um lado, a multiplicação de *joint-ventures*, de filiais comuns, de negociações de empresas...; por outro lado, o fato de que as escolhas de localizações de estabelecimentos fazem-se à escala do espaço de toda a Comunidade e não mais entre os centros de uma mesma região ou mesmo país.

Entretanto, as perspectivas de integração espacial na Europa sofrem a ação de *diferentes bloqueios* que freiam a progressão e podem torná-la aleatória.

A contradição, parece-me, é evidente entre, de um lado, a idéia de integração espacial e, do outro, o dogma da *soberania dos Estados* (uma das origens, sem dúvida, das oposições levantadas pelo tratado de Maastricht) e mais ainda o aumento dos nacionalismos que se manifesta na Europa. O gaulismo consistiu, entre outras coisas, em rejeitar tudo que pudesse parecer, de perto ou de longe, uma ingerência nos negócios internos da França, portanto em refutar toda idéia de supranacionalidade na Europa.

Um segundo bloqueio, talvez mais perigoso, tem origem nos *regionalismos*, que têm tendência a se multiplicar (Bélgica, Escócia, o país Basco, mas também a Liga Lombarda, a F.N.L.C.⁸... não são que manifestações mais aparentes). Às portas do espaço comunitário atual, esses regionalismos já suscitaram múltiplos fenômenos de fragmentação (cf o movimento independentista da Silésia, a ex-Tchecoslováquia, a ex-Iugoslávia).

“Integração versus *descentralização*”; poder-se-ia assim resumir os dados do terceiro bloqueio que se manifesta na Europa. Estudando o fenômeno regional na Europa, A. Piattier destacava que todo poder tradicional do Estado na França, suportaria de mais a mais uma dupla fragmentação, em proveito dos poderes supranacionais da Comunidade europeia, de um lado, assim como dos proveitos das regiões, do outro. O interesse de descentralização em direção às regiões não é mais forte, por toda a Europa, porque a descentralização está associada, com ou sem razão, à idéia de democracia (integração espacial, na medida em que implica em poder centralizado, não pode responder a essa exigência. É exatamente a existência

de um forte déficit demográfico, que se reprovou, em todos os lugares, no Tratado de Maastricht).

É preciso, enfim, evocar um outro aspecto da problemática, que não é dos menores: se os Estados e as grandes empresas internacionais estão de acordo que seja realizada a integração espacial da Europa em um vasto mercado único, a reação das populações atingidas é muito frequentemente contrária, talvez mesmo oposta! Essa divergência levanta de forma evidente questões, como particularmente sobre a relação entre os interesses econômicos, o liberalismo, e a democracia. Como interpretar o seguinte fato: é a população da região Norte que exprimiu a mais nítida recusa de Maastricht, mesmo que a região Norte tenha sido aquela que mais amplamente se beneficiou das ajudas e amparos de Bruxelas?

Conclusão

A conclusão que proponho, depois desse rápido painel, não é geográfica mas sobretudo de ordem política e será formulada através de questões.

Considerando as mutações e as evoluções contemporâneas, a referência ao conceito de “nação” é ainda pertinente? (ou o espaço integrado europeu não seria mais a justaposição de diversos Estados-nações, mas conteria um certo número de nações, no sentido que já se falou de “*nation cheyenne*”⁹).

A análise de situações e fortes tendências conduz à seguinte interrogação: qual grau de dirigismo ou de supranacionalidade implica na realização de uma verdadeira integração espacial na Europa? (a regulação econômica e social deve proceder do poder do Estado ou do jogo livre da economia concorrencial sobre o mercado?).

As mesmas questões poderiam ter uma formulação alternativa:

1) Quais são, na Europa, as relações possíveis ou desejáveis entre os imperativos ecológicos, as necessidades sociais e a racionalidade econômica?

2) É preciso considerar que o “liberalismo total” significa mais democracia ou o “liberalismo total” é sinônimo de mais desigualdades sociais e espaciais?

⁸ Frente Nacional de Libertação da Córsega (nota de tradução).

⁹ A expressão “*nation cheyenne*” designa, aqui, a idéia de uma unidade nacional, ainda que se considerasse a congregação de nações (nota de tradução)