





# Revista Portuguesa de Estudos Regionais

n.º 27, 2011, 2.º Quadrimestre

## FRONTEIRAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

### DIRECÇÃO EDITORIAL

Pedro Nogueira Ramos, Universidade de Coimbra

### COMITÉ EDITORIAL

Adriano Pimpão, Universidade do Algarve  
Álvaro Domingues, Universidade do Porto  
António Figueiredo, Universidade do Porto  
António Pais Antunes, Universidade de Coimbra  
António Simões Lopes, Universidade Técnica de Lisboa  
Armindo Carvalho, Universidade do Porto  
Artur Rosa Pires, Universidade de Aveiro  
Felisberto Marques Reigado, Universidade da Beira Interior  
Fernando Ruivo, Universidade de Coimbra  
Francisco Diniz, Universidade de Trás-os-Montes  
Henrique Soares de Albergaria, Universidade de Coimbra  
João Ferrão, Universidade de Lisboa  
João Guerreiro, Universidade do Algarve  
José Cadima Ribeiro, Universidade do Minho  
José Pedro Pontes, Universidade Técnica de Lisboa  
José Reis, Universidade de Coimbra  
José Silva Costa, Universidade do Porto  
Manuel Brandão Alves, Universidade Técnica de Lisboa  
Mário Fortuna, Universidade dos Açores  
Mário Rui Silva, Universidade do Porto  
Paulo Dias Correia, Universidade Técnica de Lisboa  
Rui Nuno Baleiras, Universidade do Minho

**Secretariado executivo** Ana Rita Jacinto

**Propriedade** © APDR

Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional  
Universidade dos Açores, Terra Chã  
9700-851 Angra do Heroísmo  
PORTUGAL

+351 295 332 001 (telf./fax) • rper@apdr.pt

<http://www.apdr.pt/siteRPER/index.html>

### ÍNDICE

<b>Editorial</b>	5
<i>Pedro Nogueira Ramos</i>	
<b>Space, development and accessibility between Portugal and Spain: the last frontier</b>	7
<i>Anabela Ribeiro</i> <i>Jorge Silva</i>	
<b>Plataforma logística do Caia: desafios para o ordenamento de um território fronteiriço</b>	15
<i>Joana Castro Almeida</i> <i>Amílcar Arantes</i> <i>Isabel Loupa Ramos</i> <i>Fernando Nunes da Silva</i>	
<b>Rede de cidades em regiões do interior – oportunidades criadas pela auto-estrada</b>	29
<i>Ana Lúcia Virtudes</i>	
<b>O cluster transfronteiriço têxtil/vestuário/moda na euro-região Galiza/Norte de Portugal.</b>	41
<i>Flávio Nunes</i>	
<b>Desenvolvimento local e efeitos indirectos do investimento directo do estrangeiro em Portugal: a importância da capacidade de absorção regional</b>	49
<i>Maria Paula Fontoura</i> <i>Isabel Proença</i> <i>Nuno Crespo</i>	
<b>Introdução à economia urbana</b>	
<i>(Comentário ao livro de António Simões Lopes e de José Pedro Pontes, ed. Fundação Calouste Gulbenkian)</i>	59
<i>Tomaz Ponce Dentinho</i>	

**Edição** Príncipia (uma chancela da Príncipia Editora)

Rua Vasco da Gama, 60-C; 2775-297 Parede • +351 214 678 710 (telf.) +351 214 678 719 (fax) • [www.principia.pt](http://www.principia.pt) • [principia@principia.pt](mailto:principia@principia.pt)

**Periodicidade** Quadrimestral • **Preço** Avulso € 15 • Assinatura € 30

**Capa** Maia Moura Design • **Impressão** Empresa Diário do Minho, Lda. • **Tiragem** 500 exemplares

**Depósito legal** 190875/03 • **ISSN** 1645-586X

**Todos os direitos reservados de acordo com a legislação em vigor; reprodução proibida.**

Sem o prévio consentimento escrito do editor, são totalmente proibidas a reprodução e a transmissão desta obra (total ou parcialmente) por todos e quaisquer meios (electrónicos ou mecânicos, transmissão de dados, gravação ou fotocópia), quaisquer que sejam os destinatários ou autores (pessoas singulares ou colectivas), os motivos e os objectivos (incluindo escolares, científicos, académicos ou culturais), à excepção de excertos para divulgação e da citação científica, sendo igualmente interdito o arquivamento em qualquer sistema ou banco de dados.



# EDITORIAL

A *Revista Portuguesa de Estudos Regionais* (RPER) entra neste seu n.º 27, correspondente ao 2.º Quadrimestre de 2011, numa nova etapa. A partir daqui a edição da RPER passa a ser assegurada por uma editora comercial – a Príncípa –, que se incumbem também da distribuição da Revista, em princípio junto das livrarias. Ao mesmo tempo, a RPER ganha um novo visual, quer na capa quer no seu miolo. Do ponto de vista dos assinantes, incluindo os sócios da APDR, nada muda, contudo, em termos da distribuição, continuando como habitualmente a receber a Revista em suas casas.

Tão importante quanto a aspecto físico ou o circuito de distribuição da RPER é temporaneidade das edições. Doravante, o objectivo é que o número reportado a cada quadrimestre seja distribuído na primeira metade desse intervalo temporal. Este é um compromisso difícil de firmar, porque cada número está sujeito a vicissitudes diversas, que podem atrasar, por vezes significativamente, o momento da publicação, independentemente da vontade e boa gestão da direcção editorial da Revista. É porém um objectivo importante, porque é uma condição prévia para prosseguir uma política de reconhecimento e indexação internacional da RPER, que se iniciou com a sua inclusão no EconLit. Ou seja, esperamos dentro em breve candida-

tar a RPER a outros indexes internacionais, dentro da área científica, que corresponde à nossa esfera de interesses.

Esta internacionalização da RPER, em termos de reconhecimento, não significa contudo que ela deixe de ser uma revista essencialmente portuguesa. Embora aberta a colaborações internacionais, com especial ênfase no mundo lusófono, a RPER quer todavia ser, antes de mais, o veículo de difusão da ciência regional portuguesa, versando sobre a realidade portuguesa e acolhendo predominantemente artigos em português (embora também publique em língua inglesa). Estes são os princípios do seu Manifesto Editorial, que presidiu ao lançamento desta iniciativa editorial, que já remonta a 2003, mas que se mantêm do nosso ponto de vista actuais. Ou seja, o reconhecimento internacional não é incompatível com o escopo nacional da publicação.

Esperamos pois que todos aqueles que fazem investigação em Portugal, e (sobretudo) sobre Portugal, no domínio do regional, continuem a honrar-nos com a sua preferência. É a qualidade da investigação portuguesa que pode justificar a atractividade da RPER para colaborações, episódicas ou mais persistentes, de investigadores de outros pontos do globo, que nos falem das suas ciências regionais, num são intercâmbio de experiências, metodologias e resultados.

Bem hajam pelo vosso apoio.

*Pedro Nogueira Ramos*  
(Director da RPER)



# SPACE, DEVELOPMENT AND ACCESSIBILITY BETWEEN PORTUGAL AND SPAIN: THE LAST FRONTIER

## ESPAÇO, DESENVOLVIMENTO E ACESSIBILIDADE ENTRE PORTUGAL E ESPANHA: A ÚLTIMA FRONTEIRA

**Anabela Ribeiro**

Engenharia Civil, Universidade de Coimbra  
anabela@dec.uc.pt

**Jorge Silva**

Ciências Aeroespaciais, Universidade da Beira Interior  
jmiguel@ubi.pt

### ABSTRACT/RESUMO

Cross-border Regional development is one of the EU current major concerns. These regions are usually less dynamic socio-economically and tend to be peripheral areas in each country. In the last thirty years some of these regions have benefited from new roads, which have mainly been funded through the European financial program of Transnational Transport Networks, TEN-T. Since the beginning of this implementation process and after initial observations on the impacts, some development problems are unexpectedly getting worse. Using socioeconomic data from the Portugal/Spain cross-border area a model able to measure the relation between accessibility and development in this region is being calibrated. This paper is an initial study on the calibration process for some Portuguese municipalities in the border area for the period 1991-2001. This initial study also prepares the setting for a more complete study covering both sides of the border, already including some Spanish data. Do both sides of the old frontier have conditions to overcome their status of 'less development zones'? This is one of the Europe frontiers against future cohesion.

Keywords: Spatial Analysis, Regional Development, Accessibility.

*JEL Codes: R15, R42, R58, O18, C31*

O desenvolvimento regional nas regiões de fronteira são actualmente uma das maiores preocupações da União Europeia. Estas regiões são habitualmente menos dinâmicas em termos socioeconómicos e tendem a ser áreas periféricas no contexto dos países onde se inserem. Nos últimos trinta anos algumas destas regiões beneficiaram de novas infra-estruturas rodoviárias, financiadas sobretudo pelo programa TEN-T. Desde o início da implementação do programa e após observação dos primeiros impactos, verifica-se que alguns dos problemas de desenvolvimento destas regiões tendem a agravar-se. Usando dados socioeconómicos das regiões de fronteira entre Portugal/Espanha, um modelo capaz de medir a relação entre acessibilidade e desenvolvimento nestas regiões está a ser calibrado. Este artigo é um estudo inicial do processo de calibração para alguns municípios portugueses do norte e centro do país no período 1991-2001. Este estudo inicial também estabelece as bases para um estudo mais completo que abranja os dois lados da fronteira, incluindo já alguns dados espanhóis. Será que estas regiões, em ambos os lados da fronteira, têm condições para ultrapassar o seu estatuto de zonas menos desenvolvidas? Esta é uma das 'fronteiras' europeias contra a coesão.

Palavras-chave: Análise Territorial, Desenvolvimento Regional, Acessibilidade.

*Códigos JEL: R15, R42, R58, O18, C31*

## 1. INTRODUCTION

The spatial distribution of activities is the result of opportunities and localization strategies outlined in terms of specific objectives (Ribeiro and Silva, 2010). If we take into account that most human activities involve using and sharing limited resources it is easy to see that the decision processes are complex and involve an important economic component. The acceleration of regional development, particularly in peripheral and border regions – as in our case – seems generally to be associated with substantial capital investment, the allocation of sophisticated technical and scientific resources to production systems, and a thorough renovation of the economy. Building new infrastructure in these areas also leads to significant public investment to make private capital more productive, and it is hoped, therefore, that the expansion of networks and systems will, in the first place, enable firms to operate at lower costs and achieve better performance and, second, mean that the resulting productivity gains will increase the range of regional economic activity. Our geographical working area is considered a peripheral region; it is facing a sharp population decline, weak business dynamics, and its transport infrastructure is referred to as being little in line with the local development needs.

Two characteristics of this type of territory can help us better understand these local needs. First, based on census data, there is a significant trend for the number of young people to fall and the elderly population to increase, with particularly disturbing future implications. In fact, although this is only a reduction in the younger population, it necessarily implies a future reduction in workforce; this trend means that an increasingly small active population will have to support a growing number of elderly people. The region can realistically only establish a trend towards population stabilization if people come from outside, that is, if the territories are attractive, because there is no credible prospect of a change in the sign (negative) of natural increase. And a young potentially active population is essential for regional development.

Second, the topography and water courses (as well as political decisions) have always conditioned the structure of the main road network of the area. This situation has changed very little in recent years. Apart from the delay that has been systematically observed in improving some of the main roads crossing the region – essential to both the permeation of the national territory and to penetrating either side of the border – the capillary network has not been properly addressed by the authorities. These networks are doubly important for the integrated development of the region. From an inside point of view it represents more direct links between Portuguese towns. From a wider strategic point of view, it represents links to neighboring Spanish settlements. This latter issue is fundamental to a cross-border cooperation (CBC) pattern which age-old tradition needs to preserve and enhance in order to improve local economic dynamics.

Accessibility in general and the transport infrastructure in particular are fundamental to the integrated development of any region. To achieve this target it is necessary they exist and act as such. However, although some components have not yet gone beyond the virtual planning stage, the region – on both sides of the border – is already endowed with an interesting range of transport infrastructure. One issue here is that not all of these new or improved roads operate at full use of their capacity (or else they do not do so in network).

While infrastructure construction and the implementation of transport systems in these regions, which are simultaneously remote and border areas, may be guided by the principle of territorial equity, we are also aware that logic should prevail in local claims; any requests for investment of generic utility should be replaced by more selective interests that are easier to support technically and economically.

Whilst it is not possible to eliminate the effects of the past it is nonetheless legitimate to balance any development opportunities in this region with scenarios of more and/or improved accessibility at national, interregional and cross border levels.

These background considerations demonstrate the importance of this subject, although it has not been treated in any depth in the literature.

In fact, recent examination of the most prestigious science databases shows that specific papers devoted to this issue are quite rare, and even fewer have focused on cross-border accessibility, and most of these are qualitative in nature. This paper thus aims to provide some new scientific knowledge about the impact of accessibility on sustainable development. A specific cross-border region between Portugal and Spain has been chosen as a case study, and previous results in similar studies are also used.

First we selected a group of 15 cross-border municipalities and through a classical regression analysis we evaluated the above relationship, considering only these municipalities' access connections within Portugal. Then we repeated the process but added information concerning access connections with Spain for those 15 municipalities. Finally we include some information about Spanish municipalities directly connected to the other side of the border, next to the Portuguese municipalities. These three stages are the focus of this paper.

In a fourth stage this work will be extended to all municipalities on both sides of the entire Portugal/Spain border. This later stage will also be developed within a spatial regression framework, with the addition of the 'location' variable as an explanatory variable for development.

## 2. LITERATURE REVIEW

Considerable investment has been made in new road infrastructure in recent decades. This investment has mainly been supported by the argument that road links are im-

portant tools in improving social and economic cohesion. In Europe the related policies and actions aim to consolidate the Trans-European Transport Networks (TEN-T) and provide closer links between core and peripheral countries (European Commission, 2007). The positive influence of transport infrastructure (through improved accessibility) in development is a widely accepted concept. But the full validity of this concept has not yet been established. The great majority of studies about how accessibility impacts on development apply on a spatially aggregated basis and use methodologies and models such as cost benefit analysis with production functions (Aschauer, 1989), among others. Rietveld and Bruinsma (1998) and Banister and Berechman (2000) report a wide range of approaches. Research in Portugal uses the same aggregated approaches to show that new transport infrastructure positively affects the global Portuguese economic performance (Pereira and Andraz, 2005). The growing complexity of spatial socioeconomic interactions has recently called for the use of more disaggregated spatial units and the inclusion of the 'location' factor, arguing that the positive effects are weaker when looking at it on a local basis (Mas *et al.*, 1996; Guild, 2000). The use of accessibility indicators is an important step forward, as seen in the works of Vickerman (1995), Button (1995), Forslund and Johansson (1995), Gutiérrez and Urbano (1996) and, more recently, Lopez and Gutierrez (2008) related to important new European transport infrastructures and consolidating the concept of 'potential accessibility'. However, the calculation of accessibility is not enough to measure the way it acts as a development factor. Páez (2004) makes some important advances by using the same type of accessibility indicators as variables in a spatial regression analysis framework supported by the spatial econometrics work of Luc Anselin (1988). Besides Páez, the work of Anselin has inspired great number of contributions since the beginning of the millennium, *e.g.* Mur (2009). The same methodology is now used in recent Portuguese work (Ribeiro, 2009). The number of kilometers of Portugal's network of major roads has increased substantially in the last twenty years (through the TEN-T program), as has happened in many European countries (Santos *et al.*, 2009). Consequently, most of the country felt a huge increase in accessibility but the corresponding improvement in development has not matched expectations, since in many areas population continues to decline (Gaspar *et al.*, 2002). These negative effects are more pronounced in cross-border areas, where a spatial regression analysis is used to explain to what extent the new accessibility achieved by the new roads has affected population growth at municipality level (Ribeiro *et al.*, 2010). Overall, cross-border areas have become increasingly important in the context of European integration, particularly since the recent enlargement. Usually, but not always, peripheral to the main city centers within their country's spatial structure, these regions suffer from chronic development problems (many of them related to centuries of history and changing boundaries). Among other similar programs, the Euro-

pean Commission approved recently (2007) a European program for cross-border cooperation between Spain and Portugal for the period 2007-2013 (<http://www.poctep.eu>). The efforts are now concentrating on improving connectivity and basic infrastructures in the border areas in a new approach aimed at improving competitiveness, promoting employment and enhancing socioeconomic and institutional integration in the border regions. Therefore, it is fundamental to analyze how the existing transport infrastructures can do better to meet those objectives. The scientific background (to the relation between accessibility and development) does not go much further than the literature mentioned above, and on cross-border issues it is extremely recent, largely resulting from recent European funded projects (and mainly qualitative). And there is no article on the application of spatial regression analysis to this subject. In fact, the most prestigious relevant database contains very few articles about cross-border regions, development and accessibility (or transport), (Mesarec and Lep, 2009; Johnson, 2009; Lopez *et al.*, 2009). As Portuguese examples, several articles have examined the same type of issues. For example Silva (2005) and Cavaleiro *et al.* (2009). But again, these important studies consider the availability of direct transport infrastructure as the indicator for development and do not analyze the significance of that potential impact. Globally, there seems to be a lack of scientific research on transport infrastructure impact as a spatial development factor for cross border regions.

### 3. STUDY AREA, DATA AND METHODOLOGY

At this stage we selected a group of 15 Portuguese cross-border municipalities (Figure 1) and evaluated the above relationship, considering these municipalities accessibility connections within the Portuguese territory, using a classical regression analysis. In future stages we will include data from both sides of the border, always taking the municipality as the unit.

Two sets of variables are needed for the regression: those that could reflect development and those that could induce development. The variables that could reflect spatial development are socioeconomic (*e.g.* population variation, if taken as a good proxy for product data<sup>1</sup>). The variables that could induce development (or not) include population literacy (*School Background*) and/or accessibility levels (*Accessibility*); the later one potentially inducing development and closer to transport infrastructure investment. Variables like population variation and population literacy will be collected from current Census data and/or correlated databases<sup>2</sup>. Some of the accessibility models

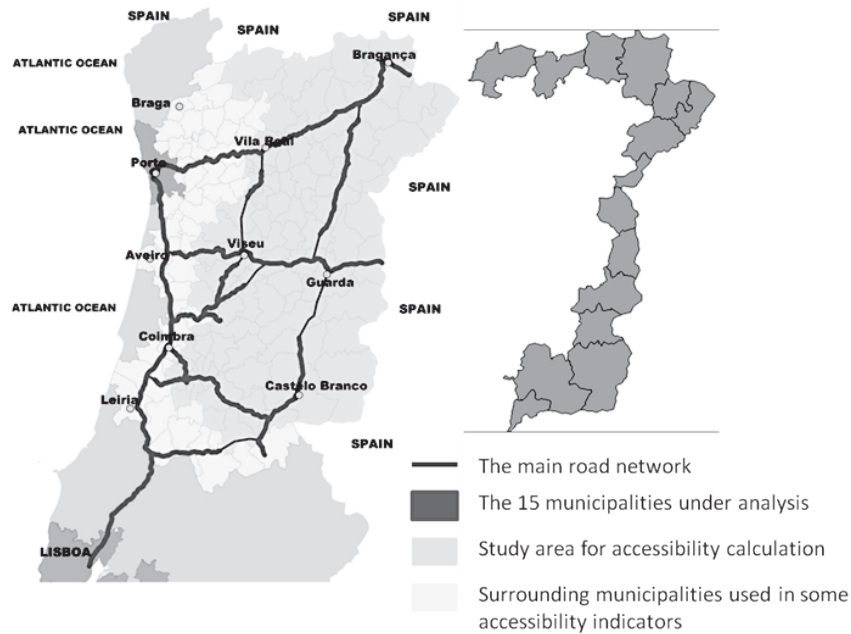
<sup>1</sup> There is no reliable information on product at municipality level.

<sup>2</sup> Of interest is the Census Data Collection expected within Portuguese territory for 2011, which means an excellent opportunity to enhance the accuracy of our results.

consider not only these variables, but also the time/distance calculated from digitalized transport networks<sup>3</sup>. These

transport networks are those appropriate to serve the spatial structure formed by the spatial units selected.

**FIGURE 1. THE SET OF 15 MUNICIPALITIES UNDER STUDY WITHIN PORTUGAL MAINLAND**



**TABLE 1. NUMBER AND TYPE OF CROSS-BORDER CONNECTIONS OF EACH MUNICIPALITY**

Municipalities (from North to South)	Motorway (T=7)	International Road (T=6)	Interregional Road (T=5)	Surfaced Road (T=4)	Unsurfaced Road (T=3)	Road Subject to Restrictions (T=2)	Railway (T=1)
Montalegre				3			
Chaves		1					
Vinhais				1			
Bragança		1	1	1			
Vimioso				1			
Miranda do Douro			1	2	1		
Mogadouro			1				
Freixo de Espada à Cinta				1			
Figueira de Castelo Rodrigo			1				
Almeida	1			1			1
Sabugal							
Penamacor			1				
Idanha-a-Nova			1	2			
Castelo Branco							
Vila Velha de Ródão						1	

<sup>3</sup> Potential accessibility of a municipality is the total activity (population, product, etc.) reachable within a certain distance time from that municipality to the others that are part of a certain study area.

Then we repeated the process but added information on access connections with Spain for those 15 municipalities. For this a new variable was included to add a specific classification to each of the 15 municipalities, according to the number and type of its connections with the Spanish side of the border. Table 1 describes the number and type of all those connections. It also shows a classification we imposed on each type of connection, i.e., from Motorway (T=7) – on the left, to Railway<sup>4</sup> (T=1) – on the right.

Using all these data a new variable might then be built, arranging the municipalities in order of their importance in terms of the number and type of cross-border connections with Spain, as in Equation 1:

$$\text{Connection } 2010_i = (\text{n.º of Motorways}_i * 7) + (\dots) + (\text{n.º of Railways}_i * 1) \quad (1)$$

This variable, called *Connection 2010*, led to the following classification (Table 2):

**TABLE 2. MUNICIPALITIES  
IN CONNECTION 2010 ORDER**

Municipalities	Connection 2010 (classification)
Sabugal	0
Castelo Branco	0
Vila Velha de Ródão	2
Vinhais	4
Vimioso	4
Freixo de Espada à Cinta	4
Mogadouro	5
Figueira de Castelo Rodrigo	5
Penamacor	5
Chaves	6
Montalegre	12
Almeida	12
Idanha-a-Nova	13
Bragança	15
Miranda do Douro	16

This variable represents ‘actual’ connections and a special note must be made on that. How can we compare present connections with population evolution between 1991 and 2001? The answer relies on the fact that all the new connections are part of a National Road Plan known since 1985 and therefore able to produce changes associated with the expectations of the local development it generates.

In a final analysis for this stage, we developed the same type of analysis but considering socio economic data from

the other side of the border. Within that purpose, we consider Spanish population growth for the same period (1991-2001), and for the geographical areas in the border with the 15 Portuguese municipalities. In this point we needed to develop a previous geographical analysis aggregating Spanish municipality’s data into artificial geographical areas (that can be compared in size with the Portuguese ones, because Spanish municipalities are generally much smaller).

Besides the variable *Connection 2010* (which is naturally the same for the two sides of the border), we do not have at this stage information about population literacy or detailed accessibility variables for Spain, to develop the exact same type of regression for the Spanish side. Therefore, we calculate a simple accessibility variable (distance time to the national capital – *DistCap*) for both sides of the border, which can be used as a control variable in the Spanish regressions (this variable is taken as ‘actual’ accessibility, in 2010, because it is assumed that the new roads were built during the decade 1991-2001, therefore inducing development during this period).

There will be two more important stages in the near future, as mentioned earlier: to extend this work to all municipalities located in both sides along the entire Portugal/Spain border, adding new variables and afterwards to extend this analysis within a spatial regression analysis framework.

#### 4. DATA ANALYSIS

Within the framework of regression analysis and using all data selected for the Portuguese cross-border municipalities under analysis, the modeled relations (between the variables that reflect development and the ones with the potential to induce development) will hopefully add scientific weight to knowledge on significant spatial development tendencies for the region. Accessibility variables enter in the regression as independent ones, therefore as variables potentially able to induce development.

So, as previously mentioned, next points refer: a) to the use of Portuguese socioeconomic and accessibility data, b) to the inclusion of variable *Connection 2010* in the previous analysis, and c) to the use of some available Spanish socioeconomic and accessibility data, keeping *Connection 2010* as a common variable. In this later analysis, the Spanish regression was also compared with the Portuguese identical regression, *i.e.*:

*A) ONE ASSUMING A RELATIONSHIP IN WHICH NOTHING EXISTS BEYOND THE BORDER:*

$$\text{PopulationPt}_{1991-2001} = f(\text{AcessibilityPt}_{1991-2001}; \text{School BackgroundPt}_{1991}) \quad (2)$$

Where:  $\text{PopulationPt}_{1991-2001}$  and  $\text{AcessibilityPt}_{1991-2001}$  respectively represent population variation and potential accessibility variation between 1991 and 2001; and the

<sup>4</sup> Although a railway is not a road access it still exists and adds real connection between on opposite sides of the border.

School BackgroundPt<sub>1991</sub> represents the highest education level achieved by the population in 1991.

In a) the following results were obtained (Table 3):

**TABLE 3. RELATIONSHIP IN WHICH NOTHING EXISTS BEYOND THE BORDER**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Probability
CONSTANT	-22.4829	2.0011	11.2350	0.0000
School BackgroundPt <sub>1991</sub>	6.0234	0.8487	7.0969	0.0000
AccessibilityPt <sub>1991-2001</sub>	-0.1790	0.0838	-2.1356	0.0540

R<sup>2</sup> = 0,81

Table 3 shows that when high education level increase 1%, population increases too by around 6.02%; but when potential accessibility level increases 1%, the population decreases 0.18%. Which means that besides the fact that all variables are significant, population with higher education in 1991 seems to have more impact on population increase than variations in potential accessibility between 1991 and 2001. Of course a figure of 0.18% is too low, but even so it has a negative sign which it is not a good prognosis for this group of municipalities.

In addition, taking into account its socioeconomic characteristics, this result was expected: if the territory does not have enough infrastructures to ensure welfare the population will try to leave the territory as soon as appears accessibility increases and/or improves.

*B) ONE ADDING DATA CONCERNING THE ABOVE MENTIONED CROSS-BORDER CONNECTIONS:*

$$\text{PopulationPt}_{1991-2001} = f(\text{AccessibilityPt}_{1991-2001}; \text{School BackgroundPt}_{1991}; \text{ConnectionPtSp}_{2010}) \quad (3)$$

Where the new variable ConnectionPtSp<sub>2010</sub>, represents the importance of cross-border connections with Spain, in 2010, as mentioned in Table 2.

In b) the following results were obtained (Table 4):

**TABLE 4. RELATIONSHIP INCLUDING CROSS-BORDER CONNECTIONS**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Probability
CONSTANT	-21.2264	2.2248	-9.5409	0.0000
School BackgroundPt <sub>1991</sub>	6.3370	0.8730	7.2583	0.0000
AccessibilityPt <sub>1991-2001</sub>	-0.2082	0.0858	-2.4269	0.0336
ConnectionPtSp <sub>2010</sub>	-0.2517	0.2092	-1.2036	0.2540

R<sup>2</sup> = 0,84

The results from Table 4 are similar to the previous case. But, besides the fact that the new variable (Connection<sub>2010</sub>) is not significant, we may add to the general conclusion that when the cross-border connections are improved by 1%, the population decreases 0.25%. Anyway, we can again see that enhanced accessibility within the Portuguese territory and more cross-border connections will combine to contribute to a decrease of population.

*C) ONE ADDING DATA CONCERNING SPANISH POPULATION AND ACCESSIBILITY TO THE CAPITAL:*

$$\text{PopulationSp}_{1991-2001} = f(\text{DistCapSp}_{2010}; \text{ConnectionPtSp}_{2010}) \quad (4)$$

In c) the following results were obtained (Table 5):

**TABLE 5. RELATIONSHIP INCLUDING SPANISH POPULATION GROWTH, ACCESSIBILITY TO THE SPANISH CAPITAL AND CROSS-BORDER CONNECTIONS**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Probability
CONSTANT	0.0428	0.1568	0.2734	0.7890
DistCapSp <sub>2010</sub>	-0.0007	0.0006	-1.1855	0.2588
ConnectionPtSp <sub>2010</sub>	-9.747497 e-005	0.0033	-0.0293	0.9771

R<sup>2</sup> = 0.12

From this analysis we can conclude that neither of the variables used as independent is significant. Accounting for the fact that they are both accessibility related variables, this means that population growth in the Spanish side is both independent from the existence of connections with Portugal and from the distance to the national capital, Madrid. In order to further confirm this result, the analysis was repeated but for Portuguese data:

$$\text{PopulationPt}_{1991-2001} = f(\text{DistCapPt}_{2010}; \text{ConnectionPtSp}_{2010}) \quad (5)$$

So the following results were obtained (Table 6):

**TABLE 6. RELATIONSHIP INCLUDING PORTUGUESE POPULATION GROWTH, ACCESSIBILITY TO THE PORTUGUESE CAPITAL AND CROSS-BORDER CONNECTIONS**

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Probability
CONSTANT	-12.0262	9.9643	-1.2069	0.2507
DistCapPt <sub>2010</sub>	0.0024	0.0365	0.0655	0.9488
ConnectionPtSp <sub>2010</sub>	0.1415	0.4934	0.2946	0.7733

R<sup>2</sup> = 0.009953

As in the previous analysis, population growth in the Portuguese side is both independent from the existence of connections with Portugal and from the distance to the national capital, Lisbon.

These results are in line with previous ones. In fact *Connection 2010* never was significant, potential Accessibility was significant but with a inverse relation (the bigger the accessibility the smaller the population growth), and the only determinant variable in Population growth was the School Background of resident population.

Further analyses should investigate deeply these conclusions, measuring more precisely the 'perverse' accessibility effect for cross border regions. For these future analyses, a more accurate definition of comparable geographical areas in both sides of the border is desirable, a work absolutely needed for investigation and for trans-boundary cooperation projects. This is the first and main objective of further steps.

## 5. CONCLUSIONS

This work's main objective is to start to build a model able to measure the relation between accessibility and development for all the municipalities in the Portugal/Spain cross-border area. This scientific opportunity stems from the observation of huge road infrastructure investment, often indicated as being little in line with the local development needs in peripheral regions that are currently facing sharp population decline and weak business dynamics.

At the same time, and since this subject is of so much importance, it is surprising that very few studies have focused on quantitatively measuring the complex relationship between accessibility and development.

This study has selected the particular case of cross-border regions, since these are usually the most depressed areas in both countries. It will be developed in four main stages and this paper deals with the first three: at first we selected a group of 15 cross-border municipalities and through a classical regression analysis we evaluated the above relationship, considering only these municipalities' access connections within Portugal; then we repeated the process but added information concerning access connections with Spain for those 15 municipalities; in a third stage we will include data on the Spanish municipalities directly connected to the other side of the border, next to the Portuguese municipalities; in a fourth stage this work will be extended to all municipalities on both sides of the entire Portugal/Spain border and a spatial regression analysis will also be included.

So far, the results suggest that increased accessibility within the countries and good connections with Portugal/Spain, respectively, are less relevant for local development than school background, or are insignificant. Moreover, an increase in national potential accessibility or in connection seems to have a negative influence on population increase.

These results show that locally, and particularly for cross-border municipalities, accessibility seems to be quite an irrelevant factor in development.

The concept of new economic geography deals with the distribution of economic activities across space and tries to explain regional disparities by endogenous locations decisions. Of course accessibility is related with physical geography too. But accessibility is not confined to a single definition and depends on several factors. So, while exploring cross border regions in terms of geography a key question is whether or not markets access is measured only by natural distance and geographical features. In fact, nowadays markets access is associated to transport infrastructures as well as telecommunication networks, institutional factors and even political and cultural parameters. Thus the notion of markets access is placed in a broad framework (Dimitris *et al.*, 2010) and the study of cross border regions development do needs an interdisciplinary approach.

The fourth stage of this analysis (see above) will help to consolidate the conclusions that have been drawn in this paper as the launching pad for this important analysis.

## BIBLIOGRAPHY

- Anselin, L. (1988), *Spatial Econometrics: Methods and Models*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht.
- Aschauer, D. (1989), 'Is public expenditure productive?', *Journal of Monetary Economics*, 23, 177-200.
- Banister, D. and Berechman, J. (2000) *Transportation Investment and economic development*, University College London, London.
- Button, K. (1995), What can meta analysis tell us about the implications of transport?, *Regional Studies*, 29(6), 507-517.
- Cavaleiro, V., Manso, J. e Silva, J. (2009), *UE, Desenvolvimento Regional e Relação Periferia-Acessibilidade, Anais da ASEPELT' 09*, Universidade da Beira Interior, Covilhã, ISBN 978-84-92453-69-6, 437-451.
- Dimitris, K., George, P., Lefteris, P. and Maria, T. (2010), The Determinants of Growth in EU Border Regions, *Proceedings of the ERSA'2010 Congress*, Jonkoping University, Jonkoping.
- European Commission (2007), *Introduction for the Community Guidelines for the development of the Trans-European Transport Network*, Trans-European Networks, European Commission, Brussels.
- Forslund, U. and Johansson, B. (1995), Assessing road investments – accessibility changes, cost – benefit and production effects, *Annals of Regional Science*, 29(2), 155-174.
- Gaspar, J., Marques da Costa, E., Rodriguez, J., Carvalho, L. e Vieira, S. (2002), *Uma Estratégia de Ordenamento e de Desenvolvimento para Valorizar o Efeito Auto-Estrada na Beira Interior*, Comissão de Coordenação da Região Centro, Coimbra, ISBN 972-569-120-2.

- Guild, R. (2000), Infrastructure Investment and Interregional Development, *Public Works Management and Policy*, 4(4), 274-285.
- Gutiérrez, J. and Urbano, J. (1996), Accessibility in the European Union: the Impact of the Trans-European Road Network, *Journal of Transport Geography*, 4, 15-25.
- Johnson, C. (2009), Cross-Border regions and Territorial Restructuring in Central Europe for More Cross-border Space, *European Urban and Regional Studies*, 16(2), 177-191, DOI: 10.1177/0969776409102190.
- López, E., Gutiérrez, J. and Gómez, G. (2008), Measuring regional cohesion effects of large-scale transport infrastructure investments: an accessibility approach, *European Planning Studies*, 16(2), 277-301.
- Lopez, E., Monzon, A., Ortega, E. and Quintana, S. M. (2009), Assessment of Cross-Border Spillover Effects of National Transport Infrastructure Plans: An Accessibility Approach, *Transport Reviews*, 29(4), 515-536.
- Mas, M., Maudos, J., Pérez, F. and Uriel, E. (1996), Infrastructures and Productivity in the Spanish Regions, *Regional Studies*, 30(7), 641-649.
- Mesarec and Lep (2009), Combining the grid-based Spatial Planning and network-based Transport Planning, *Technological and Economic development of Economy*, 15(1), 60-77.
- Mur, J., Lopez, F. and Angulo, A. (2009), Testing the Hypothesis of Stability in Spatial Econometric Models, *Papers in Regional Science*, 88, 409-444.
- Páez, A. (2004), Network Accessibility and the Spatial Distribution of Economic Activity in Eastern Asia, *Urban Studies*, 41(11), 2211-2230.
- Pereira, A. and Andraz, J. (2005), Public Investment in Transportation Infrastructures and Economic Performance in Portugal, *Review of Development Economics*, 9(2), 177-196.
- Ribeiro, A. (2009), *As infra-estruturas rodoviárias e o desenvolvimento regional. Tese de Doutoramento em Ordenamento do Território e Transportes*, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Ribeiro, A. and Silva, J. (2010), Cross Border Accessibility and Spatial Development in Portugal and Spain, *Proceedings of the ERSA'2010 Congress*, Jonkoping University, Jonkoping.
- Ribeiro, A., Antunes, A., and Páez, A. (2010), Road accessibility and economic development: Empirical evidence from Portugal based on spatial econometric models, *Journal of Transport Geography*, 18(1) 125-132, DOI:10.1016/j.jtrangeo.2009.03.002.
- Rietveld, P. and Bruinsma, F. (1998), *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag, Berlin.
- Santos, B., Antunes, A. and Miller, E. (2009), Multiobjective Approach to Long-Term Interurban Multilevel Road Network Planning, *Journal of Transportation Engineering*, September 2009, DOI: 10.1061/\_ASCE\_TE.1943-5436.0000043.
- Silva, J. (2005), *As Acessibilidades como Factor do Desenvolvimento de Regiões Periféricas. O Caso da Beira Interior*, Tese de Doutoramento em Transportes, Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa (Tese também editada em 2006 conjuntamente pelas UBI e FCT, ISBN: 972-8790-54-6).
- Vickerman, R. (1995) The regional impacts of Trans-European networks, *Annals of Regional Science*, 29(2), 237-254.

# PLATAFORMA LOGÍSTICA DO CAIA: DESAFIOS PARA O ORDENAMENTO DE UM TERRITÓRIO FRONTEIRIÇO

## THE CAIA'S LOGISTIC PLATFORM: CHALLENGES FOR A TRANS-FRONTIER TERRITORY MANAGEMENT

### **Joana Castro Almeida**

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura  
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa  
joanaca@civil.ist.utl.pt

### **Amílcar Arantes**

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura  
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa  
amilcar.arantes@civil.ist.utl.pt

### **Isabel Loupa Ramos**

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura  
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa  
isabel.ramos@ist.utl.pt

### **Fernando Nunes da Silva**

Departamento de Engenharia Civil e Arquitectura  
CESUR, Universidade Técnica de Lisboa  
fnsilva@ist.utl.pt

## RESUMO/ABSTRACT

A existência de um conjunto de intenções de investimento com incidência na zona do Caia pode constituir uma oportunidade de desenvolvimento económico e social para a região. Destacam-se o atravessamento da linha de alta velocidade Lisboa/Madrid, com uma estação na zona do Caia, a localização da plataforma logística de Elvas e a ligação ferroviária Sines/Poceirão/Évora/Elvas.

No entanto, o território da zona do Caia apresenta características muito específicas: está incluído no aproveitamento hidroagrícola do Caia e possui valores naturais de relevância à escala europeia, como a Rede Natura 2000 (Sítio do Caia), encontrando-se ainda integrado nas Reservas Ecológica e Agrícola Nacionais. Assim, a presente comunicação pretende equacionar opções territoriais alternativas que potenciam a cooperação transfronteiriça Elvas/Badajoz e que manifestam a preocupação de preservar os valores naturais existentes.

Para o efeito, efectua-se uma análise do posicionamento de Elvas/Badajoz na rede de transporte de mercadorias e de logística ibérica e no sistema urbano transfronteiriço.

This paper focuses on the trans-frontier region between the cities of Elvas (Portugal) and Badajoz (Spain) and the challenges for spatial planning and regional development due to recent decisions concerning major investments in this area. Amongst those outstands the decision on the location of a railway station of the High Velocity Train (TVG) linking Lisbon and Madrid, the investment into logistic platforms, as well as, a new conventional railway line, that links the logistic platform of Poceirão and the Atlantic Port of Sines. Despite these plans the region shows very specific characteristics in terms of its natural values: it includes a land development plan for irrigation, a Nature2000 site, and it is protected under the national legislation as the Agriculture and Ecological Reserve (RAN and REN).

Within this framework this paper discusses the various strategic options concerning alternative planning, management and governance models that aim to bring together the emerging opportunities for regional and local development with the preservation of its natural val-

A comunicação pretende discutir as condições de viabilidade de uma plataforma logística nessa área no contexto da rede ibérica e confrontar modelos de desenvolvimento territorial alternativos para a zona do Caia com as mais recentes opções de planeamento à escala regional e local.

Palavras-chave: Plataforma Logística, Cooperação Transfronteiriça, Ordenamento do Território, Valores Naturais, Sustentabilidade Territorial.

Códigos JEL: R14, R40 e R52

ues. It also analyses the position of Elvas/Badajoz in the Iberian urban system and the network of transportation of merchandise, and it questions its economic viability and the impact that alternative options might present on future land use.

Keywords: Logistic Platform, Trans-frontier Cooperation, Spatial Planning, Natural Values, Sustainable Development.

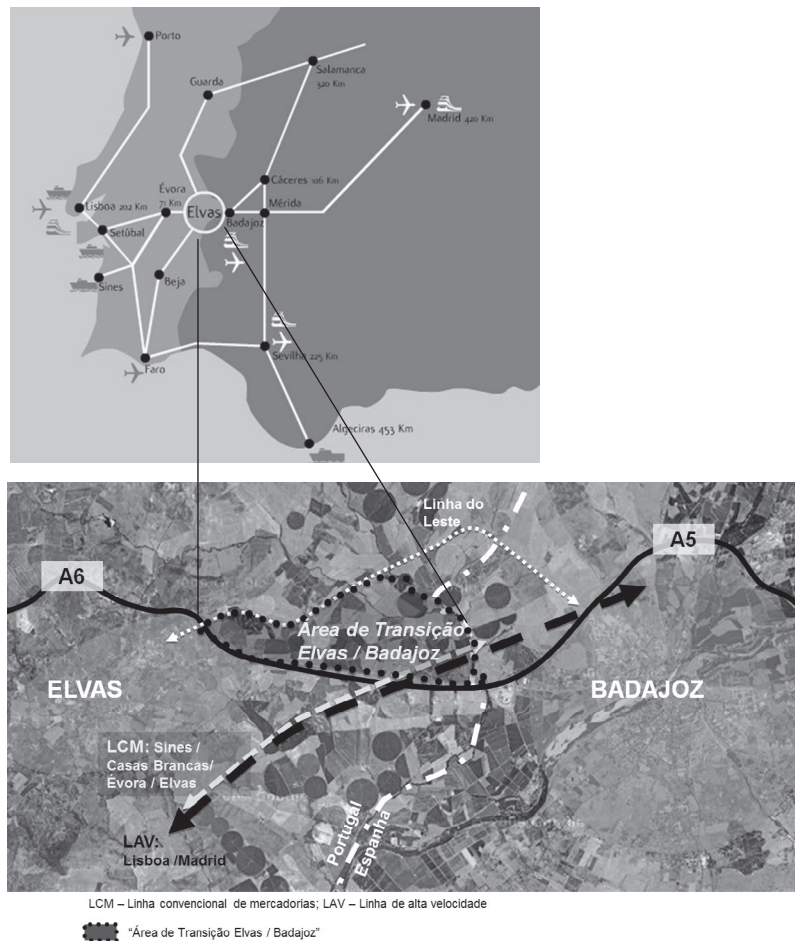
JEL Codes: R14, R40 e R52

## 1. INTRODUÇÃO

A existência de um conjunto de intenções de investimento público para a zona do Caia, nomeadamente a linha de alta velocidade Lisboa/Madrid de tráfego misto, com uma estação em Elvas/Badajoz, e a plataforma logística Elvas/Caia pode vir a colocar este território fronteiriço numa nova situação no contexto da rede urbana ibérica, nacional e regional.

Em 2006, na zona fronteiriça de Elvas eram aguardados com grande expectativa estes investimentos públicos que, certamente, seriam acompanhados por outras iniciativas públicas e privadas locais, de entre as quais se destacavam as propostas de parques de indústria, logística com áreas comerciais e de serviços de dimensões bastante expressivas num território que apresenta características muito específicas: está incluído no aproveitamento hidroagrícola do Caia e possui valores naturais integrados na

FIG. 1. LOCALIZAÇÃO DA 'ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ'



Fonte: <http://www.cm-elvas.pt/gae/pqelvas.htm> (em cima) e elaboração própria (em baixo).

Rede Natura 2000 (Sítio do Caia) e nas reservas Ecológica e Agrícola Nacional.

Foi neste contexto económico e territorial, marcado por sinais de mudança, mas também de incerteza, que a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Alentejo (CCDRA) adjudicou em 2006 ao Centro de Estudos Urbanos e Regionais (CESUR) a elaboração do estudo intitulado *Estratégia e Esquema Espacial de Desenvolvimento da Área de Transição Elvas/Badajoz*, representada na Fig. 1. Este estudo teve como objectivo fundamental a formulação de orientações estratégicas de desenvolvimento e de ordenamento do território em estudo que enquadrassem as futuras intervenções, tirando partido das suas potencialidades e protegendo os seus valores naturais e culturais. A versão final do Estudo viria a ser entregue a Janeiro de 2007 (Nunes da Silva *et al.*, 2007).

Em 2010, num quadro de reduções drásticas decorrente da crise financeira alguns dos investimentos previstos foram cancelados ou adiados, mantendo-se, no entanto, as intenções de localização de uma plataforma logística em Elvas (área total de 60 ha) na Herdade da Comenda (terreno público) e da linha do comboio de alta velocidade, com a estação de passageiros em Badajoz e de mercadorias em Elvas. Já a euforia em torno da perspectiva dos investimentos locais nas actividades de logística e afins, aparentemente, esmoreceu.

forma logística de Elvas e a sua tradução nos modelos de ocupação do território (cf. Nunes da Silva *et al.*, 2007) seguida de uma reflexão sobre as perspectivas associadas ao desenvolvimento da logística e os desafios e limitações do planeamento territorial na região.

## 2. A ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA E DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO PARA ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ DEFINIDA EM 2006

Em 2006 perspectivavam-se as seguintes intenções de investimento público e de compromissos assumidos relativos à linha convencional de mercadorias, à linha de alta velocidade e à plataforma logística em Elvas, mantendo-se à data algumas questões ainda em aberto (Quadro 1).

Para além dos governos português e espanhol expressarem a vontade de cooperar no desenvolvimento de uma plataforma transfronteiriça logística Elvas/Badajoz (Quadro 1), também a Câmara Municipal Elvas (CME) manifestava em 2007 (Mocinha, 2007) o interesse na criação de uma 'Euro-cidade Elvas/Badajoz', ao abrigo do AECT – Agrupamento Europeu de Cooperação Transfronteiriça<sup>1</sup>.

Este interesse da CME baseava-se nos seguintes factores: a proximidade física das duas cidades; o historial de

**QUADRO 1. LINHA CONVENCIONAL DE MERCADORIAS E DE ALTA VELOCIDADE E PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS: SÍNTESE DAS INTENÇÕES DE INVESTIMENTO E COMPROMISSOS ASSUMIDOS E DAS QUESTÕES EM ABERTO COM RELEVÂNCIA PARA A ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ, EM 2006**

	<b>Linha Convencional de Mercadorias</b>	<b>Linha de Alta Velocidade (AV)</b>	<b>Plataforma Logística de Elvas</b>
<b>Intenções/ /Compromissos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligação Sines/Elvas: regista-se a consignação da empreitada 'Renovação integral da via e plataforma da linha de Évora': troço Casa Branca/Évora (www.refer.pt consultado a 9/1/2006).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AV Lisboa/Madrid tráfego misto: finalização dos troços Lisboa/Caia 2013 e Badajoz/Madrid 2010 (23/11/2005).</li> <li>Apresentação rede AV Portugal (13/12/2005).</li> <li>Definidos 2 corredores alternativos, um a norte e outro a sul da cidade de Elvas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apresentação do Plano Portugal Logístico (9/5/2006).</li> <li>A SEPES (Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo), organismo público dependente do Ministério do Fomento, encontra-se a adquirir terrenos para a localização da plataforma logística de Badajoz (com o maior sigilo possível de forma a evitar especulação fundiária. Intenção de Portugal e Espanha trabalharem de forma conjunta na plataforma logística de Elvas/Badajoz (www.elperiodicoextremadura.com de 17/5/2006).</li> </ul>
<b>Questões em Aberto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Críticas ao traçado inicial previsto da linha Sines/Casa Branca/Évora, devendo passar pelo Poceirão.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Concertação das propostas de traçados da AV Lisboa/Madrid.</li> <li>Localização da estação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Localização da plataforma de Elvas.</li> <li>Localização da plataforma de Badajoz.</li> <li>Forma de operacionalização do processo associado ao desenvolvimento de uma plataforma conjunta.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa na Internet e em Nunes da Silva *et al.* (2007: 5-8).

Tratando-se de uma área com um futuro incerto, os autores do trabalho acima mencionado entenderam que seria oportuno apresentar uma reflexão sobre os desafios que esta zona de transição Elvas/Badajoz enfrenta.

Assim, nesta comunicação será apresentada uma síntese das expectativas criadas em 2006 em torno da plata-

<sup>1</sup> Publicado a 5/7/2006 no *Jornal Oficial da União Europeia* através do Regulamento n.º 1082/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho. Instrumento de cooperação criado com o objectivo de reforçar a coesão económica e social, permitindo a criação de agrupamentos de cooperação dotados de personalidade jurídica e eliminando, assim, os obstáculos à cooperação territorial.

boa relação entre Portugal e Espanha; a eventual partilha da paragem de alta velocidade e de uma plataforma logística; a possibilidade de projecção comercial conjunta de ambas as cidades, através de uma plataforma logística comum; o crescente interesse cultural e linguístico recíproco, demonstrado pela grande adesão de alunos de português, bem como, no domínio do espanhol pelos Elvenses e pelos frequentes certames e visitas culturais e de lazer.

A CME entendia, assim, que se tornava necessário organizar iniciativas e serviços em comum e que era necessário um novo marco jurídico europeu, bem como de um plano estratégico conjunto. Do seu ponto de vista, a maior e melhor captação e organização de fundos financeiros externos e próprios, a harmonização interna e a projecção exterior seria superior em conjunto e em cooperação, do que em separado. Esta pretensão não viria a concretizar-se.

Também o estudo elaborado por Nunes da Silva *et al.* (2007: 106-112) identificava como estratégica esta opção de desenvolvimento de uma plataforma logística transfronteiriça Elvas/Badajoz, destacando como principais aspectos positivos:

- A localização de uma plataforma em Elvas/Badajoz foi considerada geoestratégica face a duas perspectivas: uma ibérica, pois potenciaria o corredor Lisboa/Sines/ /Madrid/resto da Europa e projectaria os portos de Setúbal, Sines e Lisboa para o interior da península, aumentando a sua competitividade, nomeadamente com a criação de um porto seco na plataforma em questão; e outra regional, pois disponibilizaria uma plataforma logística na área sudoeste de influência de Madrid e, simultaneamente, no Alto Alentejo (Fig. 2);
- O potencial de geração de emprego, não apenas através da criação de postos de trabalho directo em activi-

dades da plataforma, mas também, fruto de um efeito multiplicador, de postos de trabalho indirectos resultantes do aparecimento de novas empresas satélites, fortalecendo o combate ao desemprego e à desertificação;

- A eficiência de uma solução de plataforma partilhada entre Elvas/Badajoz, com gestão única e integrada, possibilitaria economias de escala tanto nas actividades logísticas, como nas de suporte, promovendo uma utilização mais racional dos respectivos equipamentos e infra-estruturas;
- O ordenamento do território que resultaria da captação para a plataforma de operadores logísticos e outros que começariam a aparecer, de forma dispersa, ao longo do traçado da A6, em instalações geralmente subdimensionadas, isoladas e sem a qualidade exigida pelas grandes empresas;
- A visibilidade à escala europeia e mundial uma vez que poderia ser a primeira plataforma transfronteiriça europeia pensada, discutida e implementada de raiz, o que, definitivamente, poderia ser uma vantagem também em termos de imagem de marca e de *marketing*, potenciando a atracção de investidores. De facto já existe outra plataforma transfronteiriça, a plataforma basca *Euskadi/ /Aquitania*, mas resultou da união de duas plataformas existentes e fisicamente separadas, embora geridas conjuntamente;
- A perspectiva de forte apoio financeiro pela União Europeia, não só porque a plataforma transfronteiriça Elvas/Badajoz estaria integrada nas regiões do Alentejo e Extremadura (regiões Objectivo 1), como também devido à existência de um novo instrumento jurídico – o AECT, para o período 2007-2013, que asseguraria um tecto único jurídico, permitindo assim uma uniformização dos aspectos legais e fiscais.

FIG. 2. POSICIONAMENTO DA FUTURA PLATAFORMA DE ELVAS NA REDE IBÉRICA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS



Fonte: Nunes da Silva *et al.* (2007).

Em 2006 registavam-se, no concelho de Elvas, diversas iniciativas locais de investimento público e privado na área da logística e afins (indústria, comércio e serviços) enquadradas por vários planos de pormenor (PP). Evidenciam-se, quer pela sua dimensão, quer pela sua incidência no território em estudo ou na sua proximidade, os PP do Parque Industrial de Elvas (152 ha) e do Parque Logístico e Comercial de Elvas (117 ha) (Fig. 3), ambos em fase de elaboração.

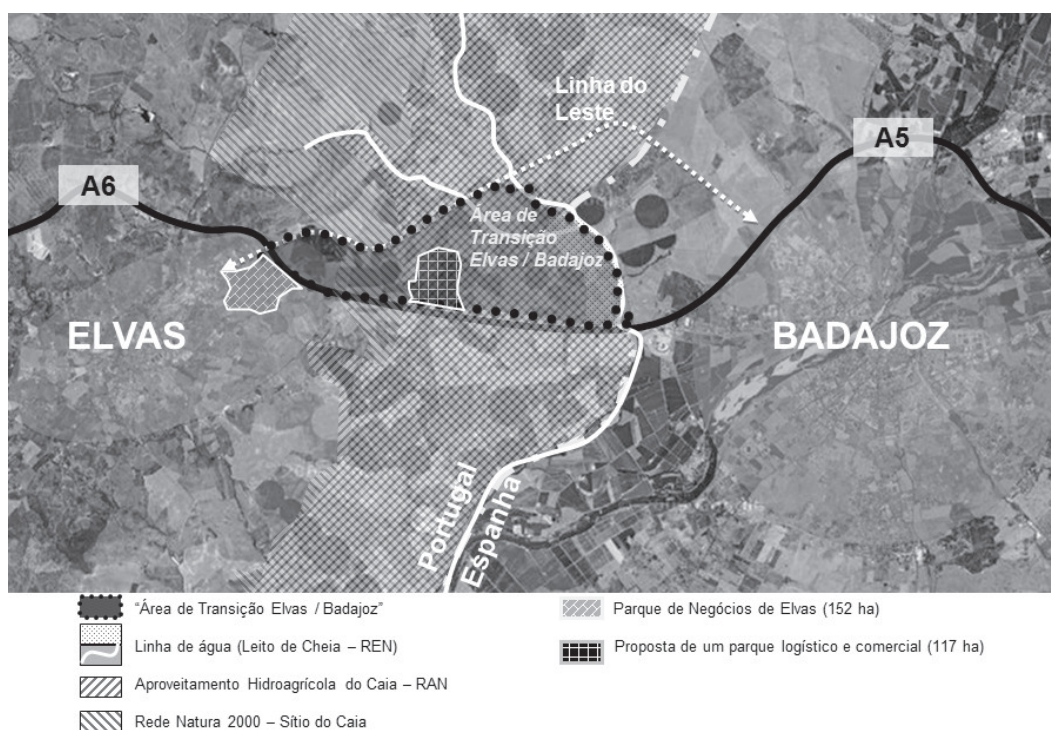
A proposta do Parque Logístico e Comercial de Elvas<sup>2</sup>, localizado em pleno aproveitamento hidroagrícola do Caia e em Rede Natura, incidia numa zona classificada no Plano Director Municipal (PDM) como 'área agrícola preferencial (solos RAN – Reserva Agrícola Nacional)'. De acordo com a memória justificativa da proposta, o investimento previa a criação de 14 000 postos de trabalho directos e 7000 indirectos. Esta intenção de investimento vinha assim

justificar ou reforçar a pertinência da elaboração de uma *Estratégia e Esquema Espacial de Desenvolvimento para a área de transição Elvas/Badajoz*.

Conforme Nunes da Silva *et al.* (2007: 101), o desenvolvimento e o ordenamento da área de Transição Elvas/Badajoz dever-se-ia basear, entre outros aspectos, na aposta da logística como um dos motores de desenvolvimento do concelho de Elvas, compatibilizando-a com a preservação dos valores naturais.

Esta questão da preservação dos valores naturais prende-se, por um lado com a presença de espécies e *habitats* classificados ao abrigo da Rede Natura 2000 (com níveis de protecção e exigências de gestão territorial especificadas no respectivo Plano Sectorial) e, por outro, com as características biofísicas particulares ligadas à necessidade de conservação da água e do solo (Fig. 3). Encontram-se

**FIG. 3. LOCALIZAÇÃO DOS PP EM APRECIACÃO NA PLANTA DE ORDENAMENTO DO PDM DE ELVAS (EM VIGOR DESDE 1997)**



<sup>2</sup> Proposta de ocupação: i) logística e equipamento de apoio: serviços de apoio ao camionista (inclui oficina, hotel e armazéns), escritórios ANTRAM, parque de logística (inclui armazém geral e frio), estação de abastecimento de combustível, depósito de água, recolha de resíduos sólidos, depósito de gás e ETAR. à área total de lotes aproximadamente igual a 20 ha; ii) serviços e comércio: hipermercado, centros comerciais, comércio, *factory* com 74 lojas, centro de ócio, hotel/centro de congressos, restaurantes, quatro conjuntos de escritórios/serviços (total de 45 unidades) à área total de lotes aproximadamente igual a 33 ha; iii) estrutura verde: *boulevard I* ou 'pradaria park', *boulevard II* ou 'pinhal radical', agro-parque (zona de tampão com cerca de 13 ha) e outras zonas verdes de enquadramento.

nesta situação as áreas de risco de cheias, protegidas ao abrigo da Reserva Ecológica Nacional (REN) e os solos que, pela sua natureza específica, se encontram protegidos ao abrigo da RAN. Acresce que estes solos registaram aumento significativo da sua produtividade na sequência de investimento público na infra-estruturação de uma área de regadio – o Aproveitamento Hidroagrícola (AH) do Caia.

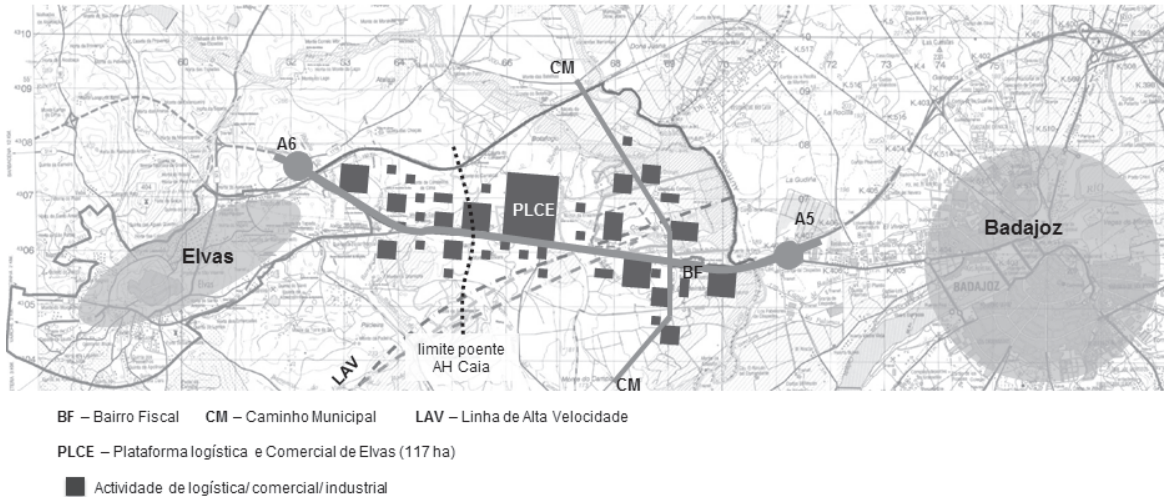
É neste quadro ambiental e económico que foram apresentadas naquele estudo três alternativas de crescimento da logística e respectivas actividades associadas, às quais se adicionou uma quarta alternativa que abarca uma forma de crescimento associada à inexistência de planea-

mento, mas que, por não ser desejável, é designada por 'alternativa 0' (Figs. 4, 5, 6 e 7 e Quadro 2).

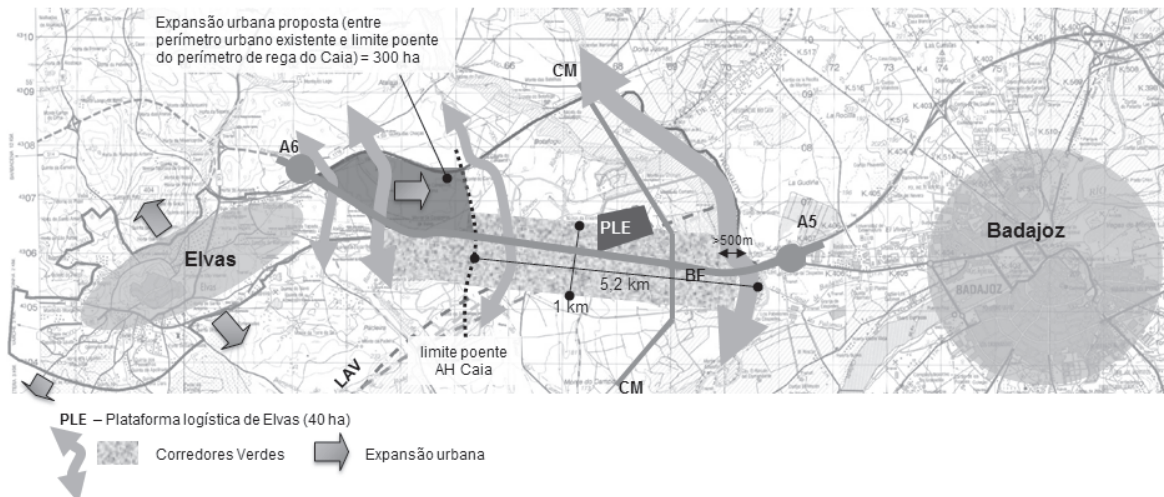
Pode concluir-se desta sistematização do ponto da situação para 2006 que, embora se ponderasse a viabilidade da

logística em Elvas numa perspectiva ibérica, o foco do problema incidia na determinação da melhor localização para a plataforma de Elvas, na 'área de transição Elvas/Badajoz', que minimizasse os impactos negativos no ambiente.

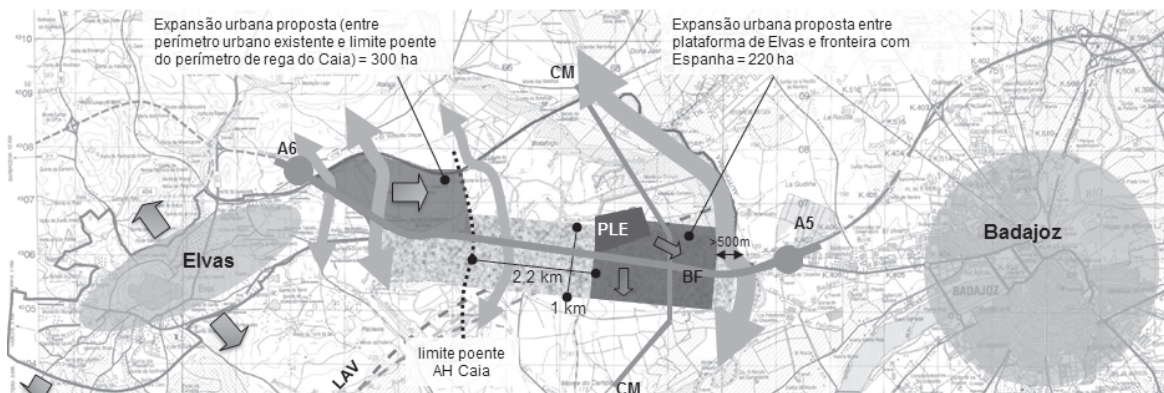
**FIG. 4. ALTERNATIVA 0: CRESCIMENTO ESPONTÂNEO E DISPERSO**



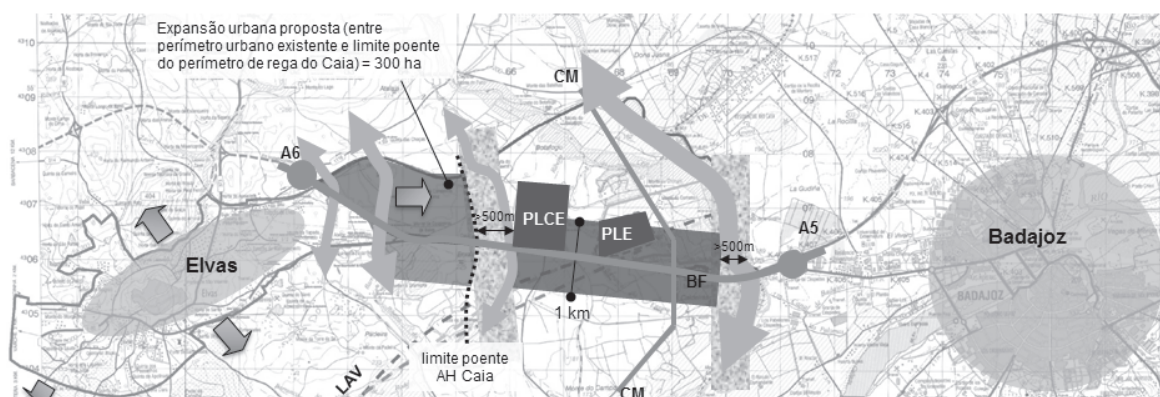
**FIG. 5. ALTERNATIVA 1: CRESCIMENTO NUCLEADO, SEM EXPANSÃO NO AH DO CAIA**



**FIG. 6. ALTERNATIVA 2: CRESCIMENTO NUCLEADO, COM EXPANSÃO NO AH DO CAIA**



**FIG. 7. ALTERNATIVA 3: CRESCIMENTO LINEAR**



Fonte: Nunes da Silva *et al.* 2007: 118-120.

**QUADRO 2. CARACTERIZAÇÃO SINTÉTICA DAS ALTERNATIVAS DE CRESCIMENTO PARA A ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ**

Alternativas de Crescimento	Características	Principais Aspectos Positivos e Negativos	
		(+)	(-)
<b>0 – Não planeado</b>	Proliferação de construções de forma espontânea e dispersa em espaço rural, na proximidade da rede viária existente.	Não têm.	Inúmeros.
<b>1 – Nucleado sem expansão no AH do Caia</b>	Plataforma logística localizada na Herdade da Comenda; área de expansão urbana com cerca de 300 ha (a poente), eventualmente destinada a usos comerciais, industriais e de logística urbana; restante área permanece afectada ao uso agrícola.	Protege valores ambientais e paisagísticos.	Não potencia relação de proximidade a Badajoz.
<b>2 – Nucleado com expansão no AH do Caia</b>	Plataforma logística localizada na Herdade da Comenda; duas áreas de expansão urbana, uma de uso mais urbano (a poente), e outra (a nascente) que surge na continuidade dos usos industrial/logístico entre Elvas e Badajoz. A expansão desta área está dependente do sucesso da actividade logística e do preenchimento da plataforma, destinando-se essencialmente a actividades de logística e complementares (comerciais, industriais, etc.); restante área permanece afectada ao uso agrícola.	Favorece maior relação com Badajoz (plataforma com contiguidade física (Elvas/ /Badajoz). Ao ter uma área de expansão adjacente à plataforma, promove uma estratégia de localização ordenada e de sinergias entre actividades económicas.	Degradação da paisagem. Excessiva extensão do perímetro urbano, tendo em consideração que também se prevê expansão em torno da plataforma logística de Elvas.
<b>3 – Linear</b>	Plataforma logística localizada na Herdade da Comenda; privilegia-se a localização determinada pela iniciativa privada; de uma forma planeada delimita-se um contínuo urbano linear ao longo da AE 6 (zona potencialmente mais apetecível para a captação de investimento na área da logística) e identificam-se os corredores a proteger (quatro corredores ecológicos N/S) com o objectivo de garantir a continuidade dos ecossistemas e dos ciclos biogeoquímicos.	Responde às estratégias da iniciativa privada em termos de diminuição dos custos de implantação, o que pode ser importante para o desenvolvimento de actividades económicas no concelho de Elvas.	Elevada degradação da paisagem. Põe em causa o AH do Caia.

Fonte: Baseado em Nunes da Silva *et al.* (2007: 121-122).

### 3. O NOVO CONTEXTO DE 2010

O ponto da situação de 2010 é caracterizado por novos desenvolvimentos: na área da logística em que, fruto da actual crise financeira, a euforia em torno dos investimentos locais nas actividades de logística e afins, aparentemente, esmoreceu; na área da cooperação transfronteiriça, com a criação do EUROACE – euro-região que envolve as regiões Alentejo/Centro/Extremadura; e na área do planeamento territorial com a aprovação dos planos muni-

cipais de ordenamento do território para os concelhos de Elvas e de Badajoz.

#### 3.1. PERSPECTIVAS PARA À PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS /BADAJOZ

Em 2010, face às informações disponíveis (Quadro 3), constata-se que a viabilidade de uma plataforma logística conjunta e territorialmente contígua entre Elvas e Badajoz continua incerta.

**QUADRO 3. LINHA CONVENCIONAL DE MERCADORIAS E DE ALTA VELOCIDADE E PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS: SÍNTESE DAS INTENÇÕES DE INVESTIMENTO E COMPROMISSOS ASSUMIDOS E DAS QUESTÕES EM ABERTO COM RELEVÂNCIA PARA A ÁREA DE TRANSIÇÃO ELVAS/BADAJÓZ, EM 2010**

	<b>Linha Convencional de Mercadorias</b>	<b>Linha de Alta Velocidade (AV)</b>	<b>Plataforma Logística de Elvas</b>
<b>Intenções/ /Compromissos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definido o traçado da linha: Sines, Poceirão, Casa Branca, Évora, Elvas, as obras dos diferentes troço já se encontram em execução ou com início previsto até final de 2010 (www.refer.pt consultado a 30/8/2010).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definido o corredor AV na zona do Caia.</li> <li>Definidas as estações de AV: passageiros (em Badajoz) e mercadorias (em Elvas).</li> <li>Definido o modelo de exploração AV passageiros (empresa luso-espanhola).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definida a localização das plataformas de Elvas (Herdade da Comenda) e de Badajoz (a noroeste da cidade) e com os terrenos já adquiridos, a plataforma de Badajoz está mais avançada, encontrando-se o projecto (classificado como PIR – projecto de interesse regional) em elaboração para começar a ser executado em 2011 (www.europress.es de 5/2/2010).</li> </ul>
<b>Questões em Aberto</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Exploração AV mercadorias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plano Sectorial da Rede Nacional de Plataformas Logísticas em elaboração.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articulação entre a linha convencional e AV.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Não se perspectiva qualquer cooperação numa gestão conjunta das duas plataformas.</li> <li>Modelo de articulação e de gestão das infra-estruturas logísticas de Caia/Badajoz.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articulação entre linha convencional e AV e as plataformas logísticas.</li> </ul>		

Fonte: Elaboração própria com base em reuniões e pesquisa documental.

Do lado português, a solução aponta para uma plataforma logística composta por uma área de 60 ha ligada às actividades logísticas primárias associadas à interface rodo-ferroviária e ferro-ferroviária e uma área envolvente com cerca de 300 ha para as actividades logísticas secundárias e outras. Esta proposta localiza-se na Herdade da Comenda, perto da fronteira junto da futura paragem de mercadorias da Rede Ferroviária de Alta Velocidade em Elvas, como consta no PDM de Elvas, publicado no *Diário da República*, a 2 de Fevereiro de 2010.

Do lado espanhol as intenções são claras. A construção anunciada e publicitada de uma infra-estrutura para actividades logísticas, comerciais, industrial e outras. Para tal, foi recentemente divulgada (www.europress.es de 5/2/2010) a existência de um Projecto de Interesse Regional para a região da Extremadura para o desenvolvimento da Plataforma Logística del Suroeste Español, com uma área total de 510 ha e localizada a noroeste de Badajoz. A Entidad Estatal del Suelo (SEPES) adquiriu os terrenos em causa, estando 132 ha destinados a actividades primárias ligadas à logística de interface entre a ferrovia e a rodovia. O investimento total rondará os 100 milhões de euros, prevendo-se que as obras arranquem no início de 2011, com um prazo de execução de 18 a 24 meses.

Tendo em consideração as últimas informações disponíveis (final de 2010) sobre as intenções de ambos os lados da fronteira, a cooperação entre Elvas e Badajoz perspectivada em Nunes da Silva *et al.* (2007: 101-113) para a realização de uma plataforma transfronteiriça única já não parece possível, pelo menos nos moldes então previstos. Aparentemente, ambos os países apostam agora em projectos que, excluindo a dimensão, são muito idênticos, nomeadamente:

- Na importância dada ao corredor Lisboa/Sines/Madrid/resto da Europa e na projecção dos portos de Setúbal, Sines e Lisboa para o interior da península;
- Na instalação em Elvas/Badajoz de uma plataforma logística intermodal (rodo-ferroviária) regional, ocupando territorialmente uma área actualmente não abrangida/servida por outra infra-estrutura do género, tanto do lado português como do lado espanhol da fronteira;
- Na existência de uma linha ferroviária de alta velocidade, que no caso português atravessa a área da plataforma e no caso espanhol é adjacente;
- Na atracção para as plataformas logísticas, ou melhor, para as áreas adjacentes a estas, de, entre outras, empresas de caris comercial, industrial (com ênfase na montagem final de alto valor acrescentado), de investigação e desenvolvimento;
- No aproveitamento de fortes apoios da União Europeia para a concretização de objectivos específicos (convergência e competitividade), pois ambas as regiões envolvidas são regiões Objectivo 1.

### 3.2. O ENQUADRAMENTO LEGAL PARA A COOPERAÇÃO TRANSFRONTEIRIÇA

Em 2009, formalizar-se-ia o acordo de criação da EUROACE – euro-região que envolve as regiões Alentejo/Centro/Extremadura (protocolo publicado no *Diário da República* a 29/12/2009). A EUROACE tem, entre outras, as funções de coordenação conjunta de soluções para problemas comuns, de concepção de estratégias transfronteiriças de desenvolvimento territorial, de promoção da cooperação entre agentes económicos do espaço territorial

transfronteiriço, com o objectivo de atrair investimentos e iniciativas empresariais para a zona fronteiriça, e de preparação de projectos e propostas que possam beneficiar de financiamento público ou privado de carácter nacional, europeu ou internacional.

Se, por um lado, existe o enquadramento legal para a cooperação, não é evidente que esta cooperação se concretize porque as bases necessárias para o desenvolvimento de um processo colaborativo possam não estar consolidadas, porque o trabalho associado à determinação de uma visão comum ou à identificação de interesses comuns possa não ter sido desenvolvido, ou ainda porque as oportunidades e os ganhos mútuos, associados a um trabalho de colaboração, possam não ter sido reconhecidos pelos actores envolvidos no processo de planeamento, tal como identificado por vários autores em contextos semelhantes (e.g., Covey, 2004; Gray, 1989; Healey, 1997; Meadow, 2008).

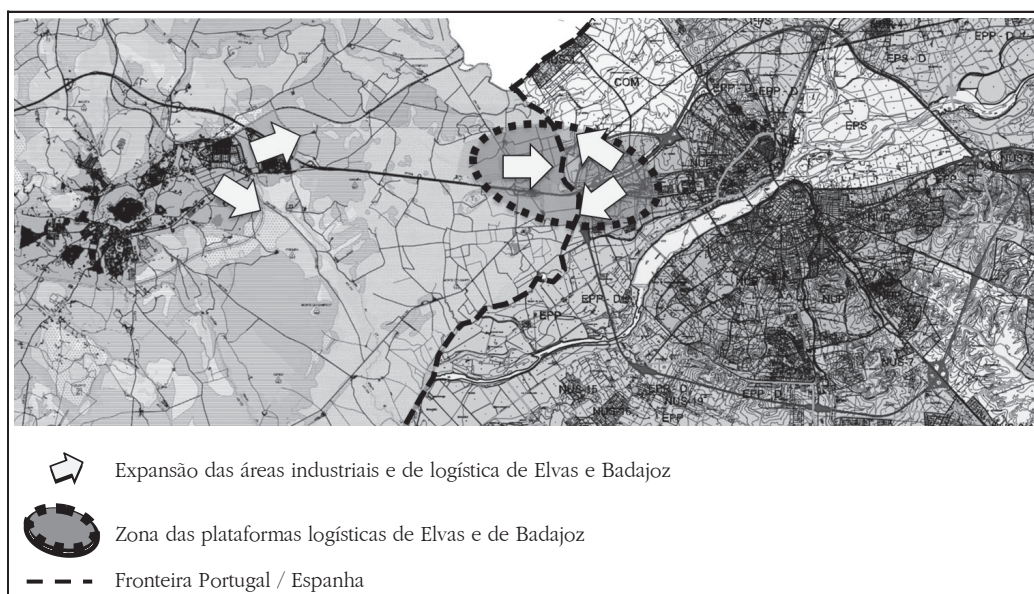
Não se pretendendo avaliar o contexto para a concretização de um processo colaborativo, coloca-se a questão:

Qual o modelo de gestão e de ordenamento que melhor serve os interesses do território transfronteiriço Elvas/Badajoz?

### 3.3. O PLANEAMENTO TERRITORIAL NA ZONA DO CAIA

Analisando o PDM de Elvas, publicado no *Diário da República* a 2/2/2010, e o Plano General Municipal (PGM) de Badajoz, publicado no *D.O.E.* a 7/11/2007, constata-se que os respectivos perímetros urbanos se expandem na direcção da fronteira, com uma ocupação dominante afecta ao uso industrial e a actividades associadas à logística (Fig. 8).

**FIG. 8. EXTRACTO DAS PLANTAS DE ORDENAMENTO DO PDM DE ELVAS E DO PGM DE BADAJOZ, COM ANOTAÇÕES NOSSAS**



Fonte: Elaboração própria com base na Plantas de Ordenamento do PDM de Elvas e do PGOU de Badajoz.

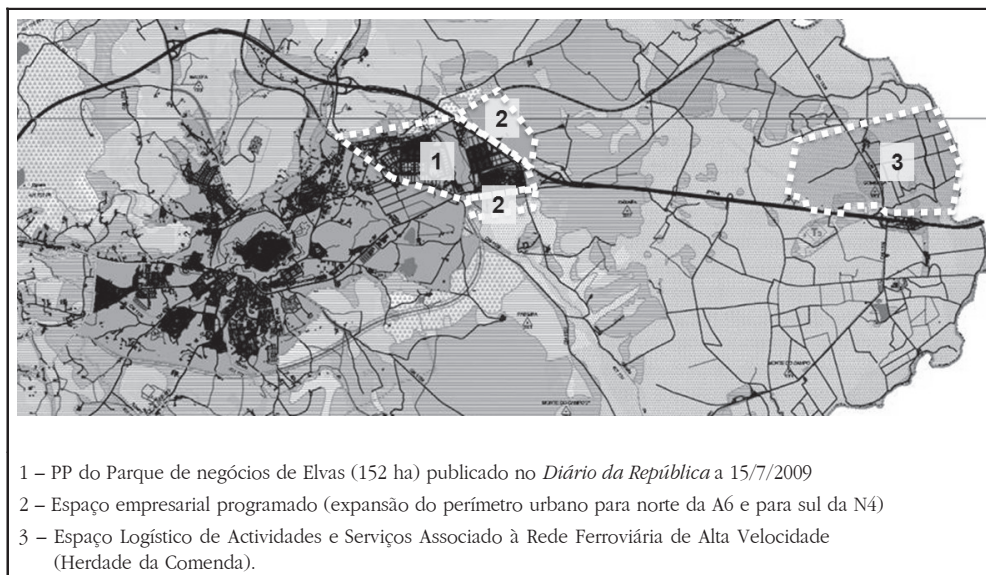
O modelo de crescimento preconizado no PDM Elvas apresenta características idênticas ao da alternativa de crescimento 2 proposta no estudo do CESUR (Nunes da Silva *et al.*, 2007), prevendo a expansão de actividades industriais e logísticas quer na contiguidade das áreas industriais existentes, quer na contiguidade da nova plataforma logística a localizar na Herdade da Comenda (Fig. 9). Ou seja, o modelo de ordenamento do PDM impede a pulverização de investimentos de iniciativas privadas, com localizações *ad-hoc* em área de Rede Natura 2000 e no AH do Caia, mesmo que consideradas importantes para o desenvolvimento do concelho de Elvas.

No entanto, tendo em consideração a legislação publicada recentemente, que determina que a execução das áreas de expansão definidas nos PDM deve ser realizada durante

o período de vigência destes Planos<sup>3</sup>, entende-se que a expansão industrial prevista para nordeste do perímetro urbano de Elvas, ocupando uma área agrícola em exploração, é excessiva dado que as zonas industriais delimitadas no PDM de 1997 ainda estão por ocupar, entre as quais se inclui a área do PP do Parque Industrial de Elvas, com 152 ha.

<sup>3</sup> De acordo com o Decreto-Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de Maio de 2009, a classificação do solo como urbano deve observar, entre outros critérios o seguinte: existência ou garantia de provisão, no horizonte do plano municipal de ordenamento do território, de infra-estruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações.

**FIG. 9. EXTRACTO DA PLANTA DE ORDENAMENTO DO PDM DE ELVAS  
(PUBLICADO NO DIÁRIO DA REPÚBLICA A 2/2/2010) COM ANOTAÇÕES NOSSAS**



Fonte: Elaboração própria com base na Planta de Ordenamento do PDM de Elvas.

#### 4. PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA LOGÍSTICA E PARA O PLANEAMENTO TERRITORIAL NA ZONA DO CAIA

Os grandes investimentos públicos previstos para o território fronteiriço de Elvas obrigam a repensar os pressupostos subjacentes ao planeamento territorial desenvolvido no passado recente (2006) e em vigor (em 2010), equacionando-se os constrangimentos e as oportunidades para o desenvolvimento da logística e para o ordenamento do território na zona do Caia.

##### 4.1. CENÁRIOS PARA O FUTURO DA LOGÍSTICA NA ZONA DO CAIA

Considerando as intenções manifestadas pelas entidades responsáveis de ambos os lados da fronteira, as perspectivas futuras podem ser opostas: de **competição**, de **cooperação** ou de **colaboração** entre as duas plataformas.

##### A – Cenário de competição

O cenário de competição entre as duas plataformas, em face das decisões e intenções conhecidas e públicas, é um cenário muito provável. Neste contexto, a estratégia portuguesa para a localização da plataforma em Elvas não pode assentar numa simples réplica da plataforma de Badajoz. Esta situação deve-se, entre outros factores, à maior rapidez do lado espanhol na implantação e operacionalização deste tipo de infra-estruturas, ao facto de o sistema logístico de plataformas espanhol se encontrar bastante mais avançado do que o português e à maior dimensão económica da área de influência de Badajoz/Extremadura relativamente à de Elvas/Alentejo.

De facto, dificilmente neste cenário a plataforma de Elvas estará em condições de captar mercadorias, de e para Espanha, à plataforma de Badajoz. Mais, com grande probabilidade, o acesso das mercadorias espanholas aos portos nacionais visados (Lisboa, Setúbal e Sines) será feito através da futura plataforma do Poceirão. Não havendo ligação prevista em linha férrea directa entre Sines e Elvas ([www.refer.pt](http://www.refer.pt) consultado a 30/8/2010), não é razoável pensar-se que as mercadorias marítimas e as recolhidas e distribuídas no mercado nacional e consolidadas na plataforma do Poceirão sejam novamente movimentadas na plataforma em Elvas. Qualquer mercadoria com origem/destino na Espanha ou é, caso necessite, manipulada (incorporação de valor ou consolidação) em território nacional no Poceirão (tirando partido da capacidade lá instalada) ou em território espanhol na plataforma de Badajoz, uma vez que esta já estará integrada no sistema logístico de plataformas espanhol.

Assim, neste cenário, a plataforma de Elvas acabará não só por ter concorrência da plataforma de Badajoz, como também da plataforma portuguesa do Poceirão no que respeita às mercadorias de e para Espanha. Restam, então, à plataforma de Elvas as mercadorias nacionais geradas (ou cujo valor é acrescentado) e as mercadorias distribuídas na sua área de influência, prevista no sistema de plataformas logísticas portuguesas (Plano Portugal Logístico, [www.moptc.pt](http://www.moptc.pt) consultado a 9/5/2006).

Para que este cenário tenha sucesso é necessário atrair para a área de influência da plataforma a localizar em Elvas investimentos capazes de gerar ou acrescentar valor às mercadorias. Tal só poderá ocorrer com o apoio concertado das entidades públicas portuguesas centrais e locais.

Adicionalmente, o facto de a localização da paragem de mercadorias do comboio de alta velocidade se encontrar

prevista na plataforma de Elvas será um factor que potenciará a atracção de actividades de elevado valor acrescentado. Estas actividades poderão gerar ou transformar mercadorias de baixo valor acrescentado (por exemplo, oriundas do modo marítimo) em mercadorias de elevado valor acrescentado que habitualmente utilizam o avião como modo transporte, beneficiando assim de um serviço de transporte com custos comparativamente mais reduzidos (www.spiegel.de, consultado a 13/2/2008).

Por último, e para que este cenário seja viável, é ainda fundamental que:

- os custos de acesso e operação da plataforma logística em Elvas sejam competitivos quando comparados com os custos de recurso à plataforma de Badajoz;
- os níveis de serviço da plataforma de Elvas sejam elevados; e
- todos os processos de planeamento, implementação e operacionalização dos investimentos e da plataforma em Elvas sejam integrados, faseados e escalonados correctamente no tempo e no espaço.

## B – Cenário de cooperação

Em termos genéricos, é perceptível alguma cooperação entre Portugal e Espanha. Recentemente foi notória a vontade de as entidades públicas espanholas, centrais e locais, cooperarem com as entidades públicas centrais e com os portos portugueses susceptíveis de alavancar o sucesso da plataforma em Badajoz (www.cotizalia.com, consultado a 14/6/2010), assegurando a entrada em Espanha e respectivo sistema logístico dos produtos que chegam a Portugal por via marítima. No entanto, os ecos que vão aparecendo sobre este assunto não anunciam intenções de cooperação com as entidades públicas locais portuguesas de Elvas. Assim, o cenário de cooperação entre as futuras plataformas apresenta uma probabilidade reduzida, em particular se do lado português as entidades públicas centrais, de forma concertada com as entidades locais, não se envolverem nesse sentido.

Contudo, num cenário de cooperação entre as duas plataformas, fisicamente separadas pela fronteira, a cooperação deverá assentar na complementaridade das actividades desenvolvidas em cada uma das plataformas. Evita-se assim a duplicação de equipamentos susceptíveis de economias de escala e de mercados que potenciem, mais tarde ou mais cedo, cenários pontuais de competição. Face às características que distinguem as duas plataformas (por exemplo, a plataforma de Elvas terá a paragem de mercadorias do comboio de alta velocidade) e dentro de um ambiente de cooperação e benefício mútuo, estas deverão especializar-se em determinadas actividades, mercados e/ou áreas de influência.

Na realidade, mantêm-se as recomendações sugeridas para o sucesso da plataforma de Elvas no caso do cenário de competição, com a diferença de que estas devem ser encaradas e desenvolvidas tendo como pano de fundo um ambiente de cooperação e concertação com a plataforma de Badajoz.

No entanto, o potencial do cenário de cooperação entre as plataformas de Elvas e Badajoz pode ser fortemente aumentado se algumas das decisões, em alguns casos ainda meras intenções, forem postas em causa e reequacionadas no sentido da cooperação entre plataformas. Para tal, é imprescindível que as entidades públicas portuguesas centrais, em articulação com as entidades locais de Elvas, apostem nessa cooperação. Assim, este cenário de cooperação alargada, em que as duas plataformas se mantêm territorialmente separadas, pode caracterizar-se da seguinte forma:

- A localização das paragens de mercadorias e de passageiros do comboio de alta velocidade, actualmente previstas para Elvas e para Badajoz, respectivamente, é coincidente, ou na plataforma de Elvas ou na de Badajoz. Deste modo são rentabilizadas não só as infra-estruturas mas também os níveis de serviço das mesmas são melhorados;
- As duas plataformas têm entre si ligações rápidas em linha de caminho-de-ferro convencional e por rodovia, de forma a permitir que os fluxos internos se realizem eficazmente e de forma económica. Possibilitar-se-ia assim que as operações de ambas as plataformas sejam ainda mais integradas e que as capacidades dos equipamentos e operadores logísticos lá instalados sejam eficientemente utilizadas;
- Existe um tecto jurídico único para ambas as plataformas, que facilitará, por exemplo, a gestão centralizada e única das duas plataformas e a criação de um porto seco numa das plataformas que fomentará o acréscimo do fluxo de cargas dos portos de Lisboa, Setúbal e Sines;
- Existe uma forte imagem de marca associada a uma plataforma internacional (na realidade, uma única plataforma com dois pólos integrados de uma forma eficaz e eficiente, um em Elvas e outro em Badajoz), com ligações à linha de comboio convencional e de alta velocidade e a importantes portos atlânticos, ligada a um caso de boas práticas de colaboração transfronteiriça na União Europeia, etc. Esta imagem representa um argumento de *marketing* fundamental para o sucesso na captação de fundos da União Europeia e de investimento privado.

Caso o cenário de cooperação alargada entre as plataformas a localizar em Elvas e em Badajoz seja possível, o modelo de cooperação poderá ser semelhante ao utilizado no caso de sucesso da plataforma transfronteiriça Euskadi/Aquitania, entre a Espanha e a França (www.pl-ae.com consultado a 27/7/2010). No entanto, em alguns aspectos o modelo de cooperação pode e deve ser melhorado dado que o caso em comparação partiu de duas plataformas já existentes e no caso de Elvas e de Badajoz as plataformas ainda não passam de projectos futuros.

## B – Cenário de colaboração

Por último, um cenário de colaboração, que permitiria maximizar os resultados globais e individuais para ambas

as regiões (Elvas e Badajoz), passaria por abandonar o imperativo da existência de duas plataformas territorialmente separadas e apostar numa plataforma única e conjunta, neste caso possível pela quase continuidade geográfica entre áreas consideradas em Elvas e em Badajoz. Neste cenário a plataforma e as actividades associadas poder-se-iam situar no local mais adequado para o efeito (independentemente de ser em Elvas ou Badajoz).

#### 4.2. RISCOS E DESAFIOS NO PLANEAMENTO TERRITORIAL DA ZONA DO CAIA

Com base nos modelos de ordenamento propostos no trabalho desenvolvido por Nunes da Silva *et al.* (2007) e nas opções de planeamento municipal definidas pela Câmara Municipal de Elvas para o território fronteiriço do Caia, em 2006 e em 2010, evidenciam-se neste capítulo os riscos e os desafios com que o planeamento territorial se depara.

##### A – O argumento da ‘criação de postos de trabalho’

Em primeiro lugar, constata-se que a ‘criação de postos de trabalho’ continua a ser o argumento mais convincente dos privados para a aprovação das suas intenções de investimento em áreas cujo preço do solo apresenta um valor bastante atractivo (solo rural, áreas protegidas, Rede Natura 2000 ou Reservas Agrícola e Ecológica Nacional). No caso específico da área de transição Elvas/Badajoz, a intenção de investimento do Parque Logístico e Comercial de Elvas, que previa a criação de 14 000 postos de trabalho directos e 7000 indirectos e situado em pleno AH do Caia e em Rede Natura 2000, não veio a ser viabilizado no PDM de Elvas, aprovado em 2010, mas não deixou de representar um factor importante na determinação das alternativas de crescimento apresentadas no trabalho realizado por Nunes da Silva *et al.* (2007).

Cabe, assim, aos agentes de planeamento, munidos dos necessários especialistas, procederem a uma leitura crítica do projecto, numa perspectiva global e de longo prazo, implementando, em caso de aprovação do projecto, os necessários requisitos contratuais e procedimentos fiscais.

##### B – A postura expansionista dos planos

Esta postura manifesta-se na oferta de áreas urbanizáveis excessivas delimitadas nos PDM de primeira geração (que permitiriam o alojamento para 35 milhões de habitantes em Portugal Continental), cujos efeitos perversos têm sido amplamente discutidos (*e.g.*, Correia, 2001; Pardal *et al.*, 2000; Pardal, 2006). Mesmo com a legislação vigente que condiciona a transformação de solo rural em solo urbano (Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 25/9/2009), com o objectivo de promover um crescimento urbano sustentável (Frey, 2001), os PDM de segunda geração têm mantido a postura expansionista característica dos PDM anteriores, dos quais o PDM de Elvas não é excepção.

Entende-se que existe aqui um erro de avaliação ao considerar que uma vasta oferta de solo classificado como ‘urbanizável’ pode reduzir o preço do solo e consequentemente tornar a atracção de investimento mais competitiva.

No caso específico do PDM de Elvas, a classificação de uma grande área afecta ao uso industrial e de actividades relacionadas com a logística apresenta dois riscos: um associado ao facto de a dimensão excessiva de solo poder não promover a integração que se requer numa plataforma logística e, o outro, ao facto de poder atrair empresas que não têm a ver com o modelo da plataforma (Soares, 2006).

##### C – Ausência de pró-actividade

A classificação do solo preconizada no âmbito do planeamento municipal acaba por representar uma limitação do planeamento territorial. De facto, não é o planeamento físico que altera a dinâmica económica dos territórios (ainda que possa funcionar como um obstáculo ou um facilitador à localização e desenvolvimento de actividades económicas), mas sim a dinâmica da procura. Aqui a postura reactiva do planeamento em detrimento da postura pró-activa (ver as distinções entre estas duas escolas de pensamento em Mintzberg, 2009) não promove a captação dos investimentos privados que se pretendem para o desenvolvimento da região.

Associada à questão da captação de investimento privado, e incorrendo noutro erro de avaliação, está o pressuposto de que a oferta de vastas áreas urbanizáveis com planos de pormenor aprovados pode promover a captação de investimento. Por um lado, tal pensamento seria plausível dada a morosidade do processo de aprovação de planos. Contudo, por outro lado, e exemplificando com o caso do PDM de Elvas, há a tendência para uma ocupação de iniciativas avulsas e por isso mais desordenadas em áreas mais afastadas sem PP aprovado (cf. ‘Espaço Empresarial’ representado na Fig. 9), deixando um vazio nas áreas mais centrais com PP aprovado (cf. ‘Parque de Negócios de Elvas’ delimitado na Fig. 9).

Tendo em consideração as limitações acima mencionadas, o principal desafio que se coloca ao planeamento territorial (nacional, regional e municipal) é a melhoria da sua eficácia, traduzida pela capacidade de ser pró-activo (por exemplo, na procura de captação de investimento) e de cooperar (estruturando a actuação para as soluções de ganho mútuo – *win-win*) e da sua eficiência, reduzindo a burocracia associada ao processo de elaboração e execução dos planos.

## 5. CONCLUSÕES

A abordagem efectuada pelo CESUR em 2006 (Nunes da Silva *et al.*, 2007) baseou-se no pressuposto que o território, definido como a área de transição Elvas/Badajoz, se iria transformar na sequência da decisão de localização de uma plataforma logística nesse espaço. Contudo, já na

abordagem de 2006 se questionava a viabilidade da localização da plataforma logística. A reflexão apresentada nesta comunicação reforça essa leitura.

Em 2006 era pertinente apresentar um modelo de desenvolvimento territorial para uma zona designada por 'área de transição Elvas/Badajoz', limitada ao espaço entre a cidade de Elvas e o Caia, inserida na Rede Natura 2000 e no Aproveitamento Hidroagrícola do Caia. Contudo, conclui-se agora que estudar esta unidade de análise se mostra desadequado porque a **principal ameaça à localização desta infra-estrutura é a sua viabilidade económica**. As características ambientais do território e o estatuto de protecção que lhe está associado deixaram assim de constituir os principais impedimentos à ocupação e ao desenvolvimento da logística como inicialmente se pressupôs. No entanto, num cenário em que se equacione a existência de uma plataforma logística conjunta, terá de se prever no seu planeamento a integração de um corredor ecológico ao longo do troço do rio Caia e da área de risco de cheia que lhe está associada. Esta opção terá potencialmente um impacte menor sobre o Sítio da Rede Natura 2000, visto este não encontrar continuidade do lado espanhol.

Apesar das decisões já tomadas relativamente à localização das paragens de alta velocidade (de passageiros em Badajoz e de mercadorias em Elvas) e das intenções de desenvolvimento de duas plataformas, uma em Badajoz e outra em Elvas, considera-se que **ainda existe espaço para negociar o desenvolvimento de uma plataforma transfronteiriça internacional com ganhos mútuos**. Esta solução apresentaria como principais vantagens o financiamento da União Europeia em condições mais favoráveis e a forte imagem de marca associada a uma plataforma internacional.

Esta colaboração pressupõe um envolvimento concertado das entidades centrais e locais nacionais. Ao nível central, torna-se necessário clarificar qual o papel da plataforma de Elvas no Sistema Logístico Nacional, considerando, por um lado, a articulação com a plataforma do Poceirão e, por outro, a existência da plataforma de Badajoz. Em última análise, do ponto de vista estrito do Sistema Logístico Nacional, poderá não se justificar uma plataforma em Elvas. Torna-se, portanto, fundamental que este projecto seja avaliado segundo duas perspectivas:

- A perspectiva da logística, equacionando-se a sua viabilidade e complementaridade com as plataformas do Poceirão e de Badajoz;
- A perspectiva do desenvolvimento da região, considerando os efeitos multiplicadores gerados na economia por este tipo de infra-estruturas.

Ao nível local, num cenário de competição ou de colaboração com a plataforma de Badajoz e, em certa medida com a do Poceirão, caberá à Câmara Municipal de Elvas desenvolver:

- as complementaridades urbanas em relação a Badajoz, através, por exemplo, da oferta de zonas habitacionais de baixa densidade com elevada qualidade e de equi-

pamentos de turismo e lazer, aproveitando o património natural e construído que possui.

- a reserva de espaço para a localização de actividades de cariz comercial, industrial (com ênfase na montagem final de alto valor acrescentado), de investigação e desenvolvimento, entre outras, associadas à actividade logística, de preferência na zona adjacente à plataforma de Elvas (na Herdade da Comenda).

Neste contexto, o planeamento territorial deve **evoluir de um paradigma de oferta** (tipicamente excessiva face às reais necessidades de desenvolvimento urbano), assente na disponibilização de extensas áreas urbanizáveis não programadas com planos de pormenor aprovados, para cenários irrealistas de procura e para horizontes de longo prazo (o que contraria a própria filosofia que deve presidir à elaboração de um Plano de Pormenor e à sua desejável eficácia), **para um paradigma de planeamento adaptativo** em função da procura concreta e manifesta de espaços, não desprezando a dimensão temporal.

De acordo com esta lógica mais flexível, o planeamento territorial deve partir de uma abordagem estratégica – em que no caso de Elvas se aponta para uma aposta no desenvolvimento da logística, necessitando o PDM de reservar espaço para esse crescimento sem, contudo, o definir espacialmente de forma rígida – a que se sucederá suceder uma actuação mais operacional, a desenvolver em função da procura. Procedendo deste modo, evita-se uma oferta excessiva de solo urbanizável, com a consequente dispersão de actividades urbanas e industriais no território. No entanto, para que a adequação da oferta à procura seja eficaz, o preço do solo precisa de ser monitorizado, de forma a evitar a sua sobrevalorização que põe em causa a coerência dos modelos territoriais adoptados. Recomenda-se, por isso, uma gestão urbanística mais flexível ao nível da afectação dos usos do solo a determinadas actividades, mas também, em contrapartida, uma maior clareza e exigência das regras que permitem a mudança do uso do solo, bem como das condições de continuidade e compatibilidade de usos urbano-industriais que devem ser seguidas. De facto, a uma maior abertura na classificação dos usos do solo no que se refere aos vários usos admissíveis para um dado espaço, não poderá corresponder uma igual flexibilidade na aprovação das iniciativas particulares, isto é, aceitar como bom e desejável tudo o que estes apresentam em termos de ocupação, sob pena de se cair nos mesmos resultados negativos que hoje se observam na ocupação do território.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ayuntamiento de Badajoz, *Plano de Ordenación, Ordenación General (Plan General Municipal de Badajoz)* <http://www.aytobadajoz.es/es/ayto/pgm/planos/tm>, consultado em Julho de 2010.
- Covey, S. R. (2004), *The Seven Habits of Highly Effective People*. Simon and Schuster, London.

- Câmara Municipal de Elvas, *Elvas\_Guia de Apoio ao Investidor*, <http://www.cm-elvas.pt/gae/guia.htm>, consultado em 2006 e em Julho de 2010.
- Câmara Municipal de Elvas, *Plantas de Ordenamento e do perímetro Elvas/Caia (Plano Director Municipal de Elvas)*, <http://www.cm-elvas.pt/pdm.htm> consultado em Julho de 2010.
- Correia, P. (2001), 'Conflitos e Limitações dos Sistemas Actuais de Gestão Territorial', 1.º Congresso SFn de Direito do Urbanismo, Lisboa.
- Gray, B. (1989), *Collaborating. Finding Common Ground for Multiparty Problems*, Jossey-Bass Publishers, San Francisco.
- Frey, H. (2001), *Designing the City – Towards a more sustainable urban form*, Spon Press, London.
- Healey, P. (1997), *Collaborative Planning. Shaping Places in Fragmented Societies*, McMillian Press.
- Innes, J., Booher D. E. (1999), 'Consensus Building and Complex Adaptive Systems. A framework for evaluating collaborative Planning', *Journal of American Planning Association*, 65, n.º 4.
- Mintzberg, H., Ahlstrand, B., Lampel, J. (2009), *Strategy Safari*, 2<sup>nd</sup> Ed., Prentice Hall, London.
- Mocinha, N. (2007), *Eurocidade – Contributo para o Alentejo Logístico* in [www.ccdr-a.gov.pt/alentejologistico/doc/eurocidade\\_CCDRA.pdf](http://www.ccdr-a.gov.pt/alentejologistico/doc/eurocidade_CCDRA.pdf), consultado a 16 de Julho de 2010.
- Nunes da Silva, F., Arantes, A., Almeida, J. C., Ramos, I. L. (2007), *Estratégia e Esquema Espacial de Desenvolvimento da área de transição Elvas/Badajoz*, Centro de Estudos Urbanos e Regionais (CESUR), Lisboa.
- Pardal, S., Lobo, M. C., Correia, P. (2000), *Normas Urbanísticas, volume IV – Planeamento Integrado do Território*. Elementos de Teoria Crítica, Universidade Técnica de Lisboa/Direcção-Geral de Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Urbano, Lisboa.
- Pardal, S. (2006), 'Apontamentos sobre o actual regime jurídico dos planos territoriais', II Conferência – Ordenamento do Território e Revisão dos PDM, 25 e 26 de Outubro de 2006, Covilhã.
- Soares, J. B. (2006), 'Baldios logísticos vs áreas logísticas planeadas. Uma questão actual do Ordenamento do Território', Seminário 'O Impacte Económico e Territorial das Plataformas Logísticas', 4 e 5 de Maio de 2006, Administração do Porto de Leixões.

# REDE DE CIDADES EM REGIÕES DO INTERIOR – OPORTUNIDADES CRIADAS PELA AUTO-ESTRADA

## CITIES NETWORK IN INLAND REGIONS: THE INDUCED OPPORTUNITIES OF A NEW MOTORWAY

**Ana Lúcia Virtudes**

Engenharia Civil e Arquitectura, Universidade da Beira Interior  
virtudes@ubi.pt

### RESUMO/ABSTRACT

Apresenta-se um estudo das vantagens da organização das cidades em rede através da construção de auto-estradas em regiões do interior. Baseia-se num caso em Portugal, a Região da Beira Interior (RBI). O objectivo central é analisar a valorização socioeconómica da região pela auto-estrada A23, nomeadamente:

- Oportunidades turísticas ligadas ao património natural e cultural;
- Organização das cidades em rede e especialização socioeconómica.

A RBI integra um conjunto das áreas classificadas e protegidas, como a Serra da Estrela, com forte importância ambiental a nível nacional, o que potencia a actividade turística em relação à qual a A23 é um eixo de acesso determinante e imprescindível, face à falta de alternativas como seja o acesso ferroviário eficaz. A acessibilidade permitida pela A23 transforma estas áreas de paisagem protegida, associadas à protecção da natureza em pólos de atractividade turística, numa região com baixa densidade populacional, envelhecimento populacional e tecido empresarial débil pouco competitivo. A atracção de turistas durante todo o ano, através da A23, é determinante para a economia local, pela criação de postos de trabalho e riqueza, onde as alternativas de emprego escasseiam.

A A23 promove ganhos de distância/tempo nas deslocações entre as cidades da região, em particular de cariz diário residência/local de trabalho. Esta rede urbana multipolar integra um conjunto de aglomerados urbanos, aldeias, vilas e algumas cidades, dos quais se destacam Castelo Branco, Covilhã e Guarda que são as principais âncoras de fixação populacional, pólos promotores do desenvolvimento e da dinâmica socioeconómica. A A23 é o elemento de articulação entre eles, promo-

This article is about the gains of promoting cities' networks through the construction of motorways in inland regions. It is based on the Portuguese case of Beira Interior region (BIR). The main purpose is to analyze the socio-economic added value to the BIR of the Motorway A23, namely:

- The tourism opportunities linked to natural and cultural heritage;
- The organization of the cities in networks associated with a socio-economical specialization.

The BIR includes a group of areas which are classified and protected, such as the Serra da Estrela, with a strong environmental importance on a national level, which provides the potential for tourism and associated activities, to which the A23 is an indispensable element of access, given the lack of other alternatives such as efficient railways. The accessibility created by the A23 transforms these areas of protected countryside, associated with the protection of nature into attractive places for tourists, in a region marked by low density, an ageing population and uncompetitive businesses. The tourists' attraction during all the year allowed by the A23 is a decisive factor for the local economy, with regard to the employment and wealth creation in a region, where the employment alternatives are scarce.

The A23 provides gains in terms of time distances in journeys between the region's cities, in particular for those going to and from their place of work on a daily basis. This urban multi-polar network integrates a group of urban conglomerates, villages, towns, and some cities, which include Castelo Branco, Covilhã and Guarda which are the main anchors of the population and the poles which promote the development and social-economic dynamism. The A23 is the element for articulation

vendo o seu funcionamento em rede, a circulação de pessoas e bens e a especialização funcional de sectores económicos em prol da qualidade e da competitividade às escalas nacional e internacional, dada a proximidade da fronteira.

Palavras-chave: Rede de Cidades, Regiões Interiores, Auto-Estrada.

Códigos JEL: R58

## 1. INTRODUÇÃO

Este artigo pretende reflectir acerca das oportunidades de desenvolvimento socioeconómico em regiões do interior, como seja o caso da região da Beira Interior, localizada junto à fronteira com a Espanha. Estas oportunidades de desenvolvimento são escassas em regiões afastadas dos grandes centros de decisão, pelo que os importantes eixos viários como as novas auto-estradas configuram-se como elementos âncora para o seu desenvolvimento. O estudo de caso em análise é um troço da auto-estrada da Beira Interior – A23, no eixo que integra o conjunto das cidades médias da região: a norte a cidade da Guarda, seguida da cidade da Covilhã e a sul a cidade de Castelo Branco.

Este artigo descreve alguns aspectos da evolução das dinâmicas socioeconómicas e de ordenamento do território, entre 2005 e 2009 no lanço da A23 Teixoso/Alcaria,

between them, promoting their network functioning, the circulation of people and goods and the functional specialization of economic sectors in favor of quality and competitiveness on a national and international level, given the proximity of the frontier.

Keywords: Cities Network, Inland Regions, Motorway.

JEL Codes: R58

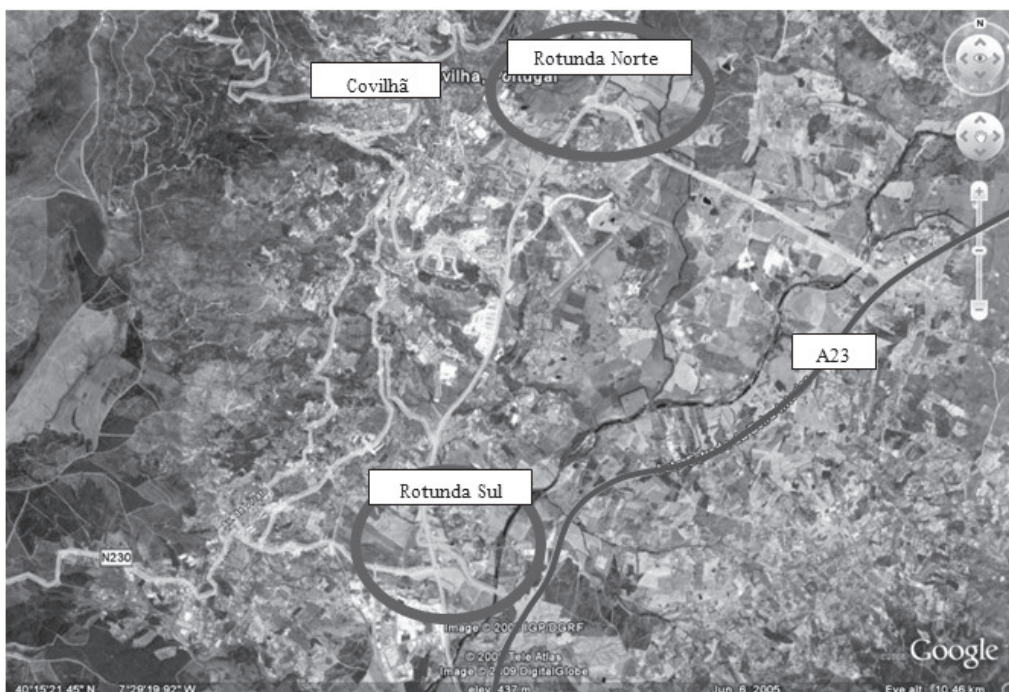
no qual se insere a ligação à Covilhã. Foram analisadas em detalhe duas áreas de estudos específicas uma a norte e outra a sul desta cidade. Trata-se de dois locais que se encontram inseridos no lanço anteriormente identificado:

- A zona da rotunda com a Estrada Nacional n.º 18 na ligação sul da A23 à cidade da Covilhã;
- A zona da rotunda com a Estrada Nacional n.º 18 na ligação norte da A23 à cidade da Covilhã.

Os objectivos definidos na monitorização deste troço da A23 foram os seguintes:

- Identificar as oportunidades turísticas associadas ao património natural e cultural da região, promovidas pela A23 e inseridas no contexto dos condicionantes aos usos do solo;
- Caracterizar o funcionamento das cidades da região em rede e a sua especialização socioeconómica, permitidas pela A23;

FIG. 1. IDENTIFICAÇÃO DAS ÁREAS A MONITORIZAR



Fonte: Google earth.

- Encontrar as linhas gerais da valorização territorial da região no contexto do ordenamento do território e enquadradas nos instrumentos de gestão territorial, nomeadamente de cariz municipal, como seja o Plano Director Municipal.

## 2. OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO CRIADAS PELA A23 NA BEIRA INTERIOR

Os contributos da A23 associados ao desenvolvimento do turismo na região da Beira Interior poder-se-ão caracterizar em duas vertentes: a protecção da natureza e as áreas de paisagem protegida e, o património cultural.

Em termos de áreas com enquadramento legal de protecção da natureza (ICN, 2000) na Beira Interior Norte, atravessada pela A23, o conjunto das áreas classificadas ao abrigo da Rede Natura 2000 e da Rede Nacional de Áreas Protegidas correspondia em 2005 a cerca de 30% da superfície total da região (PNPOT, 2007: 33). Em particular na Serra da Estrela, estas áreas classificadas ultrapassavam em 2005 os 50% da superfície total (PNPOT, 2007: 33).

Poder-se-á, portanto, concluir que as áreas a monitorizar estão integradas em regiões de forte importância ambiental a nível nacional. Este facto tem vindo a potenciar a actividade turística em relação à qual a A23 é um eixo de acesso determinante e imprescindível. Esta importância é ainda mais relevante tendo em consideração a falta de uma alternativa eficaz como seja a inexistência de um acesso através de uma via ferroviária moderna. Espera-se que a modernização da Linha da Beira Baixa reforce a orientação de fluxos de tráfego entre a Covilhã e Lisboa actualmente gerados pela A23.

Entende-se que com a acessibilidade permitida pela A23 a esta região, as áreas de paisagem protegida, associadas à protecção da natureza, como seja o Parque Natural da Serra da Estrela, não se afiguram como condicionantes aos usos do solo mas sim como importantes centros de

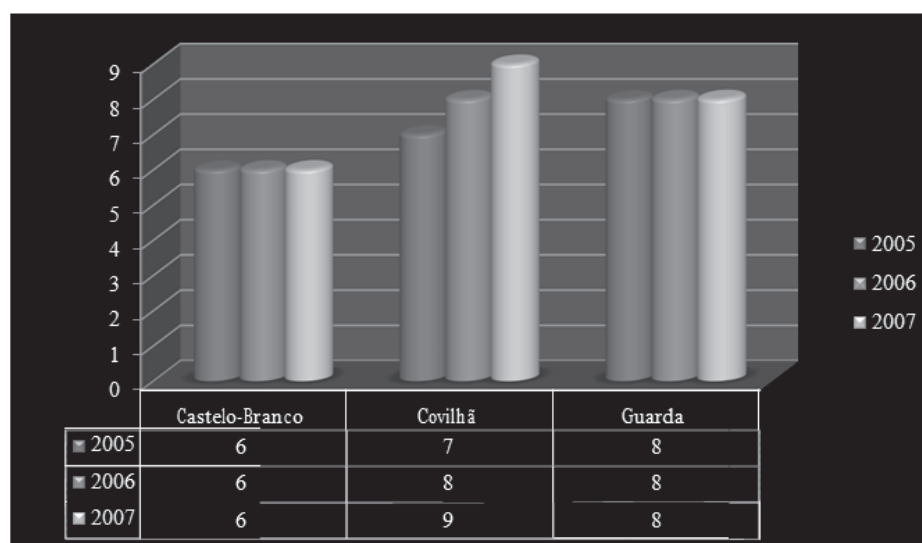
atractividade turística. Consequentemente, este dinamismo do sector do turismo impulsiona alguma dinâmica a nível socioeconómico, uma vez que através da criação de emprego gera riqueza.

A região da Beira Interior Sul caracteriza-se por (PNPOT, 2007: 50):

- Baixa densidade populacional, quando comparada com os padrões nacionais;
- Envelhecimento populacional;
- Tecido empresarial débil no qual predominam as explorações agrícolas pouco competitivas em termos comerciais.

Tendo em consideração o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território a região da Beira Interior é uma das que em todo o país regista uma maior concentração de elementos do património classificado. Estes elementos dizem respeito não apenas a edifícios isolados mas também a conjuntos de grande valor histórico e arquitectónico. Este património é um importante contributo para o desenvolvimento turístico da região. À semelhança do que se tem vindo a verificar nestes anos de A23 entre Castelo-Branco-Covilhã-Guarda em termos de acesso às áreas de paisagem protegida, ou seja ao património natural, também o desenvolvimento do sector turístico associado ao património cultural depende desta via rodoviária. Esta vertente do património cultural permite que a região através da facilidade de acesso permitida pela A23, quer a partir do Norte do país no acesso pela Guarda, quer a partir do Sul, no acesso por Torres Novas, desenvolva a actividade turística não apenas na já tradicional época de Inverno, associada aos desportos praticados na serra da Estrela, mas também noutras épocas do ano. A possibilidade de atrair turistas todo o ano, através da A23, é um factor determinante para a economia local, pela criação de postos de trabalho e consequentemente riqueza nestas populações do Interior, onde as alternativas de emprego não abundam.

**GRÁFICO 1. EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS HOTELEIROS 2005-2007/CONCELHO (CASTELO BRANCO, COVILHÃ E GUARDA)**



Em síntese, a riqueza da região em termos de património natural e cultural é um forte elemento promotor do sector do turismo devido às facilidades de acesso permitidas pela A23 a partir de qualquer ponto do país. Sugere-se associar à mobilidade permitida pela A23, a criação de um produto turístico único, característico da região que combine o património natural e cultural, a par da gastronomia, paisagem ou termalismo. Ao impacto socioeconómico positivo devido ao património natural e cultural diversificado e de qualidade associa-se a capacidade de gerar elevados fluxos turísticos promovida pela A23. Consequentemente, contribui-se para promover a economia local. A abertura do Hotel H<sub>2</sub>O em Unhais da Serra no concelho da Covilhã, que associa o lazer ao termalismo é um exemplo de destaque.

### 3. MELHORAMENTOS NA REDE VIÁRIA LOCAL E NA ACESSIBILIDADE ASSOCIADOS À A23

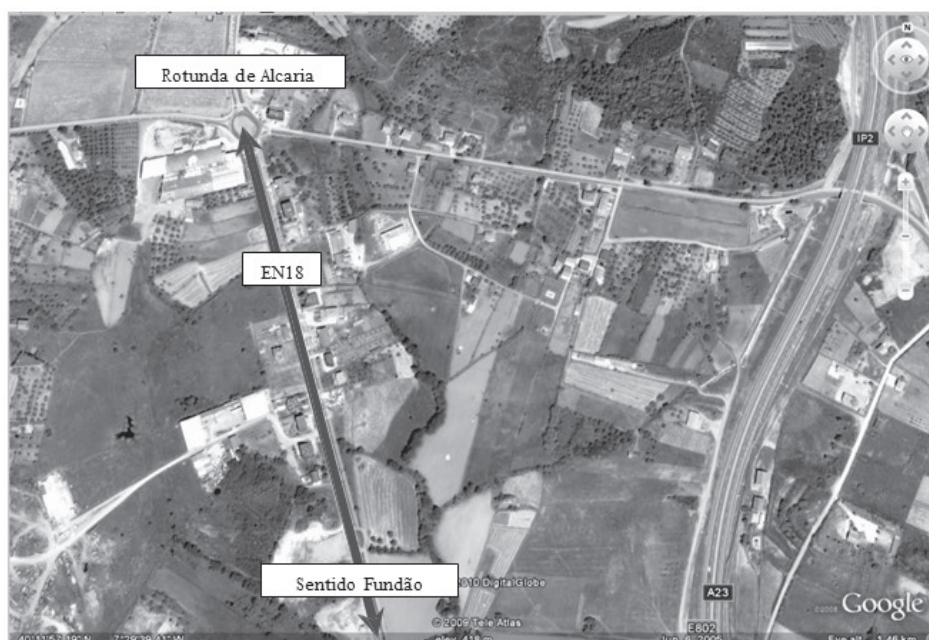
A abertura da A23 veio promover acções de melhoramentos na rede viária local, nomeadamente em estradas com ligação aos acessos a esta via. Destes melhoramentos faz parte o reforço da rede viária local com a construção de novas vias e alterações no perfil de traçados existentes. No que concerne à construção de novas vias nas áreas a monitorizar, refira-se a título de exemplo o nó do Ferro, uma aldeia do concelho da Covilhã a nascente do traçado da A23. No que respeita à remodelação de traçados o exemplo mais paradigmático é o troço da Estrada Nacional n.º 18 entre Fundão e Covilhã junto à rotunda de Alcaria. Este troço entre o Fundão e a rotunda de Alcaria foi alvo de uma acção de melhoramentos e alteração de perfil. De um perfil de via de ligação entre aglomerados

urbanos, associada ao traçados das estradas nacionais, foi rectificada de modo a caracterizar-se por um perfil de via urbana. Desta rectificação fez parte a dotação desta via de passeios de ambos os lados das faixas de rodagem e a dotação de separador central, em toda a sua extensão.

Para além dos melhoramentos na rede viária local com a construção de novos eixos viários e com a rectificação dos perfis de vias existentes, observa-se que a A23 tem vindo a suscitar importantes ganhos em termos de distância/tempo nas deslocações. Este facto é particularmente representativo nas deslocações pendulares diárias das populações entre a residência e o local de trabalho. Trata-se de deslocações entre as cidades da região por questões laborais.

Tendo como exemplo uma semana de Dezembro de 2008, particularmente representativa devido ao facto de apresentar uma grande variedade de situações motivadoras de diferentes volumes de tráfego é possível confirmar que os maiores volumes de tráfego se registam precisamente por movimentos pendulares inerentes a questões laborais. Analisando alguns dados do 'Relatório de Tráfego (horário), data: 01/12/2008 a 08/12/2008' da Scutvias relativo às deslocações, ou seja, ao número de veículos (pesados e ligeiros) efectuadas durante alguns dias da semana de 1 (segunda-feira) a 6 (sábado) de Dezembro de 2008 poder-se-ão tecer algumas considerações. Pela observação da tabela seguinte, correspondente ao volume de tráfego no sentido norte/sul, verifica-se que em todos os sublanços analisados; Fundão Norte, Covilhã e Covilhã Sul; inseridos no lanço Alcaria-Belmonte ocorrem dois picos no número de veículos a transitar, um ao início da manhã e outro ao final da tarde, nos dias úteis ou seja em dias de trabalho (tendo como referência os dias 2/12/2008, terça-feira e 3/12/2008, quarta-feira).

FIG. 2. ESTRADA NACIONAL N.º 18 – TROÇO ENTRE FUNDÃO E COVILHÃ JUNTO À ROTUNDA PARA ALCARIA



Fonte: Google earth.

O pico da manhã no número de veículos a transitar regista-se maioritariamente às 8h00 e eventualmente às 9h00. O pico da tarde verifica-se invariavelmente às 17h00 em todos os sublanços. Estes picos ao início da manhã e ao final da tarde indiciam a tendência para os movimentos pendulares com a deslocação entre a residência e o trabalho a corresponder ao pico do início da manhã e com o pico do final da tarde a resultar do regresso a casa após a jornada laboral. Durante os dias feriados (tendo como exemplo o dia 1/12/2008, segunda-feira, feriado e último dia de um fim-de-semana prolongado) os picos de volume de tráfego registados nos dias úteis correspondentes aos movimentos pendulares, não se registam nem o da manhã nem o da tarde. O pico do volume de tráfego observa-se a meio da tarde às 15h00 e às 16h00 em todos os sublanços analisados. Aos sábados (tendo como base o dia 6/12/2008), regista-se tal como no dia feriado a ausência dos picos das deslocações pendulares. O maior volume de tráfego pode ser observado quer de tarde às 16h00 e às 17h00 quer a meio da manhã às 11h00.

**TABELA 1. VOLUME DE TRÁFEGO/DIA DA SEMANA/ /HORA – SENTIDO NORTE/SUL, EM ALGUNS SUBLANÇOS DO LANÇO ALCARIA-BELMONTE**

Picos no número de veículos (pesados + ligeiros)/sublanços	1/12/2008 (2.ª feira, feriado)	2/12/2008 (3.ª feira, dia útil)	3/12/2008 (4.ª feira, dia útil)	6/12/2008 (sábado)
SENTIDO NORTE-SUL				
Fundão Norte	15h00 - 728	8h00 - 502	8h00 - 390	16h00 - 357
	16h00 - 702	17h00 - 404	17h00 - 398	17h00 - 356
Covilhã	15h00 - 728	8h00 - 397	9h00 - 330	16h00 - 358
	16h00 - 702	17h00 - 380	17h00 - 327	17h00 - 357
Covilhã Sul	15h00 - 589	8h00 - 275	9h00 - 216	11h00 - 260
	16h00 - 571	17h00 - 257	17h00 - 228	16h00 - 258

Fonte: Scutvias 2008.

As conclusões quanto ao volume de tráfego anteriormente descritas para o sentido norte/sul estendem-se às deslocações registadas no sentido sul/norte nos referidos sublanços e durante a mesma semana de Dezembro de 2008.

Pela análise da tabela seguinte ocorrem dois picos no número de veículos a transitar, um no início da manhã e outro no final da tarde, nos dias úteis (tendo como referência os dias 2/12/2008, terça-feira e 3/12/2008, quarta-feira). O pico da manhã no número de veículos a transitar regista-se maioritariamente às 8h00 e eventualmente às 9h00. O pico da tarde verifica-se às 17h00 ou às 18h00. Estes picos reforçam a tendência para os movimentos pendulares.

Durante os dias feriados (tendo como exemplo o dia 1/12/2008, segunda-feira, feriado e último dia de um fim-de-semana prolongado) os picos de volume de tráfego registados nos dias úteis correspondentes aos movimentos pendulares, não se registam nem o da manhã nem o da tarde. O pico do volume de tráfego observa-se a meio da tarde às 15h00, às 16h00 e às 17h00. Aos sábados (tendo como base o dia 6/12/2008), regista-se tal como no dia feriado,

a ausência dos picos das deslocações pendulares. O maior volume de tráfego pode ser observado no final da manhã, ao aproximar-se da hora de almoço, às 11h00 e às 12h00.

**TABELA 2. VOLUME DE TRÁFEGO/DIA DA SEMANA/ /HORA – SENTIDO SUL/NORTE, EM ALGUNS SUBLANÇOS DO LANÇO ALCARIA-BELMONTE (FONTE: SCUTVIAS 2008).**

Picos no número de veículos (pesados + ligeiros)/sublanços	1/12/2008 (2.ª feira, feriado)	2/12/2008 (3.ª feira, dia útil)	3/12/2008 (4.ª feira, dia útil)	6/12/2008 (sábado)
SENTIDO SUL-NORTE				
Fundão Norte	16h00 - 406	8h00 - 379	8h00 - 336	11h00 - 614
	17h00 - 445	17h00 - 414	17h00 - 406	12h00 - 607
Covilhã	16h00 - 422	8h00 - 365	9h00 - 320	11h00 - 419
	17h00 - 411	18h00 - 335	17h00 - 381	12h00 - 396
Covilhã Sul	15h00 - 576	8h00 - 234	8h00 - 208	11h00 - 376
	17h00 - 593	17h00 - 251	10h00 - 210	12h00 - 370

Fonte: Scutvias 2008.

#### 4. REDE DAS CIDADES DA REGIÃO DA BEIRA INTERIOR ARTICULADA PELA A23

Qualquer análise relativa às áreas a monitorizar, junto à rotunda Norte e junto à rotunda Sul do acesso da A23 à Covilhã exige identificar e caracterizar, ainda que em breves traços, o contexto urbano envolvente.

Em primeiro lugar há que referir a rede urbana multipolar, assim designada no Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT, 2007: 94) na qual se inserem as áreas a monitorizar. Esta rede é constituída por um conjunto de aglomerados urbanos, dos quais se destacam Castelo Branco, Covilhã e Guarda como as cidades que ocupam o nível 1, ou seja o topo da hierarquia da rede urbana. Num segundo nível identificam-se os aglomerados urbanos de Belmonte e Fundão. Estas cidades constituem as principais âncoras de fixação populacional na região e os principais pólos promotores do desenvolvimento e da dinâmica socioeconómica.

A A23 é o elemento de articulação entre os vários aglomerados urbanos que constituem esta rede de cidades e assegura o seu funcionamento em conjunto. Através da A23 garante-se neste sistema formado por várias cidades não apenas a circulação de pessoas e bens mas também a especialização funcional das actividades económicas promotoras de uma maior qualidade e competitividade quer à escala nacional, quer à escala internacional, dada a proximidade da fronteira.

A acessibilidade permitida pelo corredor da A23 veio proporcionar algumas especializações socioeconómicas, identificadas em vários sectores e correspondentes a oportunidades de desenvolvimento para a região, ainda que com debilidades a minorar:

- Agro-florestal – com desafios ao nível do combate aos incêndios e no domínio do parcelamento da proprie-

dade que permitam uma agricultura mais mecanizada e competitiva;

- Natural e hídrico – com desafios ao nível do aproveitamento das potencialidades do rio Zêzere e de outros cursos de água, e da internacionalização do património natural e cultural, associadas ao turismo (a nível nacional já é uma realidade);
- Científico, tecnológico e empresarial – com desafios no reforço da internacionalização da Universidade da Beira Interior, dos Institutos Politécnicos da Guarda e de Castelo Branco, dos centros tecnológicos e dos laboratórios de investigação uma vez que a nível nacional é já um sector de prestígio.

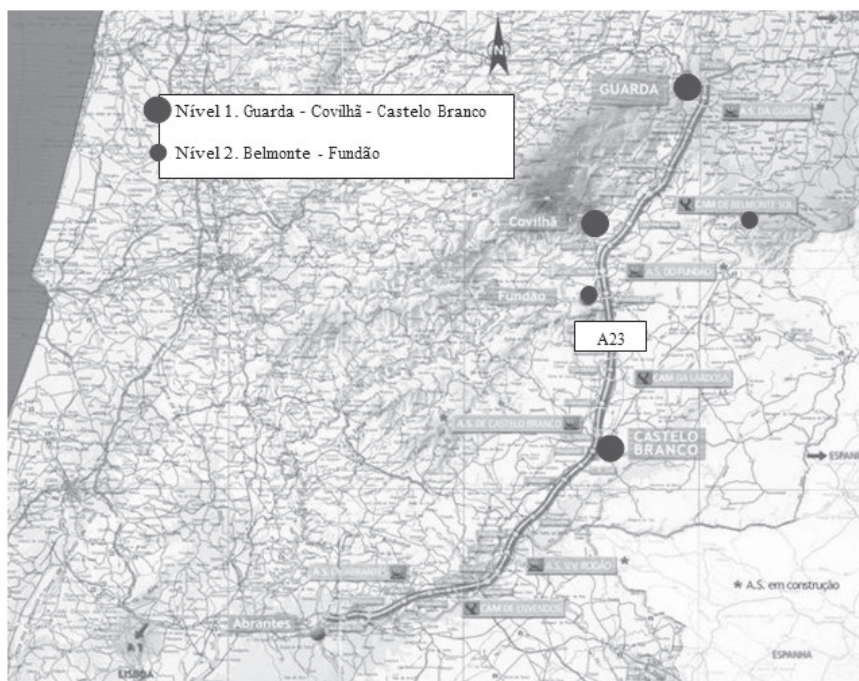
Sugere-se associar à mobilidade permitida pela A23, a criação de uma rede de cidades regionais (Guarda – Belmonte – Covilhã – Fundão – Castelo Branco), especializadas em termos socioeconómicos, caracterizada pela

lhã, um exemplo de excepção que contribui decisivamente para estancar a tradicional fuga populacional para o Litoral. A rota das aldeias histórica da qual Monsanto, Sortelha e Castelo Novo são alguns exemplos, associada à gastronomia, aos museus, às feiras ou às bibliotecas é um importante roteiro turístico promotor da salvaguarda e valorização da cultura da Beira Interior. Para a promoção deste roteiro cultural muito tem contribuído a A23.

### 5. CONTRIBUTOS DA A23 NO ESTANCAMENTO DAS PERDAS DEMOGRÁFICAS

A crónica perda demográfica das populações do Interior do país rumo ao Litoral, que há muito tem vindo a caracterizar a estrutura populacional, não é excepção na Beira Interior. Também no concelho da Covilhã o declí-

FIG. 3. REDE MULTIPOLAR DE CIDADES ARTICULADA PELA A23



complementaridade e partilha de equipamentos, serviços, conhecimentos e oportunidades, como factores de competitividade e inovação empresarial.

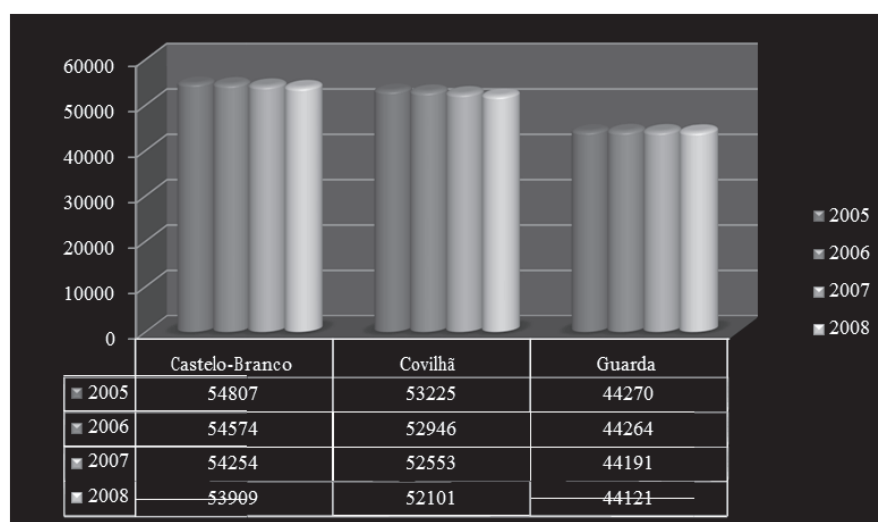
A construção de novas urbanizações incentivadas pela proximidade e acessibilidade à A23 permite fixar não apenas na Covilhã mas noutras cidades como Castelo Branco, Fundão ou Guarda, uma população residente, cujo comportamento demográfico recente contraria a tendência de desertificação do Interior. Estes novos residentes não são apenas provenientes dos concelhos da região mas também de outras regiões do país.

A A23 permite que as populações oriundas de outras regiões, que se tenham fixado na região, tenham acesso rápido e seguro às suas cidades de origem. Este factor tem sido um incentivo à fixação de novas populações na Covi-

lhã, um exemplo de excepção que contribui decisivamente para estancar a tradicional fuga populacional para o Litoral.

No período compreendido entre 2005 e 2009, esta tendência continua a verificar-se nestes três concelhos. Como se poderá observar na tabela e gráfico seguintes a perda populacional tem sido menos evidente no concelho da Guarda que passou de um total de população residente de 44 270 pessoas em 2005 para um total de 44 121 residentes em 2008, ou seja uma perda efectiva de 149 pessoas. No concelho de Castelo Branco entre 2005 e 2008 a população residente contabilizou um total de menos 898 pessoas, passando de 54 807 para 53 909. No concelho da Covilhã este decréscimo foi de 1124 pessoas, de um total de 53 225 residentes em 2005 para um total de 52 101 em 2008.

**GRÁFICO 2. EVOLUÇÃO POPULACIONAL 2005-2008/CONCELHO (CASTELO BRANCO, COVILHÃ E GUARDA)**



Fonte: INE.

Se parece evidente pelos valores acima mencionados que a perda demográfica nos concelhos do Interior é uma realidade dificilmente contrariada, alguns indícios, ainda que ténues, indiciam que os eixos rodoviários influenciam a inversão desta tendência.

Da comparação em termos de perda populacional no Interior entre os concelhos atravessados pela A23 e os concelhos mais distantes ou não directamente acessíveis a esta infra-estrutura rodoviária poder-se-á observar o seguinte (Tabela 2 e Gráfico 3):

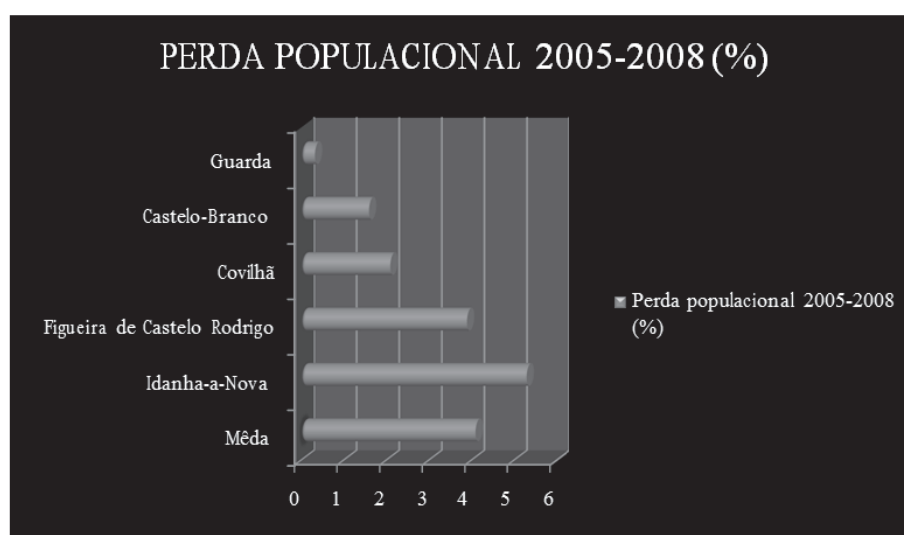
- Os concelhos servidos directamente pela A23 (Guarda, Castelo Branco e Covilhã) são os que registam menor percentagem em termos de perda populacional entre 2005 e 2008, 0,33%, 1,6% e 2,1% respectivamente;
- Os concelhos de Idanha-a-Nova, Mêda e Figueira de Castelo Rodrigo (não directamente servidos pela A23)

registam maiores percentagens de perda populacional entre 2005 e 2008, 5,3%, 4,1% e 3,9% respectivamente;

- O concelho da Guarda directamente servido quer pela A23 quer pela A25 na ligação Vilar Formoso-Aveiro é o que regista uma menor perda populacional com um decréscimo da população residente que se poderá considerar quase desprezível (0,33%).

Das considerações acima descritas, resultantes da comparação em termos de perda demográfica entre concelhos servidos directamente pela A23 e concelhos que não estão dotados desta acessibilidade, poder-se-á concluir que os eixos rodoviários são elementos determinantes no estancamento da fuga das populações do Interior. Refira-se o exemplo da Guarda, o único concelho analisado servido em simultâneo por duas auto-estradas que regista a menor perda populacional (quando comparados estes seis concelhos).

**GRÁFICO 3. PERDA POPULACIONAL EM CONCELHOS DO INTERIOR 2005-2008**



Fonte: INE.

## 6. ENQUADRAMENTO DA A23 NO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

No que concerne ao ordenamento do território, o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território publicado na Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro é o único instrumento a nível nacional. Tem como âmbito territorial de intervenção a totalidade do território nacional, incluindo obviamente a região da Beira Interior na qual se inserem as duas áreas a monitorizar. O PNPOOT tem como objectivos enquadrar as políticas e os instrumentos de gestão territorial através da definição de um modelo de organização territorial que tenha em consideração o sistema urbano nacional, ou seja, o sistema de cidades, entre outros aspectos.

O conjunto formado pelos três aglomerados urbanos, Guarda, Covilhã e Castelo Branco, consideradas cidades médias à escala portuguesa, representa uma população residente estimada em cada cidade, entre os 25 000 e os 50 000 habitantes (INE, 2009).

A abertura da A23 contribuiu para que este conjunto de cidades localizadas na zona fronteiriça tivesse um maior dinamismo, não apenas na fixação de residentes numa região que tem vindo a perder população, mas também, contribuiu para o reforço de funções públicas e privadas associadas ao terciário. Destaque-se a importância da Universidade da Beira Interior na Covilhã com os seus cerca de 5000 alunos que constitui o principal pólo de ensino superior na região, atraindo estudantes de todos os pontos do país e cada vez mais do estrangeiro. Para além da Universidade da Beira Interior, a única existente em toda a extensão da A23, refiram-se também os Institutos Politécnicos da Guarda e de Castelo Branco, também eles promotores da fixação de população nestas duas cidades.

Identificam-se na região da Beira Interior três unidades territoriais correspondentes a sub-regiões que são atravessadas pela A23:

- Beira Interior Norte – constituída por nove concelhos: Almeida, Celorico da Beira, Figueira de Castelo Rodrigo, Guarda, Manteigas, Mêda, Pinhel, Sabugal e Trancoso);
- Cova da Beira – compreende três concelhos: Belmonte, Covilhã e Fundão;
- Beira Interior Sul – compreende quatro concelhos: Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Penamacor e Vila Velha de Ródão.

Em comparação com o restante território nacional, esta região é considerada como uma das que regista mais baixos índices de desenvolvimento, inferiores à média nacional, uma acentuada perda demográfica com dificuldades em fixar a população e uma estrutura etária bastante envelhecida. Ainda que as estimativas indiquem a continuação da perda de população na região entre 2001 e 2020 (PNPOT, 2007: 99) num cenário pouco animador, destaca-se a A23 que assume um papel determinante, como elemento que contribui para inverter esta tendência demográfica desfavorável.

O PNPOOT refere explicitamente que os concelhos situados junto aos principais eixos de comunicação são os que constituem a excepção a tal tendência. No caso do conce-

lho da Covilhã bem como dos dois concelhos sede de distrito, Guarda e Castelo Branco, a A23 é o eixo rodoviário responsável pelo desenvolvimento e pela fixação de população em especial dos mais jovens. Poder-se-á concluir a grande vantagem da associação entre os vários pólos de ensino superior e o acesso permitido pela A23 como os garantes destes indicadores nesta região e em particular na Covilhã.

A nível local e tendo como exemplo o caso do concelho da Covilhã, poder-se-á referir que o Plano Director Municipal da Covilhã (PDM) datado de 1999, estando actualmente em processo de revisão, vigora numa versão com 11 anos e, portanto, algo desactualizada em termos das novas dinâmicas territoriais que entretanto se geraram pelo impulso da A23. Conscientes desta limitação em termos de fontes de informação que nos permitam uma análise mais actualizada, ainda assim e recorrendo a outras fontes, tais como a fotografia aérea, é possível identificar algumas alterações territoriais nas áreas a monitorizar desde 2005. A proximidade da A23 tem vindo a despoletar a construção de novas zonas residenciais inseridas em especial no perímetro urbano da grande Covilhã, que se desenvolve desde a vertente norte do Teixoso até à vertente sul do Tortosendo.

Os espaços destinados à urbanização definidos pelo PDM da Covilhã, dentro do perímetro urbano da grande Covilhã, têm vindo a ser concretizados, ou seja, urbanizados essencialmente tendo como incentivo a proximidade à A23. Poder-se-á referir que a A23 tem sido um dos principais critérios das recentes urbanizações, que se vão construindo. Por outro lado, o traçado e implantação da A23 a nascente do aglomerado urbano da grande Covilhã permite estancar a expansão urbana, desincentivando as urbanizações fora do perímetro urbano, a nascente da via. Os novos loteamentos têm vindo a concretizar-se dentro do perímetro urbano, a poente da via.

A proximidade destas novas urbanizações à A23 tem vindo a permitir movimentos pendulares entre os principais aglomerados urbanos da região tais como Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda, que podem assim funcionar num sistema de cidades em rede, no qual cada pólo urbano se poderá especializar em determinadas funções pensadas à escala da região e que, porventura, não se justificariam à escala isolada de uma única cidade. Deste modo, com o acesso rápido e seguro da A23 é possível uma maior diversidade de funções e actividades cada vez mais especializadas e distribuídas por cada cidade do sistema urbano da Beira Interior.

Poder-se-á referir que a A23 acelerou o processo de construção e urbanização na região, permitindo fixar novas actividades, pólos de emprego e residentes. Como se pode observar pela análise da figura seguinte (Planta de Ordenamento ou Síntese do PDM da Covilhã), os usos do solo classificados para as áreas a poente do corredor rodoviário da A23 são de dominante urbana e correspondem às seguintes classes de espaço:

- Espaços urbanos – zonas consolidadas dos aglomerados urbanos;

- Espaços urbanizáveis – zonas de expansão dos aglomerados urbanos;
- Espaços industriais – zonas para as actividades do sector secundário.

As classes de espaço anteriormente referidas, localizadas a poente da auto-estrada da Beira Interior fazem parte do designado Perímetro da Área Urbana da Grande Covilhã (de acordo com o n.º 3 do artigo 21.º do Regulamento do PDM da Covilhã); este perímetro delimita a cidade da Covilhã. Desde 2005 até 2009 que toda a zona nascente do perímetro da grande Covilhã, correspondente às partes da cidade que estão na vertente mais próxima dos acessos (rotunda Norte e rotunda Sul) à A23, tem registado uma grande dinâmica na construção de novos edifícios e urbanizações através de operações de loteamento urbano. Estas acções têm vindo a ser desencadeadas essencialmente pela iniciativa privada, dando resposta à oferta de habitação e de outras actividades tais como comércio ou serviços.

Identificam-se três factores que contribuem para este desenvolvimento urbano na vertente nascente da grande Covilhã:

- Topografia menos acidentada de relevo mais plano quando comparado com a vertente poente da cidade;
- Disponibilidade de solos aptos para edificar e a urbanizar permitida pelo PDM;
- Proximidade à A23 pois todos os acessos deste eixo rodoviário à cidade da Covilhã se estabelecem a partir de nascente.

Não se poderá afirmar em síntese que a A23 é o único factor que tem vindo a influenciar a dinâmica urbana da Covilhã. Contudo, é possível afirmar que às novas urbanizações que se estão a construir desde 2005 na vertente nascente da cidade, não é alheia a proximidade dos acessos da rotunda Sul e da rotunda Norte à A23. A melhoria da

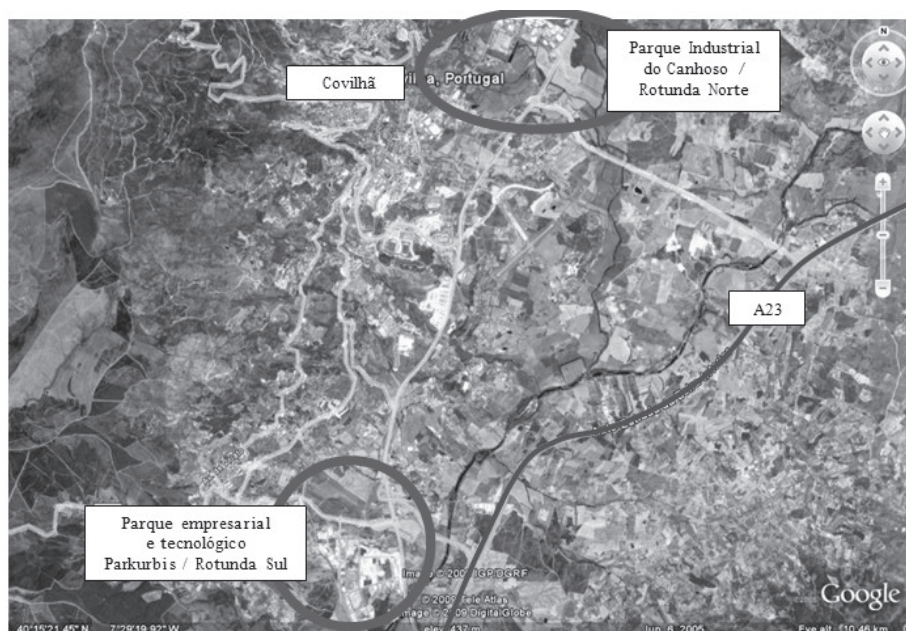
acessibilidade à Covilhã, através da A23, tem vindo a promover um desenvolvimento do sector empresarial e tecnológico. Este desenvolvimento manifesta-se num incentivo à fixação de empresas e veio influenciar de forma determinante algumas opções estratégicas a nível local. Poder-se-á referir que o impulso às novas oportunidade empresariais e tecnológicas na região que constitui o eixo rodoviário da A23 tem sido aproveitado e encontrado parceiros estratégicos de desenvolvimento, nos agentes locais, nomeadamente nas autarquias.

Um exemplo paradigmático desta dinâmica pode ser o Município da Covilhã que tem sabido aproveitar esta mais-valia que é a acessibilidade da A23, através da consolidação de duas importantes zonas industriais ou parques tecnológicos, cujas localização e dinamismo estão directamente associados à auto-estrada e às duas áreas a monitorizar:

- O parque industrial do Canhoso, localizado na vertente norte da cidade, servido directamente pelo acesso da rotunda Norte à A23;
- O parque tecnológico Parkurbis com 10 ha, localizado na vertente sul da cidade, servido directamente pelo acesso da rotunda Sul à A23.

No parque industrial do Canho, localiza-se um grande número de empresas de variados sectores empresariais, desde o têxtil, artes gráficas, ao sector automóvel, à construção civil, transportes, transitários entre outros, bem como a delegação aduaneira da Covilhã da Alfândega de Lisboa. Com uma superfície aproximada de 541 700 m<sup>2</sup> (54 hectares) onde estão instaladas cerca de 50 empresas de diversos ramos de actividades nomeadamente: indústria transformadora de preparação, fiação de fibras, tecelagem, acabamentos têxteis e confeccções, transportes, armazenagem e comunicações, comércio por grosso e a retalho, reparação de veículos automóveis e motociclos, metalo-

**FIG. 4. ZONAS INDUSTRIAIS, EMPRESARIAIS E TECNOLÓGICAS DA COVILHÃ ARTICULADAS PELA A23**



Fonte: Google earth.

mecânica, construção civil, e serviços diversos como banco, restaurante, padaria/pastelaria, posto alfandegário, terminal TIR, centro de inspecções de veículos e centro de formação profissional. É a zona industrial mais antiga do concelho criada em Conselho de Ministros em 1976. A sua ligação à A23 é efectuada através dos acessos pela Estrada Nacional n.º 18 e pelo eixo TCT (Teixoso-Covilhã-Tortosendo).

No parque tecnológico Parkurbis, localizam-se empresas do sector da ciência e tecnologia e incubadoras de empresas entre outras actividades. Trata-se de um pólo de criação de emprego em sectores especializados em termos tecnológicos, com elevados padrões de formação profissional que visa constituir uma âncora no reforço da capacidade competitiva da Covilhã e da região envolvente, tendo como base o conhecimento científico, através do qual lhe permita incorporar no tecido produtivo fortes índices de desenvolvimento tecnológico. O Parkurbis tem uma superfície total de 100 000 m<sup>2</sup> (10 hectares) com capacidade de expansão. A área de construção prevista é de 35 000 m<sup>2</sup>.

Mais do que um impacto positivo nas dinâmicas socioeconómicas das áreas de estudo, as envolventes à rotunda Sul e à rotunda Norte de acesso à Covilhã, poder-se-á afirmar que a A23 é o elemento impulsionador dessas dinâmicas em termos industriais, empresariais e tecnológicas. É através deste eixo rodoviário que se estabelece a ligação rápida e segura entre estes dois pólos tecnológicos e empresariais, possibilitando o seu funcionamento em prol das designadas economias de escala e a especialização em vários sectores distintos, ora mais tradicionais no caso do Parque Industrial do Canhoso, ora mais inovadores no caso do Parque Industrial do Parkurbis, que se complementam e articulam através do acesso à A23. Esta consolidação da Covilhã, como pólo empresarial e tecnológico, ancorada na A23, vem a exercer a sua influência em concelhos limítrofes. É o caso do concelho de Belmonte onde tem influenciado de modo decisivo a consolidação e reforço do pólo empresarial localizado no nó de Caria da A23.

## 7. CONCLUSÕES

Pela análise comparativa da situação territorial antes e após a construção da A23 na zona envolvente ao acesso pela rotunda Norte à cidade da Covilhã, verifica-se que:

- a expansão urbana da cidade da Covilhã tem vindo a registar-se predominantemente em direcção a nascente, ou seja, no sentido do acesso à A23. Trata-se de uma expansão urbana essencialmente para fins habitacionais. Esta vertente nascente da cidade corresponde às freguesias de São Pedro e da Boidobra;
- a expansão urbana da Covilhã em direcção à A23 tem vindo a concretizar-se quer pela consolidação e expansão das urbanizações já existentes na vertente nascente da cidade anteriormente a 2005, quer pelo surgimento de novas urbanizações recentes;

- a expansão urbana do bairro do Covelo, existente antes de 2005, vem sendo feita através de um número crescente de operações de loteamento urbano e de um número crescente de construção de novos edifícios para fins habitacionais, cuja tipologia dominante é a habitação unifamiliar;
- as urbanizações que se vêm consolidando na vertente nascente da cidade cada vez mais próximas do acesso pela rotunda Norte à A23, localizam-se em torno do aeródromo da Covilhã. Poder-se-á justificar a descontinuidade urbana observada entre estas urbanizações e a sua ligação à malha urbana consolidada da Covilhã, pela presença deste elemento barreira à urbanização – o aeródromo.

Pela análise comparativa da situação territorial antes e após a construção da A23 na zona envolvente ao acesso pela rotunda Sul à cidade da Covilhã, verifica-se que:

- a expansão urbana da Covilhã regista-se predominantemente em direcção a nascente, ou seja, no sentido do acesso à A23. Trata-se de uma expansão urbana quer para fins habitacionais quer para fins industriais, como seja o exemplo do Parque Tecnológico Parkurbis, de expansão assinalável, quando comparado com a reduzida zona industrial do Tortosendo que lhe deu origem. Esta vertente nascente da cidade corresponde à freguesia de Tortosendo;
- a expansão urbana da Covilhã em direcção à A23 tem-se vindo a concretizar essencialmente no designado crescimento em mancha de óleo, ou seja, ao longo dos principais arruamentos preexistentes como é o caso do Eixo TCT. Esta tendência para uma crescente densidade da malha urbana verifica-se quer pela construção de novas urbanizações, como as inúmeras operações de loteamento urbano que aproveitam a existência prévia do eixo viário TCT, que liga a Covilhã ao Tortosendo, quer pela expansão das urbanizações existentes anteriormente à existência da A23, como seja o caso do bairro Belzêzere;
- poder-se-á considerar o rio Zêzere, cujo percurso se 'atravessa' entre toda esta zona de expansão a nascente da cidade em direcção ao Tortosendo e o traçado da auto-estrada da Beira Interior, como a barreira natural que limita o forte crescimento urbano da Covilhã, em direcção à A23. De um modo geral todo o território compreendido entre a vertente nascente da cidade na zona junto à rotunda Sul e as margens do Zêzere há tendência para um forte crescimento urbano quer de cariz residencial, quer de cariz industrial e tecnológico. Em síntese, a evolução socioeconómica e de ordenamento do território nestes seis anos de existência da auto-estrada da Beira Interior entre Castelo Branco-Covilhã-Guarda tem-se traduzido junto à Covilhã uma oportunidade para a valorização territorial e uma alavanca para o desenvolvimento socioeconómico da cidade. A valorização territorial da região através do contributo directo da A23 manifesta-se no aumento da centralidade da cidade da Covilhã na Beira Interior. Esta centralidade advém do facto

de a A23 contribuir para que a Covilhã seja um dos principais pólos em termos de acessibilidade:

- Quer a nível nacional através da ligação entre o eixo Guarda/fronteira e Torres Novas/Lisboa, ou seja, no acesso entre a fronteira e a capital do país;
- Quer a nível regional através da ligação Guarda/fronteira e Castelo/Branco, ou seja, no acesso entre estas duas capitais distritais.

A A23 permitiu criar uma nova potencialidade numa região tradicionalmente menos competitiva, dotando-a de uma importante ferramenta/capacidade: a rede urbana constituída por várias cidades (Guarda-Covilhã-Castelo Branco) na qual Covilhã se assume como um pólo central. Esta centralidade manifesta-se não apenas em termos geográficos no conjunto da rede urbana mas também pela importância consolidada como pólo empresarial, educativo, tecnológico e de conhecimento altamente especializado.

A A23 é o elemento de articulação entre as várias cidades, desta rede urbana, através do qual se valorizam as sinergias e se promovem as complementaridades socioeconómicas. Por outro lado, é através deste eixo rodoviário que a Covilhã vai assumindo uma posição cada vez mais consolidada no sentido da internacionalização do seu tecido produtivo, tecnológico, empresarial e da sua massa crítica. A A23 é a responsável pela estratégia de afirmação além fronteira, de cooperação transfronteiriça com a Espanha, já presente em diversos sectores nomeadamente na universidade.

Em termos turísticos as rotas das aldeias históricas, da gastronomia local, dos festivais de cariz diversos que vão acontecendo um pouco por toda a região em especial nos últimos anos, em muito devem a sua existência à A23. A única alternativa de transporte eficaz em termos de segurança e rapidez que permite o acesso dos turistas à região.

No que concerne aos condicionantes ao uso do solo, que emanam do PDM da Covilhã, aplicável às áreas a monitorizar poder-se-á concluir que a A23 não tem contribuído para uma ocupação com urbanizações, dos terrenos inseridos na Reserva Agrícola Nacional e na Reserva Ecológica Nacional, que se localizam na sua proximidade.

Conclui-se ainda pela análise apresentada sobre o volume de tráfego em alguns sublanços entre Alcaria e Bel-

monte, em ambos os sentidos e tendo como referência a primeira semana de Dezembro de 2008, que a A23 tem vindo a contribuir de modo significativo para a facilidade nos movimentos pendulares entre as várias cidades da região, como sejam o Fundão e a Covilhã. Este contributo é decisivo no reforço da mobilidade e acessibilidade entre as várias cidades da rede urbana da Beira Interior. Também a abertura de novas vias locais ou a alteração do perfil das vias existentes, a exemplo do referido troço da Estrada Nacional n.º 18 entre o Fundão e a rotunda de acesso a Alcaria, passando a estar dotada do perfil de uma via urbana, com passeios de ambos os lados, evidenciam o reforço desta rede de cidades.

Por último, como se pretendeu demonstrar a perda populacional que há muito assola o Interior, é mais acentuada nos concelhos que não estão directamente servidos pela A23, sendo esta infra-estrutura determinante para a perda demográfica mais suave.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Plano Director Municipal da Covilhã (1999), Regulamento do Plano Director Municipal da Covilhã, *Diário da República* de 23 de Outubro de 1999, Câmara Municipal da Covilhã.
- Plano Director Municipal da Covilhã (1999), Planta de Ordenamento ou Síntese do Plano Director Municipal da Covilhã (escala 1:25000), *Diário da República* de 23 de Outubro de 1999, Câmara Municipal da Covilhã.
- Plano Director Municipal da Covilhã (1999), Planta de Condicionantes (Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional) do Plano Director Municipal da Covilhã (escala 1:25000), *Diário da República* de 23 de Outubro de 1999, Câmara Municipal da Covilhã.
- (2007), Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território, Lei n.º 58/2007, de 4 de Setembro, *Diário da República*, 1.ª Série, n.º 170.
- Scutvias (2008), *Relatório do Volume de Tráfego da A23 – mês de Dezembro de 2008 – lanço Alcaria – Belmonte*, Scutvias.



# **O CLUSTER TRANSFRONTEIRIÇO TÊXTIL/ /VESTUÁRIO/MODA NA EURO-REGIÃO GALIZA/ /NORTE DE PORTUGAL**

## **THE CROSS-BORDER TEXTILE/CLOTHING/ /FASHION CLUSTER OF THE GALICIA/ /NORTH OF PORTUGAL EUREGION**

**Flávio Nunes**

Departamento de Geografia, Universidade do Minho  
flavionunes@geografia.uminho.pt

### **RESUMO/ABSTRACT**

Este estudo procura avaliar o processo de integração económica entre a Galiza e o Norte de Portugal no sector do têxtil e vestuário. Neste âmbito, recentemente a ATP (Associação Têxtil e Vestuário de Portugal), o CITEVE (Centro Tecnológico das Indústrias Têxtil e do Vestuário de Portugal) e a AIPCLOP (Asociación de Industrias de Punto e Confeción de Lugo, Ourense e Pontevedra) lançaram o projecto *EuroClusTex* (Cluster Têxtil/Vestuário/Moda Transfronteiriço Galiza/Norte de Portugal), uma iniciativa que visa fomentar um maior relacionamento interempresarial entre as duas regiões ibéricas. Trata-se de um projecto que tenciona reforçar a cooperação entre as empresas do sector têxtil/vestuário destas duas regiões de fronteira de modo que, conjuntamente, possam enfrentar mais eficazmente os desafios estruturais e conjunturais com que se defrontam actualmente.

Neste contexto, este estudo procura identificar complementaridades inter-regionais que convenientemente exploradas podem aumentar o poder competitivo desta euro-região no sector do têxtil e vestuário. Se o Norte de Portugal tem uma capacidade e especialização produtiva suportada num *know how* de várias décadas, por sua vez a Galiza desenvolveu competências sobretudo no domínio dos modelos de negócio da distribuição. Por outro lado, as pequenas e médias empresas galegas da indústria do têxtil/vestuário encontram-se demasiado dependentes do mercado interno, enquanto o tecido empresarial do Norte de Portugal, por estar associado a um mercado doméstico relativamente pequeno e com baixo poder de compra, tem revelado uma maior tradição exportadora.

This study aims to evaluate the economic integration process between Galicia and the North of Portugal on the textile and clothing sector. In this scope, recently the ATP (Associação Têxtil e Vestuário de Portugal), the CITEVE (Centro Tecnológico das Indústrias Têxtil e do Vestuário de Portugal) and the AIPCLOP (Asociación de Industrias de Punto e Confeción de Lugo, Ourense e Pontevedra), began the project *EuroClusTex* (Cross-border textile/clothing/fashion cluster of Galicia/North of Portugal), an initiative which seek to enhance a deeper relationship inter-enterprises between the two Iberian regions. It's a project that intends to reinforce cooperation between the enterprises of the textile/clothing sector of this two border regions so that, together, they can deal, in a more efficient way, with the structural and cyclical challenges they are currently facing.

In this context, this study seeks to identify inter-regional complementarities that, conveniently explored can increase competitiveness of this euro-region in the cloth and textile sector. If the North of Portugal has a capacity and expertise based on the know-how from several decades, on the other hand, Galicia developed competences, mostly in the field of business models of distribution. On the other hand, the small and medium enterprises from Galicia of this industry depend too much on the domestic market, while the companies from the North of Portugal, once they are connected to a small domestic market and with a low purchasing power, has revealed an export tradition. To mingle these capacities may be a way so that the enterprises from this Euroregion are able

Cruzar estas competências pode constituir uma via para que as empresas desta euro-região consigam afirmar a sua capacidade competitiva no exigente mercado global do sector do têxtil e vestuário.

Palavras-chave: Euro-região Galiza/Norte de Portugal, *Cluster* Têxtil/Vestuário, Cooperação Transfronteiriça, Competitividade Regional, Redes de Empresas.

Códigos JEL: F21, L67, R12

## 1. INTRODUÇÃO

Nos últimos anos diversas iniciativas de cooperação transfronteiriça têm sido desenvolvidas no sentido de explorar complementaridades e aprofundar o relacionamento económico na euro-região Galiza-Norte de Portugal, em última instância com o intuito de reforçar a competitividade conjunta deste território no contexto da crescente globalização e internacionalização da economia. Com este estudo procura-se avaliar o grau de integração económica entre a Galiza e o Norte de Portugal especificamente no sector têxtil/vestuário<sup>1</sup>, não apenas por se tratar de um sector de actividade relevante na estrutura produtiva de ambas as regiões (em número de empresas, em postos de trabalho, em volumes de facturação, ou no contributo para as exportações regionais) e com perfis de especialização que evidenciam potenciais complementaridades, mas também por se tratar de uma actividade que enfrenta actualmente um processo de profunda reestruturação face aos desafios inerentes à progressiva integração dos mercados à escala global, posto que a sua capacidade competitiva poderá ser reforçada com um aprofundamento de redes transfronteiriças de cooperação empresarial.

O objectivo geral deste estudo consiste em perceber se está em curso um processo de efectiva integração económica neste sector de actividade, na sequência da adesão à União Europeia e dos diversos programas comunitário que têm sido criados para incentivar a cooperação inter-regional entre estas duas regiões de fronteira, bem como na sequência do reforço da espessura institucional de suporte à cooperação entre ambas as regiões<sup>2</sup>.

Num primeiro ponto faz-se uma breve caracterização do sector têxtil/vestuário na euro-região, com base numa análise documental variada e a partir do tratamento estatístico e cartográfico de uma base de dados que reúne a totalidade das empresas do *cluster* têxtil/vestuário/moda

<sup>1</sup> Este estudo insere-se no âmbito de um projecto de investigação financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (PTDC/CS-GEO/100409/2008): 'CB-NET. Redes Transfronteiriças de Relações entre Empresas: Norte de Portugal-Galiza e Alentejo-Extremadura'.

<sup>2</sup> Comunidade de Trabalho Galiza – Norte de Portugal fundada em 1991; Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular fundado em 1992; EURES Transfronteiriço Norte de Portugal – Galiza fundado em 1997; Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galiza – Norte de Portugal fundado em 2008.

to assert their ability to compete in the demanding global market of the textile and clothing.

Keywords: Galicia/North of Portugal Euroregion, Textile/Clothing Cluster, Cross-border cooperation, Regional Competitiveness, Enterprise Networks.

JEL Codes: F21, L67, R12

presentes nesta euro-região em 2010 (10 230 estabelecimentos empresariais)<sup>3</sup>.

De seguida, identificam-se complementaridades entre o tecido produtivo de ambas as regiões no sector têxtil/vestuário, procurando avaliar o modo como o seguimento de uma estratégia de conjugação de esforços, potenciando especializações regionais e cruzando competências, pode constituir uma via a explorar para o reforço da competitividade global deste sector no noroeste peninsular.

Por fim, identifica-se a necessidade de determinar o grau de consolidação de um *cluster* transfronteiriço neste sector de actividade. A este respeito salienta-se sobretudo o potencial contributo do Projecto EuroClusTex, enquanto impulsionador de diferentes acções que procuram estimular a cooperação empresarial e dinamizar, de modo conjunto, a inovação, o desenvolvimento tecnológico e a internacionalização desta fileira de negócio.

## 2. O SECTOR TÊXTEL/VESTUÁRIO DA EURO-REGIÃO GALIZA/NORTE DE PORTUGAL: CARACTERIZAÇÃO E PRINCIPAIS DESAFIOS NA ADEQUAÇÃO AO MERCADO GLOBAL

A indústria têxtil e do vestuário do Norte de Portugal é composta maioritariamente por pequenas e médias empresas fortemente exportadoras (Bessa e Vaz, 2007), e que estabelecem entre si redes informais de contactos e de colaboração que muito especialmente têm potenciado o dinamismo regional desta actividade, a par da mão-de-obra de baixo custo no contexto da União Europeia (sobretudo antes dos alargamentos de 2004 e de 2007) e da boa qualidade de produção, sobretudo fruto da transmissão intergeracional de um conhecimento tácito progressivamente acumulado (saber-fazer) e que advém da longa tradição desta fileira de actividade na região<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Trata-se da base de dados do Projecto EuroClusTex (financiado pelo POCTEP – Programa de Cooperação Transfronteiriça Espanha-Portugal 2007-2013), divulgada em Fevereiro de 2010 no II Fórum Luso-Galaico Cluster Moda.

<sup>4</sup> O desenvolvimento regional desta indústria esteve em grande parte associado à proximidade da matéria-prima, com o cultivo na região do linho e mais tarde do algodão.

O dinamismo que caracterizou este tecido produtivo no Norte de Portugal esteve sobretudo associado à exploração de oportunidades de negócio enquanto empresas subcontratadas por marcas internacionais de grande reconhecimento e prestígio, que optavam por localizar em Portugal parte (ou mesmo a totalidade) do seu processo produtivo. Para além destas subcontratações desempenhadas por empresas de capitais portugueses, importa também referir que, após a adesão de Portugal à EFTA, assistiu-se também a uma dinamização da indústria do vestuário no Vale de Ave e Cávado por via de investimento directo sueco, suíço, finlandês e holandês (Ribeiro, 2009; Amador e Opromolla, 2009), que criavam aqui unidades de produção de modo a beneficiar de reduzidos preços de mão-de-obra. Neste sentido, este sector assumiu no Norte de Portugal sobretudo uma vocação produtiva e não tanto distributiva, não existindo de facto tradição na criação e promoção de marcas próprias ou no investimento em redes internacionais de pontos de venda.

Pode referir-se que se trata de uma região que se especializou na produção subcontratada por grupos económicos estrangeiros, essencialmente de países da União Europeia, tendo ao longo do tempo descurado, quase por completo, a vertente da comercialização de marcas próprias, quer em termos de distribuição para cadeias próprias de pontos de venda, quer através da exportação para lojas multimarca. Esta aposta nos segmentos de menor valor acrescentado da cadeia produtiva da indústria têxtil e do vestuário criou vulnerabilidades que afectaram a economia regional, sobretudo com a gradual abertura dos mercados e globalização da economia, responsáveis pelo aparecimento de pólos produtivos mais competitivos nos custos de produção (especialmente a Europa de Leste e a China), face aos quais a capacidade concorrencial do Norte de Portugal é diminuta.

Apesar de o sector têxtil/vestuário continuar ainda a ser um dos mais representativos na estrutura empresarial do Norte de Portugal (em emprego e em número de estabelecimentos empresariais), desde meados da década de 1990 que atravessa uma fase de profunda reconversão que se tem repercutido no encerramento de muitas empresas e na eliminação de milhares de postos de trabalho. Esta reestruturação deve-se simultaneamente a questões estruturais que afectam o sector (Melo e Duarte, 2001; Amador e Opromolla, 2009), sobretudo a gradual 'quebra das barreiras ao comércio internacional e a emergência de um novo quadro regulador do comércio internacional de têxteis e vestuário' (Vasconcelos, 2006, p. 4)<sup>5</sup> ou o alargamento da

União Europeia a países com custos salariais significativamente mais reduzidos, mas também a questões de conjuntura associadas, por exemplo, ao actual abrandamento económico nos seus principais mercados de exportação ou à valorização do euro que se registou ao longo da última década e que afectou negativamente a competitividade dos preços praticados por estas empresas (CE, 2003, 2004; Bessa e Vaz, 2007). O Norte de Portugal, muito dependente da riqueza e trabalho gerados por este sector de actividade, é particularmente vulnerável a estes factores estruturais e conjunturais, tendo, em consequência, sido particularmente afectado pela falência de inúmeras empresas que se revelaram incapazes de manter as vantagens competitivas em que se baseou o seu desenvolvimento, bem como tem sido afectado pela deslocalização de várias empresas estrangeiras que possuíam unidades produtivas em Portugal ou até de empresas nacionais que optam por transferir a sua produção (toda ou parcial) para países que garantem custos de produção mais competitivos.

Todavia, se é verdade que este processo de reconversão tem actuado como agente de selecção, eliminando gradualmente as empresas com dificuldades de adaptação às exigências da competição global com que se defronta este sector de actividade, também é verdade que existem já empresas na região Norte que têm conseguido aproveitar este processo de reconversão em curso para reforçar a sua capacidade competitiva, sobretudo por via de uma conveniente exploração das políticas e instrumentos financeiros que têm surgido para qualificar a base produtiva regional. São sobretudo empresas que reconheceram a necessidade de apostar na investigação e na inovação, na incorporação de uma maior intensidade tecnológica no processo produtivo, na criatividade e no *design*, no *marketing* e na promoção, na formação e na qualificação profissional, ou na protecção dos direitos de propriedade intelectual. Ou seja, num conjunto de novos procedimentos e metodologias capazes de elevar o grau de capacidade concorrencial e de flexibilidade destas empresas, quer no que diz respeito aos produtos, quer aos processos produtivos e estruturas de gestão. Trata-se de empresas que apostaram na criação de marcas próprias e na estruturação de redes de pontos de venda, em muitos casos redes internacionais, procurando assim assegurar as etapas da cadeia de valor da indústria têxtil/vestuário de maior valor acrescentado, que não é a produção mas sobretudo actividades a montante desta, como o conceito de mercado e o *design*, ou actividades a jusante da produção, como a logística e a distribuição (Vasconcelos, 2006)<sup>6</sup>.

Embora o tecido produtivo da Galiza nesta fileira tenha uma expressão muito inferior comparativamente com o Norte de Portugal em número de empresas, a verdade é

<sup>5</sup> Desde 2005 (com uma fase temporária em que vigoraram quotas de transição) que os produtos têxteis e de vestuário da China entram livremente no mercado europeu. A eliminação de quotas alfandegárias entre os membros da Organização Mundial do Comércio constituiu o principal abalo às vantagens competitivas em que se tinha baseado o desenvolvimento da indústria do têxtil/vestuário no Norte de Portugal, e que assentavam sobretudo na aposta em mercados de exportação europeus com custos salariais muito superiores aos da região Norte.

<sup>6</sup> Embora representem uma proporção ainda pouco expressiva na globalidade do sector do Norte de Portugal são já várias as empresas que optaram por uma reformulação dos modelos de negócio convencionais, nomeadamente através da criação de marcas próprias, como a *Salsa*, *Decênio*, *Onara*, *Ana Sousa*, *Throttleman*, *River Woods*, *Red Oak*, *Mike Davis*, *Tiffosi*, *Impetus* ou *Petit Patapon*.

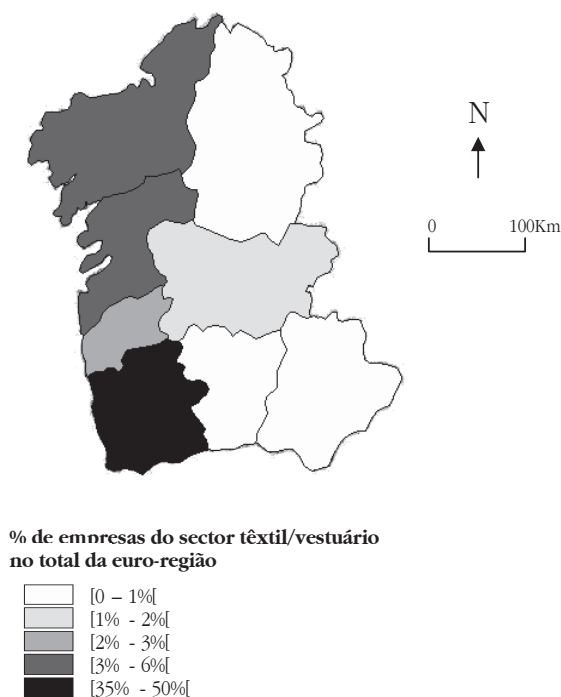
que não se encontra numa situação tão vulnerável face às pressões competitivas da globalização da economia, precisamente por ter desenvolvido uma cadeia de valor mais equilibrada<sup>7</sup>.

O aparecimento desta fileira na Galiza é bem mais tardio face ao Norte de Portugal ou face às regiões espanholas onde desde o século XIX se consolidou a indústria têxtil (Catalunha e Comunidade Valenciana), tendo-se verificado o seu desenvolvimento apenas no final do século XX (sobretudo a partir da década de 1970 e de 1980). A sua origem está sobretudo associada a um espírito empreendedor que procurou tirar partido da mão-de-obra feminina abundante no espaço rural (CENIT, 2009). Esses agentes empreendedores reconheceram desde o início a importância do investimento em tecnologia, da aposta no *design* e na qualidade, da necessidade de criação de marcas próprias, bem como da aplicação de metodologias que permitam conhecer antecipadamente as preferências do

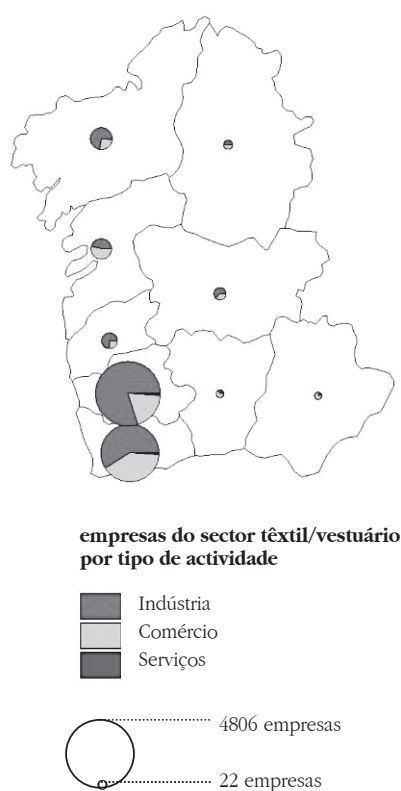
consumidor (Revilla Bonnin, 2002), conseguindo assim fazer evoluir pequenas unidades de confecção para empresas com grandes volumes de facturação, e que por sua vez subcontratam a empresas locais de menor dimensão determinadas etapas do processo de fabrico.

Embora se detectem fortes relações de interdependência entre as empresas galegas do sector, o que tem incentivado o dinamismo regional desta actividade, também já se assiste, em alguns casos, à externalização da produção mais exigente em mão-de-obra intensiva para países com custos salariais inferiores. Ou seja, nos casos em que se procede à externalização de partes do processo produtivo isso ocorre sobretudo com a produção, por esta ter associada a um menor valor acrescentado. Em alguns casos essa externalização da produção faz-se para o Norte de Portugal (Leal, 2006), tratando-se por isso de duas regiões vizinhas, ambas com um sector têxtil/vestuário muito relevante, embora com perfis de especialização muito distintos.

**FIGURA 1. REPARTIÇÃO ESPACIAL DAS EMPRESAS O SECTOR TÊXTIL/VESTUÁRIO/MODA, POR DISTRITO/PROVÍNCIA DA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, EM 2010**



**FIGURA 2. REPARTIÇÃO ESPACIAL DAS EMPRESAS O SECTOR TÊXTIL/VESTUÁRIO/MODA, POR TIPO DE ACTIVIDADE, NA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, EM 2010**



Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do Projecto EuroClusTex com 10 230 empresas do sector têxtil/vestuário/moda na euro-região Galiza-Norte de Portugal em 2010 (<http://www.euroclustex.com>).

<sup>7</sup> O principal grupo económico galego deste sector (Grupo Inditex) assentou a sua estratégia de negócio no desenvolvimento de marcas próprias com base no controlo dos diferentes processos da cadeia produtiva: conceito, *design*, produção, distribuição, logística e comercialização.

Com excepção das principais empresas galegas do sector, a grande maioria das empresas que tem marca própria aposta sobretudo no escoamento do seu produto no mercado interno, quer através de canais de distribuição próprios ou franquiado quer de multimarca (lojas independentes ou grandes retalhistas). Esta excessiva dependência da procura interna e do poder de compra espanhol constitui a principal fragilidade deste sector na Galiza.

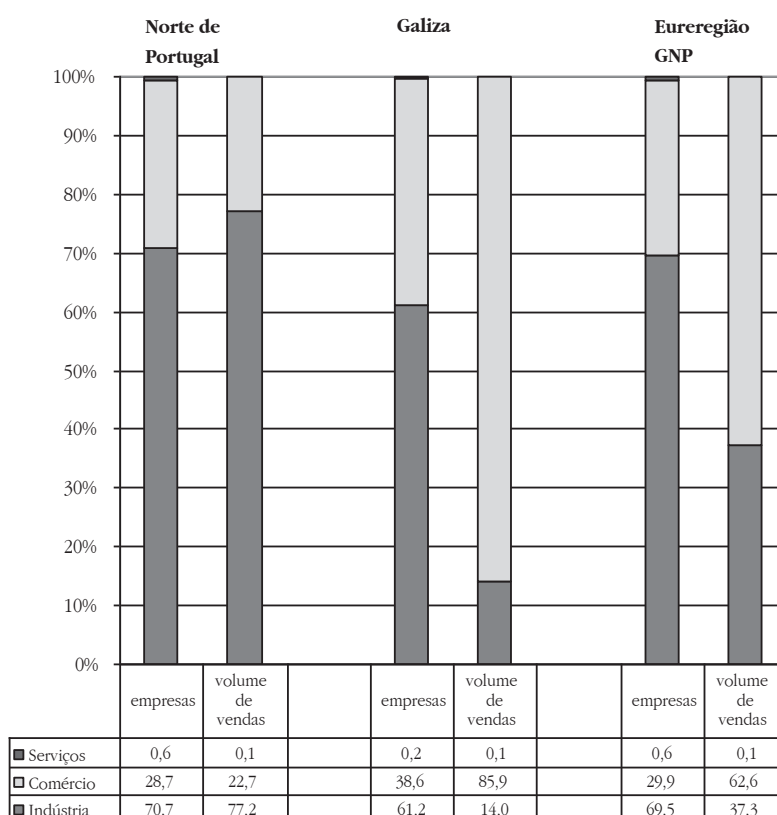
Em termos globais nesta euro-região existiam em 2010 10 230 empresas da fileira têxtil/vestuário/moda, posto que se revelava uma distribuição geográfica muito desigual destas empresas. Apenas os distritos de Braga e do Porto agrupavam em conjunto 85% de todas as empresas do sector presentes na euro-região, enquanto que toda a Galiza concentrava apenas 12% do total das empresas (Figura 1 e Tabela 1). Todavia, essas empresas galegas, concentradas sobretudo na Corunha e em Pontevedra, são responsáveis por quase 2/3 (13,4 mil milhões de euros) de toda a facturação da euro-região neste sector de actividade. Este panorama evidencia muito claramente os perfis de especialização distintos entre estas duas regiões de fronteira, resultado do seguimento de estratégias empresariais e de modelos de negócio muito diversos e que, em última instância, nos permitem compreender que existem apenas

três empresas portuguesas nas 15 principais empresas da euro-região em termos de facturação.

Na Galiza, comparativamente ao Norte de Portugal, existe uma proporção superior de empresas de comércio (por grosso e a retalho), e são precisamente as actividades associadas à componente distributiva deste sector que são as responsáveis pelas elevadas facturações registadas na Galiza. Note-se que as actividades de comércio são responsáveis por 86% do volume de vendas galego neste sector, enquanto que na região Norte de Portugal representam apenas 23% do volume de vendas (Figura 3).

Se o tecido empresarial do Norte de Portugal está sobretudo pulverizado por pequenas e médias empresas, na Galiza tem-se assistido a um processo de concentração de capital (por via de fusões e aquisições), sobretudo em torno de um grande grupo económico, o Grupo Inditex, que individualmente é por si só responsável por mais de 70% de todo o volume de vendas galego do sector (este grupo representa 44,5% do volume de vendas da euro-região). Esta concentração de capital, apesar de alguns riscos que também envolve, confere a este grupo económico uma dimensão e um poder negocial que em muito beneficia a restante estrutura empresarial da região, pois concede à Galiza uma vantagem competitiva invejável no concorrencial mercado global da indústria têxtil e do vestuário.

**FIGURA 3. A PROPORÇÃO DE EMPRESAS E DO VOLUME DE VENDAS DO SECTOR TÊXTEL/VESTUÁRIO NA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, POR TIPO DE ACTIVIDADE, EM 2010**



Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do Projecto EuroClusTex com 10 230 empresas do sector têxtil/vestuário/moda na euro-região Galiza-Norte de Portugal em 2010 (<http://www.euroclustex.com>).

**TABELA 1. O TECIDO EMPRESARIAL DO SECTOR TÊXTIL/VESTUÁRIO/MODA NA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, EM 2010**

	Empresas		Volume de Vendas	
	Total (n.º)	% na Euro-região	Total (milhares de euros)	% na Euro-região
Porto	3892	38,0	2902397	13,7
Braga	4806	47,0	4773411	22,5
Viana do Castelo	259	2,5	112086	0,5
Vila Real	28	0,3	6528	0,0
Bragança	22	0,2	5043	0,0
<i>Norte de Portugal</i>	<i>9007</i>	<i>88,0</i>	<i>7799465</i>	<i>36,8</i>
Pontevedra	475	4,6	464848	2,2
A Corunha	554	5,4	12362877	58,3
Ourense	139	1,4	542633	2,6
Lugo	55	0,5	29670	0,1
<i>Galiza</i>	<i>1223</i>	<i>12,0</i>	<i>13400028</i>	<i>63,2</i>
<b>EURO-REGIÃO GNP</b>	<b>10230</b>	<b>100</b>	<b>21199493</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do Projecto EuroClusTex com 10 230 empresas do sector têxtil/vestuário/moda na Euro-região Galiza-Norte de Portugal em 2010 (<http://www.euroclustex.com>).

**TABELA 2. A ESTRUTURA EMPRESARIAL DO SECTOR TÊXTIL/VESTUÁRIO/MODA NA EURO-REGIÃO GALIZA-NORTE DE PORTUGAL, EM 2010**

	Empresas			Volume de Vendas		
	Total (n.º)	% na Euro-região	Principal Distrito/ /Província (% na Euro-região)	Total (milhares de euros)	% na Euro-região	Principal Distrito/ /Província (% na Euro-região)
Indústria têxtil	1988	19,4	Braga (59,9%)	3088175	14,6	Braga (71,1%)
Indústria do vestuário	5054	49,4	Braga (52,2%)	4662020	22,0	Braga (39,1%)
Indústria do couro e dos produtos do couro	59	0,6	Porto (64,4%)	101272	0,5	Porto (90,2%)
Fabricação de máquinas e equipamentos	1	0,0	Porto (100%)	94	0,0	Porto (100%)
Outras indústrias transformadoras n.e.	9	0,1	Braga (66,7%)	50202	0,2	Porto (82,2%)
Reparação, inst. e manut. de máq. e equipamentos	2	0,0	Porto e Braga (50% cada)	271	0,0	Braga (54,6%)
<i>Indústria</i>	<i>7113</i>	<i>69,5</i>	<i>Braga (54,2%)</i>	<i>7902034</i>	<i>37,3</i>	<i>Braga (51,0%)</i>
Comércio por grosso (inclui agentes)	2840	27,8	Porto (51,7%)	12031996	56,8	La Corunha (84,8%)
Comércio a retalho	222	2,2	Porto (44,6%)	1250249	5,9	La Corunha (66,3%)
<i>Comércio</i>	<i>3062</i>	<i>29,9</i>	<i>Porto (51,1%)</i>	<i>13282245</i>	<i>62,7</i>	<i>La Corunha (83,0%)</i>
Serviços de apoio prestados às empresas	43	0,4	Braga (48,8%)	11731	0,1	La Corunha (65,4%)
Serviços pessoais	12	0,1	Porto (66,7%)	3483	0,0	La Corunha (56,4%)
<i>Serviços</i>	<i>55</i>	<i>0,5</i>	<i>Porto (50,9%)</i>	<i>15214</i>	<i>0,1</i>	<i>La Corunha (63,4%)</i>
<b>EURO-REGIÃO GNP</b>	<b>10230</b>	<b>100</b>	<b>Braga (47,0%)</b>	<b>21199493</b>	<b>100</b>	<b>La Corunha (58,3%)</b>

Fonte: Elaboração própria a partir da base de dados do Projecto EuroClusTex com 10 230 empresas do sector têxtil/vestuário/moda na euro-região Galiza-Norte de Portugal em 2010 (<http://www.euroclustex.com>).

Analisando a estrutura empresarial desta fileira (Tabela 2) verifica-se um peso muito reduzido das actividades de serviços (0,5% do total de empresas e 0,1% do total de facturação). Este facto justifica-se pela conjugação de três principais motivos, por um lado porque, sobretudo no Norte de Portugal, a cadeia de valor desta fileira ainda não incorpora actividades mais qualificadas e de maior valor acrescentado, estando sobretudo associada ao processo de fabrico; por outro lado em muitas empresas estes serviços são prestados internamente, apostando por exemplo na constituição de gabinetes próprios de *design*, promoção e *marketing*; e importa ainda referir que nos casos em que se externalizam estas actividades recorre-se muitas vezes a empresas que prestam serviços de apoio não apenas à indústria têxtil e do vestuário mas também a outras indústrias (o caso de serviços como o *webdesign*, fotografia, publicidade, etc.), não sendo por isso contabilizadas como empresas de serviços desta fileira.

Observando o distrito ou província mais relevante em cada uma das actividades desta fileira, verifica-se que, nas diferentes actividades industriais do sector, Braga ou Porto são as principais concentrações, quer em número de empresas, quer em volumes de facturação. Por sua vez nas actividades mais qualificadas da fileira (comércio e serviços) a A Corunha assume destacadamente a liderança. Por fim e antes de concluir esta breve caracterização do sector, importa salientar que o distrito de Braga, e muito especial o Vale do Ave, se revela bastante competitivo sobretudo na indústria têxtil, com quase 60% das empresas e 71% da facturação da euro-região, por sua vez o distrito do Porto apresenta-se como a sub-região mais competitiva na indústria do couro com 64% das empresas e 90% da facturação.

### **3. A COOPERAÇÃO INTER-REGIONAL GALIZA/NORTE DE PORTUGAL NO SECTOR TÊXTIL/VESTUÁRIO: CRUZAR COMPETÊNCIAS PARA REFORÇAR A COMPETITIVIDADE**

O aprofundamento da cooperação empresarial entre a Galiza e o Norte de Portugal constitui uma via para enfrentar as ameaças que se apresentam à sobrevivência deste sector, sobretudo através da exploração das economias de aglomeração que advêm da concentração de um grande número de empresas num território de proximidade. Essas economias de aglomeração, se convenientemente exploradas, permitem tirar partido da realização de acordos de cooperação entre empresas, bem como de infra-estruturas e serviços especializados de apoio ao sector que estão disponíveis nestas duas regiões de fronteira e que podem por isso ser partilhados por ambas.

A partilha dos recursos, vocações, competências e especializações de cada uma das regiões pode incrementar a competitividade da euro-região no ambiente concorrencial global que afecta o sector têxtil/vestuário, na medida em que permite desenvolver em comum iniciativas ambiciosas e relevantes para fortalecer a eficiência produtiva deste

sector e que muito dificilmente cada uma das regiões poderia desenvolver individualmente.

São várias as complementaridades entre a Galiza e o Norte de Portugal neste sector. Desde logo na estrutura empresarial galega existe um especial *know how* de *design*, moda e distribuição, enquanto que o Norte de Portugal se destaca por um *know how* de desenvolvimento do produto. São, por isso, perfis de especialização complementares que entendidos numa lógica de conjunto permitem assegurar uma cadeia de valor muito equilibrada ao nível da euro-região, o que lhe potencia uma vantagem competitiva no panorama global da indústria têxtil e do vestuário. Mas para que essa vantagem competitiva ocorra é necessário articular os diferentes elos da cadeia de valor entre os dois lados da fronteira tal implica a formação de alianças e redes de cooperação entre empresas, quer através do estabelecimento de simples acordos e projectos de negócio comuns, quer através de iniciativas mais complexas como a troca de participações no capital ou iniciativas de aquisição e concentrações de empresas.

Para além das complementaridades na cadeia de valor existem também complementaridades na própria estrutura empresarial, pois se o Norte de Portugal é mais competitivo na indústria têxtil e na indústria do couro, a Galiza tem uma *performance* superior no comércio por grosso e a retalho. A Galiza pode assim complementar produtos nas suas marcas, permitindo-lhe assim desenvolver um conceito de imagem mais amplo assente em colecções mais variadas e completas.

O Norte de Portugal, por sua vez, pode retirar aprendizagens a partir dos exemplos galegos, nomeadamente quanto à criação de um conceito de produto e ao lançamento de marcas próprias. Um dos principais factores de sucesso das marcas galegas advêm do continuado investimento em promoção e *marketing*, para além disso as suas marcas distinguem-se por serem multiproducto. No Norte de Portugal o comum é encontrar empresas que ora produzem *jeanswear*, malhas, camisaria, calçado, roupa interior, etc., por sua vez na Galiza as marcas estão sobretudo associadas a um conceito global de imagem, ao qual pretendem fidelizar os seus segmentos-alvo, o que as leva a agregar a oferta de diferentes produtos sobre a mesma marca, permitindo-lhes assim uma mais fácil fidelização de clientes.

Embora um dos trunfos das marcas galegas consista na estruturação de redes de distribuição, com cadeias de lojas próprias ou franquizadas, assiste-se a uma excessiva dependência do mercado interno, ou quando muito ibérico. É, por isso, importante que estas marcas consigam conquistar novos mercados, ou por via da ampliação geográfica destes canais de distribuição ou, em alternativa, por via da exportação para agentes de distribuição e lojas multi-marca. As empresas do Norte de Portugal, fortemente exportadoras por via da subcontratação, têm uma longa tradição na colaboração com mercados externos, este capital relacional do Norte de Portugal pode ser benéfico às empresas galegas no seu desafio de reduzir a sua dependência do mercado ibérico.

#### 4. CONCLUSÃO: POTENCIAR REDES INTER-REGIONAIS DE COLABORAÇÃO ENTRE EMPRESAS PARA A CONSOLIDAÇÃO DE UM *CLUSTER* TRANSFRONTEIRIÇO

Apesar das diversas ameaças que se colocam à sobrevivência do têxtil/vestuário na euro-região, e sobretudo no Norte de Portugal onde se concentra o maior número de empresas e sobretudo aquelas menos competitivas, estas ameaças não devem ser interpretadas como agentes de uma incontornável dissolução progressiva deste sector de actividade, mas antes como catalisadoras de um inadiável reajuste nos processos produtivos e nos modelos de gestão. Pois, na realidade, existem também oportunidades que, convenientemente exploradas, favorecem a persistência e dinamismo do têxtil e vestuário nesta euro-região, nomeadamente a proximidade geográfica e cultural ao exigente mercado europeu, o saber-fazer acumulado, o reconhecimento internacional não só da qualidade produtiva mas cada vez mais também do design, ou as vantagens inerentes à modernização tecnológica registada em várias empresas, bem como a crescente atenção que dedicam a uma cultura de qualidade.

Entre as oportunidades existe também um potencial latente ao nível das complementaridades neste sector de actividade entre a Galiza e o Norte de Portugal. Neste sentido, num contexto sectorial muito agressivo à escala global o Plano Estratégico para a Indústria Têxtil e do Vestuário Portuguesa (Bessa e Vaz, 2007) propôs a criação de um 'megacuster' luso-galaico no sector têxtil/vestuário e moda, dadas as complementaridades identificadas neste sector entre os dois lados da fronteira, e que convenientemente articuladas e potenciadas podem beneficiar as empresas de toda a euro-região.

Segundo Carneiro *et al.* (2007) as vantagens da dinamização de um *cluster* passam pela melhoria do desempenho e da competitividade de um grupo de empresas no longo prazo, bem como pela redução do investimento associado a um projecto de expansão ou desenvolvimento de um determinado sector de actividade numa dada região. O seu sucesso está dependente do desenvolvimento de redes de colaboração, assentes na confiança entre parceiros que partilham objectivos comuns.

No caso concreto da criação de um *cluster* transfronteiriço na indústria têxtil/vestuário entre a Galiza e o Norte de Portugal, o objectivo será a intensificação de colaborações, sobretudo empresariais, entre os dois lados da fronteira, como forma de reforçar em conjunto a competitividade deste sector no mercado global. Uma maior organização em rede das empresas deste sector, que estimule projectos de negócio comuns e uma maior integração de conhecimento, experiências e aprendizagens, facilitará o processo de reestruturação em curso deste sector na euro-região no sentido da transição para novas estratégias de mercado assentes no *design*, na criação de marcas de prestígio, em novos produtos de intensidade tecnológica superior (como os têxteis técnicos), assim como em novas redes de distribuição.

De moda a consolidar e dinamizar este *cluster* a ATP (Associação Têxtil e Vestuário de Portugal), o CITEVE (Centro Tecnológico das Indústrias Têxtil e do Vestuário de Portugal)

e a AIPCLOP (Asociación de Industrias de Punto e Confección de Lugo, Ourense e Pontevedra) lançaram, no início de 2009, o projecto *EuroClusTex* (Cluster Têxtil/Vestuário/Moda Transfronteiriço Galiza/Norte de Portugal), financiado pela União Europeia, como forma de fomentar um maior relacionamento institucional e empresarial entre as duas regiões ibéricas. Entre as iniciativas de consolidação deste *cluster* promovidas por este projecto encontra-se, por exemplo, a disponibilização *on-line* de uma base de dados com os contactos e caracterização de mais de 10 000 empresas deste sector sedeadas na euro-região, e que se pretende constituir como uma plataforma de auxílio à estruturação de redes cooperativas entre empresas dos dois lados da fronteira.

Embora exista já um enquadramento institucional para a dinamização deste *cluster*, bem como apoio financeiro para a dinamização conjunta de actividades e iniciativas de desenvolvimento do sector na euro-região, importa desenvolver no futuro estudos que procurem avaliar o grau de consolidação deste *cluster* a partir da identificação e sistematização das redes interregionais de colaboração entre empresas.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Amador, João e Opromolla, Luca (2009), 'Os sectores exportadores de têxteis e vestuário em Portugal', *Boletim Económico: artigos – Banco de Portugal*, 155-178.
- Bessa, Daniel e Vaz, Paulo (2007), *Contributo para um Plano Estratégico para a Indústria Têxtil e do Vestuário Portuguesa*, ATP – Associação Têxtil e Vestuário de Portugal, Vila Nova de Famalicão.
- Carneiro, Luís, Soares, António; Patrício, Rui; Alves, Adília; Madureira, Ricardo; e Sousa, Jorge (2007), *Redes colaborativas de elevado desempenho no Norte de Portugal*, INESC, Porto.
- CE (2003), *O futuro do sector dos têxteis e do vestuário na União Europeia alargada*, Comissão Europeia, Bruxelas.
- CE (2004), *O sector dos têxteis e do vestuário após 2005 – Recomendações do Grupo de Alto Nível para os Têxteis e o Vestuário*, Comissão Europeia, Bruxelas.
- CENIT-Centro de Inteligência Têxtil (2009), *Análise da Indústria Têxtil no Norte de Portugal e Galiza: Consolidação da Complementaridade do Cluster Transfronteiriço na Euroregião*, ATP – Associação Têxtil e Vestuário de Portugal, Vila Nova de Famalicão.
- Leal, Ana (2006), *A atitude dos jovens portugueses face às marcas de vestuário portuguesas e galegas*, Universidade Fernando Pessoa, Porto.
- Melo, Margarida e Duarte, Teresinha (2001), *Têxtil e Vestuário: deslocalização ou relocalização*, Gabinete de Estudos e Prospectiva Económica do Ministério da Economia, Lisboa.
- Revilla Bonnim, Arturo (2002), 'The fashion industry in Galicia: understanding the 'Zara' phenomenon', *European Planning Studies*, vol. 10, n.º 4, pp. 519-527.
- Ribeiro, José Félix (2009), 'Portugal 2025 – que funções no espaço europeu?', *Prospectiva e Planeamento*, vol. 16, 221 p.
- Vasconcelos, Eva (2006), *Análise da indústria têxtil e do vestuário*, EditValue, Braga.

# **DESENVOLVIMENTO LOCAL E EFEITOS INDIRECTOS DO INVESTIMENTO DIRECTO DO ESTRANGEIRO EM PORTUGAL: A IMPORTÂNCIA DA CAPACIDADE DE ABSORÇÃO REGIONAL**

## **LOCAL DEVELOPMENT AND INDIRECT EFFECTS OF THE FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN PORTUGAL: THE IMPORTANCE OF THE REGIONAL ABSORPTIVE CAPACITY**

**Maria Paula Fontoura**

ISEG, Universidade Técnica de Lisboa e UECE  
fontoura@iseg.utl.pt

**Isabel Proença**

ISEG, Universidade Técnica de Lisboa e CEMAPRE  
isabelp@iseg.utl.pt

**Nuno Crespo**

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE/IUL), Departamento de Economia e UNIDE  
nuno.crespo@iscte.pt

### **RESUMO/ABSTRACT**

O IDE pode operar como um veículo importante de dinamização do desenvolvimento económico regional, tanto através dos seus efeitos directos como indirectos. Neste artigo, focamos o caso dos efeitos indirectos e, concretamente, avaliamos a relevância da capacidade de absorção das regiões – avaliada através de uma medida de capital humano – para a ocorrência e a dimensão desses efeitos. Apesar de existirem razões teóricas válidas para crer que a capacidade de absorção das regiões é um factor que condiciona a manifestação de externalidades do IDE, a evidência disponível é ainda muito escassa. Este estudo procura contribuir para esta vertente de investigação analisando, simultaneamente, a existência de externalidades intra e intersectoriais. Uma outra vantagem do estudo é o facto de adoptar um nível de desagregação regional mais detalhado do que normalmente aplicado em estudos desta natureza. Em concreto, adoptamos um conceito de região que inclui o concelho em que a empresa doméstica se localiza e os concelhos que com ele fazem fronteira. Os resultados obtidos – usando dados de painel e a metodolo-

FDI can operate as an important means of boosting regional economic development, both through its direct and indirect effects. In this article, we focus on the case of indirect effects and, specifically, we evaluate the relevance of the absorption capacity of the regions – proxied by a measure of human capital – to the occurrence and extent of FDI externalities. Although there are valid theoretical reasons to believe that the absorptive capacity of the regions is a factor that determines the existence of these effects, the available evidence is still scarce. This study seeks to contribute to this strand of research examining the existence of FDI externalities within and between sectors. Another advantage of the study is that of adopting a regional level of disaggregation more detailed than usually applied in studies of this nature. Specifically, we adopt a concept of region that includes the county in which the domestic firm is located together with all of the directly neighbouring counties. The results – using panel data and the System GMM methodology – confirm the importance of regional absorptive capacity, together

gia *System GMM* – confirmam a importância da capacidade de absorção regional, a par da proximidade geográfica entre empresas multinacionais e empresas domésticas.

Palavras-chave: Externalidades Intra-sectoriais, Externalidades Inter-sectoriais, Portugal, Capacidade de Absorção, Desenvolvimento Regional.

Códigos JEL: F21, F23

## 1. INTRODUÇÃO

Ao longo dos últimos anos, diversos conceitos têm procurado incorporar novas dimensões no conceito mais tradicional de desenvolvimento económico<sup>1</sup>. Neles se incluem o conceito de desenvolvimento sustentável – que atribui uma especial atenção à dimensão ambiental e à necessidade de um equilíbrio intergeracional na utilização dos recursos – o conceito de desenvolvimento humano –, o qual evoluiu em termos conceptuais e de conteúdo, incorporando, actualmente, dimensões múltiplas, para além do rendimento, tais como a saúde, a educação, o emprego, a segurança, a igualdade de oportunidades, ou a liberdade –, e o conceito de desenvolvimento local<sup>2</sup> – fundado nos pressupostos<sup>3</sup> de que: i) a diversidade observada ao nível infra-nacional exige uma concepção de desenvolvimento que atenda às necessidades e recursos específicos do nível territorial estudado; ii) o processo de mudança deve atender ao potencial endógeno em termos de recursos e capacidades.

Qualquer que seja o conceito assumido, a análise dos factores que explicam o nível e a dinâmica do desenvolvimento é, inquestionavelmente, a dimensão que envolve uma maior dificuldade de concretização. Dada a sua complexidade e abrangência, uma via que tem sido seguida no sentido de trazer alguma luz sobre o fenómeno reside na sua análise parcelar, focando um determinado elemento que possa contribuir para melhorar o desenvolvimento dos diferentes espaços económicos. O presente estudo insere-se nesta linha de investigação, focando os benefícios potenciais do investimento directo do estrangeiro (IDE) em Portugal num espaço territorial delimitado. Na medida em que se considera uma dimensão regional e capacidades endógenas deste nível espacial, esta análise contribui para o aprofundamento das condições de desenvolvimento local.

<sup>1</sup> Veja-se, por exemplo Clark (2007).

<sup>2</sup> Veja-se, por exemplo, Amaro (1999) e Silva (1963).

<sup>3</sup> O conceito de desenvolvimento local emergiu nos anos 80 como parte da herança do desenvolvimento comunitário da década de 1960, assimilando os seus principais pilares: auscultação das necessidades da população, mobilização das capacidades locais como ponto de partida para as respostas e visão integrada dos problemas e soluções.

with the geographical proximity between multinational and domestic firms.

Keywords: Intra-industry Externalities; Inter-industry Externalities; Portugal; Absorptive Capacity; Regional Development.

JEL Codes: F21, F23

O IDE é, actualmente, encarado, de forma quase consensual, como um veículo crucial de promoção do desenvolvimento, sendo dedicados amplos recursos à sua captação. Os benefícios esperados da entrada de IDE podem ser divididos em dois tipos principais. Os primeiros são os designados efeitos directos do IDE e traduzem-se em aspectos como a criação de emprego, o aumento das exportações, o aumento do VAB, a geração de receitas fiscais, a melhoria do nível de qualificação médio da população activa (no pressuposto, amplamente confirmado, de que as empresas multinacionais utilizam trabalho mais qualificado que as empresas domésticas), entre outros factores. O segundo tipo de efeitos respeita à possibilidade de a presença de empresas multinacionais no mercado nacional permitir que as empresas domésticas beneficiem de algum tipo de transmissão tecnológica, expressa em externalidades que permitam incrementar o seu nível de eficiência. Neste caso estamos em presença dos designados efeitos indirectos do IDE.

A análise empírica da existência de efeitos de externalidade do IDE para as empresas nacionais remonta à década de 1970, com os contributos pioneiros de Caves (1974) e Globerman (1979). Ao longo do tempo, esse campo da literatura foi-se ampliando e aperfeiçoando, evoluindo de uma análise que, inicialmente, utilizava essencialmente dados *cross-section* e uma desagregação sectorial para outros estudos que recorrem, maioritariamente, a dados de painel e uma desagregação ao nível da empresa. Essa evolução conduziu a uma evidência que se pode considerar mista, no sentido em que não é possível identificar uma resposta inequívoca quanto à existência, ao sinal e à magnitude dos efeitos de externalidade. A mensagem mais forte que emerge desse amplo campo de investigação é a de que a verificação dos efeitos de externalidade é condicionada por um leque de factores relacionados com a empresa doméstica, com o sector, com a região de acolhimento ou com o modo de entrada, entre outras dimensões (Crespo e Fontoura, 2007a,b).

A análise que se segue considera, tomando o caso português como referência, um factor condicionante da concretização dos efeitos de externalidade em benefício das empresas nacionais por enquanto escassamente explorado: a importância da capacidade de absorção regional – avaliada através de uma medida de capital humano.

A avaliação desenvolvida neste estudo incorpora três vantagens metodológicas adicionais que importa assinalar: i) controla a relevância do efeito de proximidade geográfica entre empresas multinacionais e empresas domésticas enquanto factor potenciador dos efeitos de externalidade; ii) adopta uma definição de região que, por um lado, assume um nível de desagregação mais elevado do que habitualmente realizado neste tipo de estudos e, por outro, vai além do critério administrativo de delimitação geográfica; iii) avalia, a nível nacional e regional, a existência de externalidades intra e inter-industriais.

A análise está estruturada em cinco secções. Na secção 2, apresentamos os principais canais através dos quais os efeitos de externalidade do IDE para as empresas nacionais se podem materializar. O capítulo 3 expõe, sumariamente, os principais factores condicionantes dos efeitos de externalidade identificados na literatura. O capítulo 4 apresenta o modelo econométrico usado para avaliar empiricamente a importância da capacidade de absorção regional. O capítulo 5 discute os resultados obtidos. Finalmente, o capítulo 6 apresenta algumas observações conclusivas.

## 2. CANAIS DE TRANSMISSÃO DAS EXTERNALIDADES DO IDE

O amplo volume de literatura teórica e empírica desenvolvido ao longo das últimas três décadas permitiu identificar cinco canais principais através dos quais a transferência tecnológica entre empresas multinacionais e empresas domésticas se pode concretizar: efeitos de demonstração (por parte das empresas multinacionais)/imitação (por parte das empresas domésticas), exportações, concorrência, mobilidade do trabalho e ligações *backward* e *forward* com empresas domésticas (Görg e Greenaway, 2004; Crespo e Fontoura, 2007a). Os primeiros quatro canais respeitam essencialmente a externalidades intra-sectoriais enquanto que o último canal mencionado reporta a externalidades intersectoriais.

O canal referente aos efeitos de demonstração/imitação é, provavelmente, o mais evidente enquanto via para a concretização dos efeitos indirectos do IDE (Das, 1987; Wang e Blomström, 1992). A introdução de uma tecnologia nova num determinado mercado envolve, usualmente, um grau significativo de risco e um custo que pode ser demasiado elevado para as empresas domésticas. Assim, o facto de uma empresa multinacional adoptar, de forma bem sucedida, essa tecnologia pode funcionar como uma garantia da viabilidade dessa tecnologia nesse mercado, incentivando, desta forma, a empresa doméstica a também a adoptar.

O segundo canal acima identificado refere-se às exportações (Aitken *et al.*, 1997; Kokko *et al.*, 2001). A actividade exportadora envolve custos acrescidos relacionados, por exemplo, com o estabelecimento de uma rede internacional de distribuição, com o transporte dos bens ou com o conhecimento das preferências dos consumidores nos mercados externos. Como salientado, por exemplo, por Greenaway *et al.* (2004) ou Madariaga e Poncet (2007), as

empresas domésticas podem conseguir ganhos de eficiência e, conseqüentemente, reduções de custos se, através de um processo de imitação, adoptarem o processo de exportação seguido pelas empresas multinacionais.

A concorrência que se exerce entre empresas domésticas e empresas multinacionais no mercado nacional é um outro canal fundamental de externalidades do IDE (Markusen e Venables, 1999; Glass e Saggi, 2002). Neste caso concreto, é possível, contudo, identificar razões para a ocorrência de externalidades positivas e negativas, isto é, favoráveis e desfavoráveis para as empresas domésticas. No que concerne ao efeito positivo, a concorrência opera como um incentivo para as empresas domésticas realizarem uma utilização mais eficiente da tecnologia existente ou mesmo para adoptarem uma nova tecnologia. Por sua vez, no que respeita ao efeito negativo para as empresas nacionais, importa ter presente que, como salientado por Aitken e Harrison (1999), a presença de empresas multinacionais no mercado pode implicar perdas significativas de quota de mercado para as empresas nacionais, implicando um nível de produção menos eficiente e, conseqüentemente, o desaproveitamento de economias de escala.

A mobilidade do factor trabalho constitui um outro canal frequentemente referido enquanto veículo de concretização de externalidades do IDE (Fosfuri *et al.*, 2001; Glass e Saggi, 2002; Görg e Strobl, 2005). Ao contratarem trabalhadores que antes trabalhavam em empresas multinacionais, as empresas domésticas podem aceder ao conhecimento sobre a tecnologia usada pelas empresas multinacionais e, dessa forma, obterem ganhos de eficiência. Todavia, Sinani e Meyer (2004) chamam a atenção para o facto de, também neste canal, existir, potencialmente, um efeito negativo para as empresas nacionais, expresso no facto de as empresas multinacionais poderem atrair os trabalhadores mais eficientes que trabalhavam em empresas domésticas, através do pagamento de salários mais elevados<sup>4</sup>.

O último canal acima identificado está relacionado fundamentalmente com externalidades interindustriais e prende-se com as relações que as empresas domésticas estabelecem no mercado nacional enquanto fornecedoras das empresas multinacionais ou compradoras de bens intermédios por elas produzidos (Rodríguez-Clare, 1996; Markusen e Venables, 1999; Blalock e Gertler, 2008). No primeiro caso, estamos perante externalidades concretizadas através de *backward linkages* enquanto que na segunda situação existem externalidades através de *forward linkages*.

Os efeitos de externalidade através de *backward linkages* podem manifestar-se através de ganhos de escala na medida em que a presença de empresas multinacionais representar um acréscimo de procura para os *inputs* produzidos pelas empresas domésticas. Adicionalmente, tal como destacado por Blalock e Gertler (2008), as empresas multinacionais podem induzir um processo de reestrutu-

<sup>4</sup> Para uma discussão relativa às dificuldades existentes na avaliação dos efeitos de externalidade através deste canal, considere-se Saggi (2002).

ração nas empresas domésticas de forma a garantir que os padrões de qualidade exigidos sejam alcançados. São várias as vias através das quais este processo de melhoria da qualidade dos bens produzidos se pode concretizar, destacando-se: apoio técnico por parte das empresas multinacionais, por exemplo a nível de formação de trabalhadores, construção de infra-estruturas produtivas ou aquisição de matérias-primas, bem como no plano organizacional e de gestão (Lall, 1980; Reganati e Sica, 2005).

O efeito sobre os fornecedores domésticos pode também ocorrer mediante a alteração de preços. Por um lado, preços mais elevados pagos pelas empresas multinacionais podem contribuir para aumentar a produtividade dos produtores nacionais. Por outro lado, contudo, não é possível excluir a hipótese – avançada por Halpern e Muraközy (2007) – de que venham a verificar-se, fruto da capacidade negociada das empresas multinacionais, preços mais baixos para os *inputs* produzidos por empresas domésticas, conduzindo, desta forma, a um impacto de sinal inverso.

Relativamente aos efeitos de externalidade através de *forward linkages*, o mecanismo subjacente consiste no aproveitamento, por parte das empresas domésticas, dos *inputs* de qualidade superior e/ou com custo inferior produzidos pelas empresas multinacionais (Markusen e Venables, 1999). Novas tecnologias utilizadas pelas empresas multinacionais tanto a nível do próprio processo produtivo como no que respeita a técnicas de gestão podem também ser aproveitadas pelas empresas nacionais, permitindo a obtenção de ganhos de eficiência (Dunning, 1993).

### 3. FACTORES CONDICIONANTES DAS EXTERNALIDADES DO IDE

No quadro do leque de factores determinantes dos efeitos indirectos do IDE considerados pela literatura, aquele que tem merecido maior confirmação empírica está associado à capacidade de absorção de novas tecnologias por parte das empresas domésticas e à necessidade de existência de um *gap* tecnológico entre empresas domésticas e multinacionais de forma a potenciar os efeitos de externalidade.

Por um lado, se esse *gap* for demasiado pequeno, tal significa que o nível de eficiência dos dois tipos de empresa é aproximado, existindo pouca margem de aprendizagem por parte das empresas domésticas. Todavia, se o *gap* for elevado, é posta em causa a capacidade de absorção dessas empresas, podendo tal hipotecar a possibilidade de beneficiarem com a presença de empresas externas. Assim, a conclusão que tem emergido deste ramo de investigação é a de que os efeitos de externalidade serão potenciados se o *gap* entre empresas domésticas e multinacionais for moderado (Kanturia, 2002; Keller e Yeaple, 2009; Flóres *et al.*, 2007).

Vários outros factores condicionantes têm sido analisados em termos teóricos e testados empiricamente, sendo a evidência, contudo, em alguns casos ainda escassa e, noutros, inconclusiva. Entre os factores que têm sido abordados, incluem-se: o país de origem do IDE (Haskel *et al.*,

2007; Karpaty e Lundberg, 2004), o modo de entrada (Bracconier *et al.*, 2001), o nível de participação externa nos projectos de investimento (Javorcik, 2004), o grau de concorrência (Wang e Blomström, 1992), a natureza exportadora ou não exportadora das empresas nacionais (Blomström e Sjöholm, 1999; Schoors e van der Tol, 2002), a dimensão das empresas domésticas (Aitken e Harrison, 1999; Sinani e Meyer, 2004), entre outros factores como sejam a política comercial adoptada pelo país receptor, a existência de direitos de propriedade intelectual ou o ‘valor’ da tecnologia.

Em suma, a evidência actualmente existente revela ainda um grau fraco de robustez para a generalidade dos factores, deixando em aberto um amplo espaço de investigação adicional neste domínio. Como refere Lipsey, ‘o que é mais necessário é uma acrescida atenção às várias circunstâncias e políticas dos países, sectores e empresas que promovem ou obstruem a existência de externalidades’ (Lipsey, 2002: 32). O presente estudo procura responder a este repto focando a importância da existência de capacidade de absorção a nível regional.

A capacidade de absorção pode ser avaliada simultaneamente a nível micro e macroeconómico. A análise micro – correspondente à capacidade de absorção das empresas nacionais – beneficia, como vimos, de amplo suporte empírico. Menos estudada tem sido a relevância da capacidade de absorção das regiões de acolhimento, ou seja, adoptando a perspectiva macro de análise<sup>5</sup>.

A capacidade de absorção das regiões não é, contudo, o único factor condicionante das externalidades do IDE em que a dimensão espaço está presente de forma explícita. Efectivamente, um outro elemento importante prende-se com a proximidade geográfica entre a localização das empresas domésticas e a das multinacionais (Driffield e Munday, 2001; Halpern e Muraközy, 2007; Haskel *et al.*, 2007; Resmini e Nicolini, 2007; Blalock e Gertler, 2008, Crespo *et al.*, 2009). A importância deste factor deriva do facto de todos os canais de transmissão dos efeitos de externalidade apresentados na secção anterior serem potenciados pela proximidade geográfica (Aitken e Harrison, 1999; Girma, 2003; Madariaga e Poncet, 2007; Jordaan, 2008a,b). Como forma de controlar este efeito, a análise empírica desenvolvida para o caso português – apresentada no capítulo seguinte – toma em consideração o cruzamento da capacidade de absorção regional com a proximidade geográfica entre os dois tipos de empresas.

### 4. MODELO ECONOMETRICO

A ampla literatura que, ao longo dos últimos anos, tem procurado identificar a existência de externalidades do IDE para as empresas nacionais, tem realizado essa análise

<sup>5</sup> Os estudos de Imbriani e Reganati (1999) e de Sgard (2001), com evidência para Itália e Hungria respectivamente, constituem excepções relevantes. A análise desenvolvida a nível regional é extensível a países, embora com limitações óbvias decorrentes de uma maior heterogeneidade do espaço considerado.

com recurso a uma regressão em que são incluídos vários factores explicativos do nível de eficiência das empresas domésticas, incluindo a dimensão da presença externa. Este estudo segue a mesma estratégia empírica, adoptando como variável dependente a produtividade (rácio entre o valor acrescentado e o número de trabalhadores) da empresa doméstica  $i$  no ano  $t$ , representada como  $PROD_{it}$ .

À semelhança de vários outros estudos, como Karpanty e Lundberg (2004), Resmini e Nicolini (2007), Jordaan (2008b) ou Keller e Yeaple (2009), a quantificação da presença externa recorrerá a dados de emprego. Em concreto, construiremos seis variáveis destinadas a captar a dimensão da presença externa, sendo três delas definidas a nível nacional e outras três à escala regional, de forma a controlar o efeito de proximidade geográfica entre empresas multinacionais e domésticas.

Consideremos o conjunto  $S$  de todos os sectores industriais da economia, definidos ao nível dos 2 dígitos da CAE, Rev. 2.1 (sectores 15 a 37). Definamos ainda  $M_s$  como o conjunto de empresas multinacionais pertencentes ao sector  $s$  e  $G_s$  como o conjunto de todas as empresas (domésticas e multinacionais) pertencentes a esse mesmo sector. A primeira variável que utilizamos para captar a dimensão da presença externa visa aferir a existência de externalidades intra-industriais a nível nacional. Essa variável é definida como:

$$FPN1_{st} = \frac{\sum_{i \in M_s} X_{it}}{\sum_{i \in G_s} X_{it}} \quad (1)$$

posto que  $X$  representa emprego.  $FPN1$  é definida, portanto, como o peso, em termos de emprego, das empresas multinacionais no total do sector em que a empresa  $i$  está presente.

Ainda a nível nacional, são construídas duas variáveis destinadas a avaliar a ocorrência de externalidades inter-industriais. A variável  $FPN2$  mede a existência de externalidades interindustriais através de *forward linkages* enquanto  $FPN3$  capta externalidades inter-industriais através de *backward linkages*.  $FPN2$  expressa-se do seguinte modo:

$$FPN2_{st} = \sum_{\substack{j \in S \\ j \neq s}} \alpha_{sjt} FPN1_{jt} \quad (2)$$

sendo

$$\alpha_{sjt} = \frac{c_{sjt}}{\sum_{\substack{l \in S \\ l \neq s}} c_{slt}} \quad (3)$$

em que  $c_{sjt}$  representa o peso do sector  $j$  em termos das aquisições efectuadas pelo sector  $s$  (no momento  $t$ ). Estes valores são obtidos a partir das matrizes *input-output*, disponibilizadas pelo Instituto Nacional de Estatística (INE).

Por sua vez,  $FPN3$  é definida como:

$$FPN3_{st} = \sum_{\substack{j \in S \\ j \neq s}} \eta_{sjt} FPN1_{jt} \quad (4)$$

sendo

$$\eta_{sjt} = \frac{v_{sjt}}{\sum_{\substack{l \in S \\ l \neq s}} v_{slt}} \quad (5)$$

em que  $v_{sjt}$  representa o peso do sector  $j$  no que concerne às vendas efectuadas pelo sector  $s$  (no momento  $t$ ).

Como se constata em (2),  $FPN2$  é obtida como uma média ponderada da dimensão relativa da presença externa em cada sector, captada por  $FPN1$ . Os ponderadores correspondem à importância, para o sector a que  $i$  pertence, dos diferentes sectores fornecedores (com exclusão do próprio sector em que  $i$  se insere). A mesma lógica de construção é válida para a variável  $FPN3$  mas agora relativamente a *backward linkages*, ou seja, no caso em que as empresas domésticas fornecem as empresas multinacionais.

Para captar o efeito de proximidade entre empresas domésticas e multinacionais, construímos, como atrás explicado, variáveis concebidas a nível regional. Essas variáveis –  $FPR1$ ,  $FPR2$  e  $FPR3$  – são obtidas da mesma forma que as variáveis análogas a nível nacional. As regiões são definidas, neste estudo, tendo em vista avaliar de forma mais precisa o efeito de proximidade, como o conjunto do concelho em que  $i$  se localiza e de todos os concelhos que com ele fazem fronteira<sup>6</sup>.

Definamos então  $M_{sr}$  como o conjunto de empresas multinacionais do sector  $s$  que se localizam na região  $r$  e  $G_{sr}$  como o conjunto de todas as empresas que, igualmente, pertencem ao sector  $s$  e que se localizam na região  $r$ . As variáveis que captam a existência de externalidades intra-industriais e interindustriais através de *forward* e *backward linkages* – respectivamente,  $FPR1$ ,  $FPR2$  e  $FPR3$  – são expressas da seguinte forma:

$$FPR1_{rst} = \frac{\sum_{i \in M_{rs}} X_{it}}{\sum_{i \in G_{rs}} X_{it}} \quad (6)$$

$$FPR2_{rst} = \sum_{\substack{j \in S \\ j \neq s}} \alpha_{sijt} FPR1_{rjt} \quad (7)$$

$$FPR3_{rst} = \sum_{\substack{j \in S \\ j \neq s}} \eta_{sijt} FPR1_{rjt} \quad (8)$$

Podemos definir, por fim:

$$FPk_{it} = FPK_{st}, k = 1, 2, 3 \text{ e } FPK_{it} = FPK_{rst}, k = 4, 5, 6 \quad (9)$$

Para além das variáveis que captam a dimensão da presença externa, é considerado um leque de variáveis de controlo com possível influência na produtividade das empresas domésticas:

• **Economias de escala ( $SE_{it}$ ):** rácio, calculado no momento  $t$ , entre o nível de produção da empresa  $i$  e o va-

<sup>6</sup> Devido a limitações quanto à informação disponível, na construção de  $FPR2$  e  $FPR3$  são assumidos pesos constantes para todas as regiões e iguais aos verificados a nível nacional.

lor médio de produção das  $y$  maiores empresas do sector a que a empresa  $i$  pertence, sendo  $y$  o maior valor inteiro em  $1/H_{it}$ .

$$\bullet \text{ Grau de concentração } (H_{it} = \sum_{g \in J} \left( \frac{X_{gt}}{\sum_{g \in J} X_{gt}} \right)^2 \times 100):$$

avaliado através do índice de Herfindahl, em que  $X_{gt}$  expressa a produção da empresa  $g$ , no momento  $t$ .  $g$  é um índice para as empresas – domésticas e multinacionais – que pertencem ao sector  $J$  a que a empresa doméstica  $i$  pertence.

• **Intensidade capitalística ( $CI_{it}$ ):** rácio, para a empresa  $i$  no momento  $t$ , entre o capital fixo e o número de trabalhadores.

• **Qualificação do trabalho ( $SL_{it}$ ):** remuneração média por trabalhador para a empresa  $i$  no momento  $t$ .

Variáveis *dummy* anuais  $D1$ ,  $D2$ ,  $D3$  e  $D4$  (onde  $Dl_{it}$  igual a 1 se a observação  $it$  se refere ao ano de  $1996+l$ ,  $l=1, \dots, 4$ ) são também incluídas no modelo, de modo a controlar a evolução temporal do nível de produtividade das empresas domésticas.

O modelo pode, portanto, expressar-se da seguinte forma:

$$\begin{aligned} PROD_{it} = & \beta_1 + \sum_{j=1}^3 \theta_j FPNj_{it-1} + \\ & + \sum_{j=1}^3 \psi_j FPRj_{it-1} + \beta_2 SL_{it} + \beta_3 SE_{it} + \beta_4 CI_{it} + \\ & + \beta_5 H_{it} + \sum_{l=1}^4 \lambda_l D_{l_{it}} + \eta_i + \varepsilon_{it} \end{aligned} \quad (10)$$

$$i = 1, \dots, n; \quad t = 1996, \dots, 2000$$

em que  $\eta_i$  é o efeito na produtividade, não observado, constante no tempo e específico à empresa, enquanto que  $\varepsilon_{it}$  é o termo de erro habitual.

O modelo apresentado em (10) ignora a possível existência de economias de aglomeração. Contudo, pode acontecer que o nível de eficiência de cada empresa dependa positivamente do grau de densidade económica existente na região em que essa empresa se localiza, tal como salientado, por exemplo, por Ciccone e Hall (1996), Jordaan (2008b) ou Crespo *et al.* (2009). Visando controlar esta possibilidade, estimamos um outro modelo – apresentado em (11) – no qual é incluída, adicionalmente, a variável  $AE$ , definida da seguinte forma:

• **Economias de aglomeração ( $AE_{it}$ ):** rácio, para cada região e cada momento, entre o emprego na região e a respectiva área.

O modelo incluindo a variável  $AE$  pode assim expressar-se como:

$$PROD_{it} = \beta_1 + \sum_{j=1}^3 \theta_j FPNj_{it-1} + \quad (11)$$

$$+ \sum_{j=1}^3 \psi_j FPRj_{it-1} + \beta_2 AE_{it} + \beta_3 SL_{it} + \beta_4 SE_{it} +$$

$$+ \beta_5 CI_{it} + \beta_6 H_{it} + \sum_{l=1}^4 \lambda_l D_{l_{it}} + \eta_i + \varepsilon_{it}$$

$$i = 1, \dots, n; \quad t = 1996, \dots, 2000$$

Como avançámos na secção anterior, a capacidade de absorção das regiões é captada neste estudo através de uma medida de capital humano. A avaliação da sua influência é realizada utilizando-a como critério de partição da amostra. Especificamente, são considerados três grupos de regiões – as que evidenciam elevada, média e baixa capacidade de absorção – sendo comparada a influência, em cada uma destas sub-amostras, das variáveis que captam a dimensão da presença externa na produtividade das empresas nacionais.

As estimativas dos parâmetros dos modelos apresentados em (10) e (11) foram obtidas usando o método recente para estimação de equações lineares com dados de painel proposto por Blundell e Bond (2000), conhecido como *System GMM*. As variâncias foram estimadas de forma robusta à heterocedasticidade e autocorrelação de forma desconhecida.<sup>7</sup> A estimação efectuada pressupõe que o efeito não observado específico à empresa pode estar correlacionado com as variáveis explicativas da produtividade, e que a qualificação do trabalho, bem como as variáveis que captam a presença estrangeira no sector, podem ser endógenas.<sup>8</sup>

Será considerada informação estatística relativa à indústria transformadora portuguesa no período entre 1996 e 2000. A análise tomará por suporte dados da Dun & Bradstreet e dos *Quadros de Pessoal* – Ministério do Emprego. A base utilizada a partir da informação da Dun & Bradstreet permite construir as variáveis  $PROD$ ,  $SL$ ,  $SE$ ,  $CI$  e  $H$  e inclui informação micro para 1303 estabelecimentos em cada um dos anos considerados. Assim, ficamos com um painel com 6515 observações. No que respeita a empresas multinacionais, recorreremos a informação referente a 266 empresas em 1996, 262 em 1997, 300 em 1998, 322 em 1999 e 275 em 2000. Por sua vez, os *Quadros de Pessoal* – utilizados como fonte para a construção de todas as variáveis que captam a dimensão da presença externa – permitem ter acesso a informação que, em termos médios para o período em análise, abrange 26 428 empresas e 822 733 trabalhadores.

<sup>7</sup> Os cálculos foram obtidos com o *Stata*, usando o comando *xtabond2* desenvolvido por Roodman (2005).

<sup>8</sup> É bem sabido que os sectores de maior produtividade podem atrair preferencialmente o investimento estrangeiro (Aitken e Harrison, 1999), enquanto que os salários (*proxy* da qualificação do trabalho) dependem da própria produtividade da empresa.

## 5. EVIDÊNCIA PARA PORTUGAL

Tendo em vista avaliar a importância da capacidade de absorção regional na ocorrência de externalidades do IDE para as empresas nacionais, a amostra foi desagregada em três subamostras, em função do nível de capital humano evidenciado pelas regiões em que as empresas domésticas se localizam. A desagregação foi efectuada calculando a média da variável HC, definida, tomando a unidade geográfica concelho como referência, como a proporção da população residente com pelo menos nove anos de escolaridade.

O primeiro grupo – regiões com maior nível de capital humano (Regiões A) – inclui todas as regiões cujo valor de HC se situa acima da média mais um desvio padrão. As regiões com menor capacidade de absorção avaliada pelo seu nível de capital humano (Regiões C) são definidas como sendo aquelas cujo valor de HC se situa abaixo da média menos um desvio padrão. Finalmente, as regiões com capacidade de absorção intermédia (Regiões B) são todas aquelas em que o valor de HC se situa no intervalo delimitado pelos dois valores de referência acima identificados.

A estimação do modelo apresentado em (10) – isto é, sem consideração da variável referente a economias de aglomeração (AE) – dá origem aos resultados que se apresentam na Tabela 2.

Os resultados apresentados na Tabela 2 permitem reter algumas conclusões interessantes. Salientamos, de seguida, quatro desses resultados. Em primeiro lugar, confirma-se a influência da capacidade de absorção regional. Efectivamente, detectam-se resultados diferenciados consoante o nível de capital humano das regiões de acolhimento. Em particular, é possível notar a existência de efeitos de externalidade apenas no caso das regiões de menor e maior capacidade de absorção, embora através de canais distintos. No caso das regiões que registam uma capacidade inferior de absorção – ou seja, em que HC evidencia níveis mais baixos – ocorrem externalidades interindustriais e regionais positivas mas apenas através de *forward linkages*. Por sua vez, quando se consideram as empresas nacionais localizadas nas regiões com grau mais elevado de capital humano, registam-se externalidades intersectoriais e regionais positivas através de *backward linkages*. Este resultado parece encontrar suporte teórico na ideia de que este último tipo de externalidade é, fruto do mecanismo pelo qual se concretiza, mais exigente para as empresas nacionais, requerendo uma envolvente macro que suporte melhor a ocorrência desses efeitos.

Em segundo lugar, é também clara a importância da proximidade geográfica entre empresas domésticas e multinacionais para a emergência de externalidades. Efectivamente, é possível reter o facto de que, enquanto se registam externalidades positivas a nível regional nos casos acima identificados, os mesmos efeitos avaliados numa escala geográfica nacional evidenciam resultados opostos, na linha do detectado, por exemplo, em Crespo *et al.* (2009).

Em terceiro lugar, é interessante notar que apenas se registam externalidades interindustriais. Este aspecto cor-

roborar conclusões como as de Görg e Strobl (2001) ou Görg e Greenaway (2004) que, baseados num *survey* de estudos centrados na análise de externalidades intra-industriais, apontam para uma visão muito reticente quanto à efectiva existência de externalidades do IDE em benefício das empresas nacionais.

**TABELA 2. EXTERNALIDADES DO IDE EM PORTUGAL EM FUNÇÃO DA CAPACIDADE DE ABSORÇÃO REGIONAL – MODELO SEM ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO**

Variáveis independentes	Regiões A	Regiões B	Regiões C
C	-1459,70 (-0,17)	5755,27 (0,96)	-18167,49 (-1,51)
FPN1	-680,76 (-0,87)	461,79 (1,02)	-340,25 (-0,91)
FPN2	-553,34* (-1,67)	1047,60 (1,32)	-102,31 (-0,57)
FPN3	-99,98 (-0,09)	-3995,37 (-1,26)	-849,26* (-1,70)
FPR1	103,51 (0,17)	-889,66 (-1,26)	57,13 (0,20)
FPR2	822,68* (1,72)	-1733,95 (-1,28)	-44,69 (-0,08)
FPR3	-69,72 (-0,05)	4925,51 (1,26)	1112,92* (1,92)
SL	2,91*** (3,41)	1,51*** (4,61)	2,94*** (3,93)
SE	-20,88 (-0,62)	3,50 (0,15)	-7,17 (-0,16)
CI	0,007 (0,57)	0,012** (2,27)	0,008 (0,78)
H	28365,79 (0,17)	85662,71 (1,16)	123,63 (0,00)
D1997	2422,28* (1,77)	-1882,73 (-1,12)	2731,77 (1,42)
D1998	2694,85** (2,44)	280,74 (0,25)	2903,91* (1,72)
D1999	1371,10 (1,25)	-544,29 (-0,50)	1130,43 (1,30)
Teste de Hansen (p-value)	8,76 (0,791)	2,68 (0,976)	18,33 (0,145)
Teste de Arellano-Bond para AR(1) (p-value)	0,86 (0,390)	-1,39 (0,163)	-1,05 (0,292)
para AR(2) (p-value)	-1,30 (0,195)	-0,53 (0,593)	0,65 (0,516)
N.º de observações (N.º de empresas)	935 (187)	4595 (919)	985 (197)

Estadísticas *t* entre parêntesis calculadas com erros padrões robustos; \*, \*\*, \*\*\* – estatisticamente significativo ao nível de significância de, respectivamente, 10%, 5% e 1%.

**TABELA 3. EXTERNALIDADES DO IDE EM PORTUGAL EM FUNÇÃO DA CAPACIDADE DE ABSORÇÃO REGIONAL – MODELO COM ECONOMIAS DE AGLOMERAÇÃO**

Variáveis independentes	Regiões A	Regiões B	Regiões C
C	-4439,04 (-0,29)	24446,0 (0,80)	21837,19 (0,64)
FPN1	-1125,17 (-1,30)	-336,29 (-0,38)	-271,75 (-0,67)
FPN2	-756,03* (-1,88)	-41,17 (-0,10)	-168,73 (-0,88)
FPN3	476,76 (0,34)	535,14 (0,43)	-1092,88** (-2,04)
FPR1	-308,99 (-0,42)	555,71 (0,38)	-39,14 (-0,13)
FPR2	1066,28* (1,78)	54,64 (0,07)	209,50 (0,35)
FPR3	-772,83 (-0,45)	-802,45 (-0,57)	1158,78** (2,02)
SL	3,05*** (3,09)	1,28*** (5,99)	2,55*** (3,27)
SE	-41,21 (-1,03)	36,66 (0,79)	-13,50 (-0,28)
CI	0,011 (0,95)	0,005 (0,66)	0,007 (0,78)
H	178510,6 (0,76)	-24105,53 (-0,33)	-40916,96 (-0,55)
AE	164,71 (0,73)	-198,74 (-0,64)	-254,06 (-1,17)
D1997	3339,50* (1,76)	260,69 (0,21)	2452,23 (1,25)
D1998	3128,31 (1,56)	429,05 (0,57)	2194,36 (1,15)
D1999	1647,60 (1,04)	304,46 (0,47)	915,07 (1,00)
Teste de Hansen (p-value)	5,94 (0,919)	7,37 (0,498)	16,17 (0,184)
Teste de Arellano-Bond para AR(1) (p-value)	0,92 (0,356)	-2,18 (0,029)	-1,04 (0,297)
para AR(2) (p-value)	-1,27 (0,204)	-1,05 (0,293)	0,72 (0,472)
N.º de observações (N.º de empresas)	935 (187)	4595 (919)	985 (197)

Estatísticas *t* entre parêntesis calculadas com erros padrões robustos; \*, \*\*, \*\*\* – estatisticamente significativo ao nível de significância de, respectivamente, 10%, 5% e 1%.

Em quarto lugar, regista-se uma clara influência positiva do nível de qualificação dos trabalhadores, sugerindo a influência positiva da capacidade de absorção avaliada a nível microeconómico. Conjugando este resultado com aquele que acima salientámos a propósito da influência da

capacidade de absorção regional, a mensagem mais relevante que parece possível reter prende-se com a importância da capacidade de absorção nos dois níveis de análise, micro e macroeconómico, posicionando-se este elemento como um factor explicativo nuclear para a manifestação de externalidades do IDE a nível regional.

A Tabela 3 expõe os resultados decorrentes da estimação do modelo apresentado em (11), o qual se diferencia do anterior pela inclusão de uma variável adicional destinada a captar a possível influência da existência de economias de aglomeração.

A evidência apresentada na Tabela 3 confirma integralmente os resultados decorrentes da Tabela 2, sugerindo, uma vez mais, entre outros aspectos já acima mencionados, a importância da capacidade regional de absorção.

## 6. OBSERVAÇÕES FINAIS

Neste estudo, incidimos a avaliação na possível manifestação de efeitos de externalidade do IDE para as empresas domésticas decorrentes da presença de empresas multinacionais a nível local. Este tema tem sido alvo de intensa abordagem ao longo das últimas décadas. Todavia, só mais recentemente essa investigação iniciou a avaliação dos factores que condicionam ou potenciam a manifestação desses efeitos, sendo a evidência existente, na generalidade dos factores identificados teoricamente, ainda muito escassa ou inconclusiva. A nossa investigação tem como contributo central a avaliação da relevância da capacidade de absorção das regiões de acolhimento para a verificação destas externalidades. Usando evidência referente a Portugal continental e um grau de desagregação espacial ao nível dos concelhos, concluímos em favor da efectiva importância desse factor condicionante. Esta evidência junta-se a um resultado mais consolidado na literatura relativo à importância da capacidade de absorção em termos microeconómicos, ou seja, a nível das empresas, permitindo identificar a capacidade de absorção como um elemento decisivo para a ocorrência de externalidades do IDE.

Verificámos ainda, à semelhança do registado em outros estudos, que a proximidade geográfica entre empresas domésticas e multinacionais é decisiva para a existência de efeitos indirectos do IDE, na medida em que potencia os canais de transmissão dessas externalidades. Este resultado reforça o carácter regional da manifestação destes efeitos.

Foi também confirmado que é mais provável a existência de externalidades interindustriais do que intra-industriais, na linha do balanço que é possível efectuar da extensa literatura existente sobre a temática em consideração. Neste âmbito, detectámos diferenças no tipo de externalidades intersectoriais, conforme o grau de desenvolvimento das regiões: enquanto as regiões mais desenvolvidas favorecem a ocorrência de externalidades no caso das empresas nacionais fornecedoras de bens intermédios às multinacionais, as regiões menos desenvolvidas comportam a ocorrência de externalidades quando as

empresas nacionais adquirem bens intermédios às multinacionais. Este resultado poderá ser explicado pelo facto de a existência de trabalho qualificado na região ser um elemento essencial para que as empresas dessa região desenvolvam o *know how* indispensável para se poderem tornar fornecedoras das multinacionais, enquanto este requisito não se coloca se as empresas nacionais se limitarem a recorrer às multinacionais como fornecedoras. O aprofundamento deste resultado constitui, em qualquer caso, um desafio para a investigação futura.

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aitken B., Hanson G. e Harrison A. (1997), Spillovers, Foreign Investment and Export Behaviour. *Journal of International Economics* 43(1-2): 103-132.
- Aitken B. e Harrison A. (1999), Do Domestic Firms Benefit from Direct Foreign Investment? Evidence from Venezuela, *American Economic Review* 89(3): 605-618.
- Amaro R. (1999), 'Análise das Necessidades e das Potencialidades da Freguesia de Santa Marinha (Concelho de Vila Nova de Gaia) numa Perspectiva de Criação de Emprego e de Desenvolvimento Local', Lisboa: PRO-ACT e S.A.E./ISCTE.
- Arellano, M. e Bond, S. (1991), Some Tests of Specification for Panel Data: Monte Carlo Evidence and an Application to Employment Equations, *Review of Economic Studies* 58: 277-297.
- Blalock G. e Gertler P. (2008), 'Welfare Gains from Foreign Direct Investment through Technology Transfer to Local Suppliers', *Journal of International Economics* 74(2), pp. 402-421.
- Blomström M. e Sjöholm F. (1999), Technology Transfer and Spillovers: Does Local Participation with Multinationals Matter?, *European Economic Review* 43: 915-923.
- Blundell, R. e Bond, S. (2000), 'GMM Estimation with Persistent Panel Data: An Application to Production Functions', *Econometric Reviews*, 19(3): 312-340.
- Braconier H., Ekholm K. e Midelfart-Knarvik K. (2001) In Search of FDI-Transmitted R&D Spillovers: A Study Based on Swedish Data, *Weltwirtschaftliches Archiv* 137(4): 644-665.
- Caves R. (1974), Multinational Firms, Competition and Productivity in Host Country Markets, *Economica* 41: 176-193.
- Ciccone, A. e Hall R. (1996), 'Productivity and Economic Density', *American Economic Review* 86(1): 54-70.
- Clark D. (2007), Abstract Concepts of Development, A. D. Clark (ed), *Visions of Development: A Study of Human Values*, Cheltenham: Edward Elgar: 9-26.
- Crespo N. e Fontoura M. (2007a), 'Determinant Factors of FDI Spillovers – What Do We Really Know?' *World Development* 35(3): 410-425.
- Crespo N. e Fontoura M. (2007b), '30 Anos de Investigação sobre Externalidades do IDE para as Empresas Nacionais – Que Conclusões?', *Estudos Económicos* 37(4): 849-874.
- Crespo N., Proença I. e Fontoura M. (2009), FDI Spillovers at Regional Level: Evidence from Portugal, *Papers in Regional Science* 88(3): 591-607.
- Das S. (1987), Externalities and Technology Transfer through Multinational Corporations – A Theoretical Analysis, *Journal of International Economics* 22(1-2): 171-182.
- Driffield, N. (2006), On the Search for Spillovers from Foreign Direct Investment (FDI) with Spatial Dependency, *Regional Studies* 40(1): 107-119.
- Driffield N. e Munday M. (2001), 'Foreign Manufacturing, Regional Agglomeration and Technical Efficiency in UK Industries: A Stochastic Production Frontier Approach', *Regional Studies* 35(5): 391-399.
- Dunning, J. (1993), *Multinational Enterprises and the Global Economy*, Londres: Addison-Wesley.
- Flôres R., Fontoura M. e Santos R. (2007), 'Foreign Direct Investment and Spillovers: Additional Lessons from a Country Study', *European Journal of Development Research*, 19(3): 372-390.
- Fosfuri A., Motta M. e Ronde T. (2001), 'Foreign Direct Investment and Spillovers through Workers' Mobility', *Journal of International Economics* 53(1): 205-222.
- Girma S. (2003), Absorptive Capacity and Productivity Spillovers from FDI: A Threshold Regression Analysis, European Economy Group, Working Paper No. 25/2003.
- Glass A. e Saggi K. (2002), 'Multinational Firms and Technology Transfer', *Scandinavian Journal of Economics* 104(4): 495-513.
- Globerman, S. (1979), 'Foreign Direct Investment and Spillover Efficiency Benefits in Canadian Manufacturing Industries', *Canadian Journal of Economics*, 12(1): 42-56.
- Görg H. e Greenaway D. (2004), 'Much Ado About Nothing? Do Domestic Firms Really Benefit from Foreign Direct Investment?' *World Bank Research Observer* 19(2): 171-197.
- Görg H. e Strobl E. (2005), 'Spillovers from Foreign Firms through Worker Mobility: an Empirical Investigation', *Scandinavian Journal of Economics* 107(4): 693-709.
- Greenaway D., Sousa N. e Wakelin K. (2004), 'Do Domestic Firms Learn to Export from Multinational?' *European Journal of Political Economy* 20(4): 1027-1043.
- Halpern L. e Muraközy B. (2007), 'Does Distance Matter in Spillover?', *Economics of Transition* 15: 781-805.
- Haskel J., Pereira S. e Slaughter M. (2007), 'Does Inward Foreign Direct Investment Boost the Productivity of Domestic Firms?', *Review of Economics and Statistics* 89(3): 482-496.
- Imbriani, C. e Reganati F. (1999), 'Productivity Spillovers and Regional Differences: Some Evidence on the Italian Manufacturing Sector', Discussion Paper No. 48, Centro di Economia del Lavoro e di Politica Economica, Università degli Studi di Salerno.
- Javorcik, B. (2004), 'Does Foreign Direct Investment Increase the Productivity of Domestic Firms? In Search of Spillovers Through Backward Linkages', *American Economic Review* 94(3): 605-627.

- Jordaan J. (2008a), 'Intra- and Inter-Industry Externalities from Foreign Direct Investment in the Mexican Manufacturing Sector: New Evidence from Mexican Regions', *World Development* 36(12): 2838-2854.
- Jordaan J. (2008b), 'Regional Foreign Participation and Externalities: New Empirical Evidence from Mexican Regions', *Environment and Planning A* 40(12): 2948-2969.
- Kanturia, V. (2002), 'Liberalisation, FDI, and Productivity Spillovers – An Analysis of Indian Manufacturing Firms', *Oxford Economic Papers*, 54: 688-718.
- Karpaty P. e Lundberg L. (2004), 'Foreign Direct Investment and Productivity Spillovers in Swedish Manufacturing', FIEF Working Paper Series 2004, No. 194.
- Keller W. e Yeaple S. (2009), 'Multinational Enterprises, International Trade, and Productivity Growth: Firm-Level Evidence from the United States', *Review of Economics and Statistics*, 91(4): 821-831.
- Kokko A., Zejan M. e Tansini R. (2001), 'Trade Regimes and Spillover Effects of FDI: Evidence from Uruguay', *Weltwirtschaftliches Archiv* 137(1): 124-149.
- Lall S. (1980), 'Vertical Interfirm Linkages in LDCs: An Empirical Study', *Oxford Bulletin of Economics and Statistics* 42(3): 203-226.
- Lipsey R. (2002), 'Home and Host Country Effects of FDI', NBER Working Paper No. 9293.
- Madariaga N. e Poncet S. (2007), 'FDI in Chinese Cities: Spillovers and Impact on Growth', *The World Economy* 30(5): 837-862.
- Markusen J. e Venables A. (1999), 'Foreign Direct Investment as a Catalyst for Industrial Development', *European Economic Review* 43(2): 335-356.
- Reganati F. e Sica E. (2005), 'Do Domestic Firms Benefit from the Presence of MNEs? The Case of the Italian Manufacturing Sector', Quaderno No. 23/2005, Dipartimento di Scienze Economiche, Matematiche e Statistiche, Università degli Studi di Foggia.
- Resmini L. e Nicolini M. (2007), 'Productivity Spillovers and Multinational Enterprises: in Search of a Spatial Dimension', DYNREG Working Paper No. 10/2007.
- Rodríguez-Clare, A. (1996), 'Multinationals, Linkages, and Economic Development', *American Economic Review* 86(4): 852-873.
- Roodman D. (2005), 'Xtabond2: stata module to extend xtabond dynamic panel data estimator', *Center for Global Development*, Washington.
- Saggi K. (2002), 'Trade, Foreign Direct Investment, and International Technology Transfer: A Survey', *The World Bank Research Observer* 17(2): 191-235.
- Schoors K. e van der Tol B. (2002), 'Foreign Direct Investment Spillovers Within and Between Sectors: Evidence from Hungarian Data', Working Paper No. 2002/157, University of Gent.
- Sgard J. (2001), 'Direct Foreign Investments and Productivity Growth in Hungarian Firms, 1992-1999', William Davidson Institute Working Paper No. 425.
- Silva M. (1963), 'Fases de um Processo de Desenvolvimento Comunitário', *Análise Social* I (4): 538-58.
- Sinani E. e Meyer K. (2004), 'Spillovers of Technology Transfer from FDI: the Case of Estonia', *Journal of Comparative Economics* 32(3): 445-466.
- Wang J. e Blomström M. (1992), 'Foreign Investment and Technology Transfer: A Simple Model', *European Economic Review* 36(1): 137-155.

# ***INTRODUÇÃO À ECONOMIA URBANA***

**Comentário ao livro de António Simões Lopes e de José Pedro Pontes,  
ed. Fundação Calouste Gulbenkian**

**Apresentação por Tomaz Ponce Dentinho**

Ocorreu a 9 de Fevereiro de 2011 o lançamento do livro *Introdução à Economia Urbana* (edição da Fundação Calouste Gulbenkian, 2010), de que foram autores dois membros do Comité Editorial da Revista Portuguesa de Estudos Regionais: os professores António Simões Lopes e José Pedro Pontes. A RPER endereça aos autores as suas congratulações, e transcreve aqui um extracto do discurso do presidente da APDR, Prof. Tomaz Ponce Dentinho, que foi apresentador desta obra.

Estou certo que este livro de *Introdução à Economia Urbana*, da autoria de António Simões Lopes e de José Pedro Pontes, será também uma boa referência para os licenciados em economia, arquitectura, urbanismo, engenharia, ambiente ou sociologia que querem abordar os problemas da urbe e da orbe, mas que ainda não vêm explicitadas as pontes que ligam a economia às restantes ciências que abordam a problemática urbana e regional.

São mais de 450 páginas e outras tantas referências, divididas em cinco capítulos que, para além de um Introdução reveladora, tratam dos fenómenos inter e intra urbanos, do uso do solo e da política urbana. É um livro mesmo para ler, estudar e consultar: i) Para preparar aulas para o primeiro ciclo, explicar e explorar modelos para o segundo ciclo e para enraizar investigações do terceiro ciclo; ii) Para fundamentar e confrontar projectos de investigação, para enraizar análises interdisciplinares, e para perceber fenómenos que o senso comum tem dificuldade em interpretar; iii) Também para apoiar consultorias e decisões de natureza disciplinar e interdisciplinar e, porventura mais importante, para perspectivar cenários consistentes que nos ajudam a criar futuros quer pela transformação informada de ameaças em oportunidades, quer através do redesenho conhecedor de restrições em potencialidades.

Começa pelo reconhecimento, liberdade e respeito pelo pensamento seja de onde vier, explicitando a complementaridade entre os ensinamentos de escolas e paradigmas diferentes. A perspectiva neoclássica que nos indica a definição sábia ou feiticeira de direitos de propriedade para resolver ineficiências. A perspectiva marxista que olha os direitos de propriedade pela óptica das rendas que criam levantando a questão da sua distribuição. E a perspectiva que os autores apontam como 'ética' que reconhece a existência de ineficiências e desequilíbrios que importa abordar, ainda mais evidentes na realidade urbana onde a complementaridade intrínseca entre as suas várias

componentes – usadas, abusadas ou sub-usadas – induzem economias de escala, de localização e de urbanização, claramente elucidadas no livro.

A Economia Urbana trata afinal da integração destas complementaridades intrínsecas, no princípio incontornável da liberdade das pessoas e dos sítios. Integração de aspectos tão importantes e aparentemente tão contraditórios como o transporte nómada e a habitação sedentária; a Urbe local e a Orbe global, o desenvolvimento e a sustentabilidade; o público, o comum e o privado. Entendimentos que, como por magia da escrita deste livro, se libertam dos seus supostos donos disciplinares: o transporte autonomiza-se dos engenheiros; a habitação liberta-se dos arquitectos; a urbe alheia-se dos políticos e a orbe esquece-se os diplomatas; o desenvolvimento desapega-se dos economistas e a sustentabilidade foge dos ambientalistas; os bens públicos deixam de ser propriedade dos socialistas, os bens comuns dos utópicos e os bens privados deixam de pertencer aos liberais. Nunca menosprezemos o poder de um livro! Basta uma ideia real e verificável. Basta ligar o acreditar subjacente à análise com o gesto de desígnio implícito à política, como nos propõem os autores.

O Capítulo 2 trata de perceber a formação de sistemas de cidades que estruturam as regiões numa tentativa de entender a arquitectura da complexidade. Primeiro reverendo os modelos de Christaller-Losh e Beckman em que os princípios da hierarquia urbana, limiares e alcances de actividades e funções são geometricamente interligados. Depois revelam-nos o modelo de Vernon Henderson onde se integra a manifesta possibilidade de especialização produtiva das cidades que acaba por condicionar também a sua dimensão. Fantástico este modelo de Verdon Henderson que dá esperança de libertação da hierarquia a todos os sítios e cidades. Os autores procuram igualmente explicação para os fenómenos históricos da urbanização, sub-urbani-

zação, des-urbanização e re-urbanização e analisam as tentativas de criação de cidades sustentáveis, cidades novas, cidades renovadas e ruralidades urbanizadas.

O Capítulo 3 aborda os aspectos gerais do quadro intra-urbano, exemplificando a sua importância pelo peso de Lisboa e do Porto com 6% do território, mais de metade da população e 2/3 do PIB – o mundo é de facto espinhoso e não plano como nos lembra Phil McCann. E depois descrevem os modelos explicativos do processo urbano: os modelos de oferta (MacDonald), de procura (Czamanski), de crescimento desequilibrado (Baumol) e de causalidade cumulativa (de Krugman, culminando outros). Neste capítulo os autores também analisam o papel dos factores de crescimento urbano: os trabalhadores, os empresários, os bancos; o solo e a cultura criativa como nos lembra Richard Florida.

O Capítulo 4 explica-nos o uso do solo urbano através de modelos bem antigos como o de Von Thunen e de mais recentes como o de Alonso e Muth, até aos modelos da Nova Economia Urbana com raízes nos trabalhos de Solow bem como da sua evolução com a análise do congestionamento dos transportes, da poluição, da afectação de bens públicos e da possibilidade de cidades poli-nucleadas. O capítulo trata ainda do equilíbrio residencial urbano com uma exposição clara do mercado de habitação.

Finalmente, e talvez como um ponto de partida alternativo para iniciar a leitura do livro, temos o Capítulo 5 que começa por enumerar a multiplicidade de interesses também conflituais associados à cidade e a tipologia das políticas urbanas que integram incentivos a sectores, criação de infra-estruturas, apoio aos investimentos privados, políticas de mobilidade de trabalho e políticas de educação. Analisa-se ainda de forma substanciada as políticas de solos urbanos e descrevem com pedagogia o Modelo de Tiebout que explica como as migrações podem ser um voto de longo prazo dos interessados e a Doença de Baumol que justifica a tendência para as cidades apostarem nos sectores menos produtivos de bens não transaccionáveis. Fala-se ainda dos problemas inerentes às políticas de transportes, de habitação e de governação local e regional.

O livro estabelece muitas pontes com as outras ciências que se dedicam às questões do espaço, chamemos-lhe território, ambiente, paisagem, solo, terra, ... o facto é que se trata da realidade, que todos estamos interessados em conhecer melhor, também através da ciência, neste caso da ciência regional.

- Com os Modelos de Desenvolvimento Regional de Procura, de oferta, de desequilíbrio e de causalidade cumulativa podemos perceber que talvez haja regiões e cidades em que eles se adequam mais do que a outras. Os modelos de procura funcionam muito bem para regiões dependentes e explicitam claramente o grau de dependência. Com os modelos de oferta entende-se a armadilha de pobreza das cidades excluídas. Com os modelos de desequilíbrio percebe-se a parte do valor acrescentado que se retém na região e aquela que as

distorções de mercado ao longo das cadeias de valor levam para regiões mais centrais; e com os modelos de causalidade cumulativa explica-se o desenvolvimento das regiões centrais. O desafio é a criação de modelos que enquadrem as várias situações.

- Com a ponte entre os modelos teóricos e os modelos operacionais, através do Modelo de Lowry, apresentado no Capítulo 4, podemos desenvolver modelos de interacção espacial ligados ao uso do solo e dos recursos naturais, interligá-lo com modelos Input-Output e evoluir para modelos de equilíbrio geral, também ligados ao uso de recursos.
- No que se refere à política, ao admitirmos que desenvolvimento é acesso – como fazem os autores – permite-nos perguntar que políticas de desenvolvimento regional seriam explicitadas com outras definições de desenvolvimento? – Se o desenvolvimento fosse o aumento da capacidade criativa das pessoas e dos sítios; – Se o desenvolvimento fosse o aumento dos bens e serviços transaccionados no mercado excluindo os bens e serviços a que temos acesso sem o jogo do mercado. – Se o desenvolvimento regional tivesse apenas a ver com medidas de equidade ou de sustentabilidade.

O livro dá fundamento a muitas questões actuais e não quero deixar de passar a oportunidade e relativa responsabilidade deste púlpito para levantar algumas dessas questões.

- 1) Se, como explica o gráfico da página 80 as cidades podem ter várias dimensões críticas, definidas pela lógica da sua evolução, como evitar a irracionalidade da cidade de custo médio mínimo pensável por quem não pensa ou reagir à tragédia da expansão das infra-estruturas urbanas limitadas pelo local onde o custo médio é igual ao benefício médio? Dito de outra forma que regra é possível criar para que o Custo Marginal da Cidade seja igual ao Benefício Marginal da mesma?
- 2) Se a definição de direitos de propriedade implica a criação de rendas e se essas rendas têm efeitos multiplicadores de rendimento espacialmente demarcados, que fazer para que a distribuição de tais rendas tenham um impacto sustentável no desenvolvimento de cada sítio?
- 3) Se as habitações representam um peso muito significativo do capital existente e dos empréstimos bancários e se esse valor é fortemente condicionado pelo custo de transporte como evitar o impacto das variações do custo de transporte associados às mudanças do preço do petróleo não só no funcionamento dos mercados financeiros mas também na sustentabilidade das franjas suburbanas?
- 4) Como evitar a Doença de Baumol, segundo a qual as cidades tendem a apostar na produção de bens não transaccionáveis e com menor produtividade, nomeadamente em cidades menos desenvolvidas e dependentes de apoios externos onde aquela doença é potencialmente agravada?
- 5) Como redefinir a tributação local uma vez ultrapassado o problema do custo de cobrança descentralizada de impostos através das novas tecnologias da informação?

Antes de terminar gostaria de lembrar aqui a importância deste livro para a Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional e para a Regional Science Association International. O que a APDR faz é organizar encontros científicos, publicar a *Revista Portuguesa de Desenvolvimento Regional* e promover a edição de livros de Ciência Regional. O objectivo é promover e divulgar o conhecimento sobre as actividades humanas que ocorrem no espaço, para promover o desenvolvimento das pessoas e dos sítios. Com este livro escrito pelos nossos colegas e publicado pela Fundação Calouste Gulbenkian sentimos uma apoio enorme na nossa actividade, não só porque o livro preenche uma lacuna que há muito se fazia sentir em Portugal mas

também porque serve de raiz a muitos outros contributos que possam surgir no âmbito da economia urbana.

O que a RSAI faz é potenciar as economias de escala da ciência regional ao nível global. E para o cumprimento desta função o aparecimento de um livro de economia urbana escrito em português permite vivificar só por si todo o mundo que fala a nossa língua e também aqueles que a entendem pela leitura. A sede da RSAI passou de Inglaterra para Portugal também para que se cumpra a difusão da Ciência Regional em África e na América Latina e este livro é um contributo enorme para este sonho. Sonho de resolver problemas bem concretos como os que ocorrem nas cidades dos países de África e da América do Sul.



# NORMAS PARA OS ARTIGOS A SUBMETER À REVISTA PORTUGUESA DE ESTUDOS REGIONAIS

## A. NORMAS RESPEITANTES À ACEITAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS ARTIGOS

1. Só serão aceites para avaliação artigos que nunca tenham sido publicados em nenhum suporte (outra revista ou livro, incluindo livros de Actas). A única excepção admissível é ter sido divulgada uma versão anterior do artigo submetido em séries do tipo “working papers” (electrónicas ou em papel).
2. Ao enviar uma proposta de artigo para a Revista, os autores devem renunciar explicitamente a submetê-la para publicação a qualquer outra revista ou livro até à conclusão do processo de avaliação. Para o efeito deverão sempre enviar, juntamente com o artigo que submetem, uma declaração assinada neste sentido. No caso de recusa do artigo pela Direcção Editorial, os autores ficarão livres para o publicar noutra parte.
3. Os artigos submetidos à Direcção Editorial para publicação serão sempre avaliados (anonimamente) por dois especialistas na área convidados para o efeito pela Direcção Editorial. Os dois avaliadores farão os comentários que entenderem ao artigo e classificá-lo-ão de acordo com critérios definidos pela Direcção Editorial. Os critérios de avaliação procurarão reflectir a originalidade, a consistência, a legibilidade e a correcção formal do artigo. No prazo máximo de 10 semanas após a submissão do artigo, os seus autores serão contactados pela Direcção Editorial do resultado da avaliação feita. O processo de avaliação tem três desenlaces possíveis: (1) o artigo é admitido para publicação tal como está (ou com meras alterações de pormenor) e é inserido no plano editorial da revista. Neste caso, a data previsível de publicação será de imediato comunicada aos autores. (2) o artigo é considerado aceitável mas sob condição de serem efectuadas alterações significativas na sua forma ou nos seus conteúdos. Neste caso, os autores disporão de um máximo de 6 semanas para, se quiserem, procederem aos ajustamentos propostos e para voltarem a submeter o artigo, iniciando-se, após a recepção da versão corrigida, um novo processo de avaliação. (3) o artigo é recusado. As decisões que a Direcção Editorial tomar com base nos pareceres recolhidos são soberanas e inapeláveis para qualquer outro órgão.
4. Assim que esteja feito o trabalho de formatação gráfica prévio à publicação do artigo na revista, serão enviadas ao autor as respectivas provas tipográficas para revisão.

As eventuais correcções que este quiser fazer terão de ser devolvidas à Direcção Editorial no prazo máximo de 5 dias úteis a contar da data da sua recepção.

5. Ao autor ou a cada um dos co-autores de cada artigo aceite será oferecido um exemplar do número da Revista em que o artigo foi publicado e cinco separatas do artigo.
6. Os originais, depois de formatados de acordo com as presentes normas, não poderão exceder as 30 páginas, incluindo a página de título, a página de resumo, as notas, os quadros, gráficos e mapas e as referências bibliográficas. Serão liminarmente recusados todos os artigos que ultrapassem este limite.
7. As propostas de artigo deverão ser enviadas, pelo correio, para o Secretariado Técnico da Revista: APDR - Universidade dos Açores 9700-042 Angra do Heroísmo – PORTUGAL – PORTUGAL ou por e-mail para rper@apdr.pt. Para informações ou para a comunicação posterior o contacto do Secretariado Técnico é o seguinte: 96 55 80 904 ou e-mail: rper@apdr.pt.

## B. NORMAS RESPEITANTES À ESTRUTURA DOS ARTIGOS

1. Os autores deverão enviar o artigo completo (conforme os pontos seguintes) em CD-rom ou por e-mail para o endereço da APDR (APDR - Universidade dos Açores 9700-042 Angra do Heroísmo – PORTUGAL ou por e-mail para rper@apdr.pt).
2. Os textos deverão ser processados em Microsoft Word for Windows (versão 97 ou posterior). O texto deverá ser integralmente a preto e branco.
3. Na publicação os gráficos, mapas, diagramas, etc. serão designados por “figuras” e as tabelas por “quadros”. Admite-se, nas figuras e nos quadros, a utilização de escalas de uma segunda cor (ex: laranja).
4. As eventuais figuras e quadros deverão ser disponibilizados de duas formas distintas: por um lado devem ser colocados no texto, com o aspecto pretendido pelos autores. Para além disso, deverão ser disponibilizados em ficheiros separados: os quadros, tabelas e gráficos serão entregues em Microsoft Excel for Windows, versão 97 ou posterior (no caso dos gráficos deverá ser enviado tanto o gráfico final como toda a série de dados que lhe está na origem, de preferência no mesmo ficheiro e um por worksheet); para os mapas deverá

usar-se um formato vectorial em Corel Draw (versão 9 ou posterior)

5. As expressões matemáticas deverão ser tão simples quanto possível. Serão apresentadas numa linha (entre duas marcas de parágrafo) e numeradas sequencialmente na margem direita com numeração entre parêntesis curvos. A aplicação para a construção das expressões deverá ser ou o Equation Editor (Microsoft) ou o MathType.
6. Salvo casos excepcionais, que exigem justificação adequada a submeter à Direcção Editorial, o número máximo de co-autores das propostas de artigo é três.
7. O texto deve ser processado em página A4, com utilização do tipo de letra Times New Roman 12, a um espaço e meio, com um espaço após parágrafo de 6 pt. As margens superior, inferior, esquerda e direita devem ter 2,5 cm.
8. A primeira página conterá exclusivamente o título do artigo, bem como o nome, morada, telefone, fax e e-mail do autor, com indicação das funções exercidas e da instituição a que pertence. No caso de vários autores deverá aí indicar-se qual o contacto para toda a correspondência da Revista.
9. A segunda página conterá unicamente o título e dois resumos do artigo, um em português e outro inglês, com um máximo de 800 caracteres cada, seguidos de um parágrafo com indicação, em português e inglês, de palavras-chave até ao limite de 8 em cada língua, e dos códigos JEL apropriados. Os dois resumos são obrigatórios.
10. Na terceira página começará o texto do artigo, sendo as suas eventuais secções ou capítulos numerados sequencialmente utilizando apenas algarismos (não deverão utilizar-se nem letras nem numeração romana).
11. Cada uma das figuras e quadros deverá conter uma indicação clara da fonte e ser, tanto quanto possível, compreensível sem ser necessário recorrer ao texto. Todos deverão ter um título e, se aplicável, uma legenda descritiva.
12. A forma final das figuras e quadros será da responsabilidade da Direcção Editorial que procederá, sempre que necessário, aos ajustamentos necessários.

### C. NORMAS RESPEITANTES ÀS REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. A “Bibliografia” a apresentar no final de cada artigo deverá conter exclusivamente as citações e referências bibliográficas efectivamente feitas no texto.
2. Salvo em circunstâncias excepcionais, que deverão ser aduzidas pelos autores e sujeitas a decisão da Direcção Editorial, o número máximo permitido de referências bibliográficas é 25.
3. Para garantir o anonimato dos artigos, o número máximo de citações de obras do autor do artigo (ou de cada um dos seus co-autores) é três e não são permitidas expressões que possam denunciar a autoria tais como, por exemplo, “conforme afirmámos em trabalhos anteriores (cfr. Beterraba (1998: 3))”.
4. Os autores citados ao longo do texto serão indicados pelo apelido seguido, entre parêntesis curvos, do ano da publicação, de “:” e da(s) página(s) em que se encontra a citação. Por exemplo: ao citar-se “Batata (1973: 390-93)”: está-se a referir a obra escrita em 1973 pelo autor “Batata”, nas páginas 390 a 393. Deverá usar-se “Batata (1973: 390-93)” e não “BATATA (1973: 390-93)”. No caso de uma mera referência do autor bastará indicar “Batata (1973)”.
5. No caso de o mesmo autor ter mais de um trabalho do mesmo ano citado no artigo, indicar-se-á a ordem da citação, por exemplo: Nabo (1983a: 240) e Nabo (1983b: 232).
6. As referências bibliográficas serão listadas por ordem alfabética dos apelidos dos respectivos autores no fim do manuscrito. O nome será seguido do ano da obra entre parêntesis, e da descrição conforme com a seguinte regra geral:  
**Monografias:** Cenoura, Hermenegildo (1997a), *A Teoria dos Legumes*, Alcarraques, Editora da Horta  
**Colectâneas:** Galega, Couve (1992), “Herbicidas e estrumes” in Feijão, Brunilde (coord), *Teoria e Prática Hortícola*, Mem Martins, Quintal Editora, pp. 222-244  
**Artigos de Revista:** Nabiça, Brites (1999), “Leguminosas Gostosas” in *Revista Agrícola*, Vol. 32, nº 3, pp. 234-275
7. A forma final das referências bibliográficas será da responsabilidade da Direcção Editorial que procederá, sempre que necessário, aos ajustamentos necessários.

# NORMS FOR THE SUBMISSION OF PAPERS TO THE PORTUGUESE REVIEW OF REGIONAL STUDIES

## A. NORMS FOR THE SUBMISSION AND ASSESSMENT OF PAPERS

1. Only papers that have never been published (in another Review or book, including conference Proceedings) can be considered. The only exception is where a previous version of the paper submitted has been published in a series of “working papers” (electronic or paper format).
2. When a paper is submitted to RPER, the authors must explicitly state that it will not be submitted for publication in any other review or book until the reviewing process is completed. For this purpose, a signed declaration must be sent along with the paper. If the paper is rejected by the Editorial Board, the authors are free to publish it anywhere else.
3. Papers submitted for publication will always be reviewed (anonymously) by two specialists in the area, invited by the Editorial Board. The two referees will offer their comments and classify it in accordance with the criteria defined by the Editorial Board. The reviewing criteria include originality, consistency, legibility and the paper’s formal correction. The authors will be informed by the Editorial Board of the results of the evaluation within 10 weeks of its receipt. The assessment has three possible outcomes: (1) the paper is accepted for publication just as it is (or with minor changes) and it is included in the editorial plan for the Review. In this case, the authors are immediately informed of the expected publication date. (2) The paper is considered acceptable provided that major changes are made to its form and/or contents. In this case, authors will have a maximum of six weeks to make such changes and to submit the paper again. Once the revised version is received, a new assessment process starts. (3) The paper is refused. Decisions taken by the Editorial Board based on the opinions received are final and cannot be appealed.
4. Once the paper has been formatted for publishing, it will be sent to the author for graphics checking and revision. Any corrections the author might want to make must be sent to the Editorial Board within five days.
5. Each author and co-author of accepted papers will be offered a number of the published Review
6. Articles cannot exceed 30 pages after being formatted according the present norms, including the title page, the summary page, notes, tables, graphics and maps

and references. Papers that exceed this limit will immediately be refused.

7. Papers must be sent, by e-mail to rper@apdr.pt or by normal mail to the Executive Secretariat of RPER at APDR – APDR - Universidade dos Açores 9700-042 Angra do Heroísmo – PORTUGAL – PORTUGAL. For further information or future contact: telephone: 96 55 80 904, e-mail: rper@apdr.pt.

## B. NORMS FOR STRUCTURING PAPERS

1. The authors must send a complete version of the paper on a CD-Rom by mail, or in the original Microsoft Word file by e-mail, to the contacts specified in point 7 of Norms (A).
2. The texts must be processed in Microsoft Word for Windows (97 or later version). All written text must be black.
3. Graphics, maps, diagrams, etc. shall be referred to as “Figures” and tables shall be referred to as “Tables”.
4. Figures and Tables must be delivered in two different forms: inserted in the text, according to the author’s choice, and in a separate file. Tables and graphics must be delivered in Microsoft Excel for Windows 97 or later. Graphics must be sent in both the final form and accompanied by the original data, preferably in the same file (each graphic in a different worksheet). Maps must be sent in a vector format, like Corel Draw or Windows Metafile Applications.
5. Mathematical expressions must be as simple as possible. They will be presented on one line (between two paragraph marks) and numbered sequentially at the right margin, with numeration inside round brackets. Equation Editor (Microsoft) or Math Type are the accepted Applications for original format files.
6. The paper may have no more than three co-authors. Exceptions may be accepted when a reasonable explanation is presented to Editorial Board.
7. Text must be processed in A4 format, Times New Roman font, size 12, line space 1.5 and 6 pt space between paragraphs. The upper, lower, left and right margins must be 2.5 cm.
8. The first page shall contain only the paper’s title, the author’s name, address, phone and fax numbers and e-mail, and the affiliation of the author. In the case of several authors, please indicate the contact person for correspondence.

9. Second page shall only contain the heading and two summaries of the paper, one in Portuguese and the other in English, no more than 800 characters each, followed by a line, in Portuguese and English respectively, with the key-words to a limit of 8 for each language and the appropriate JEL-codes. The two summaries are required only when the paper's language is Portuguese.
10. Text starts on the third page. Sections or chapters are numbered sequentially using Arabic numbers only (letters or Roman numeration must not be used).
11. Figures and Tables must contain a clear source reference. These shall be as clear as possible without the reading of the text being strictly necessary. Each must have a title and, if applicable, a legend.
12. The final format of Figures and Tables will be of the responsibility of the Editorial Board, who will allow some adjustments, whenever necessary.

### C. NORMS FOR REFERENCES

1. The references listed at the end of each paper shall only contain citations and references actually mentioned in the text.
2. The maximum number of references allowed is 25. Exceptions to this rule are rare and only occur for extremely good reasons.
3. To ensure the anonymity of papers, each author's self references are limited to three and no expressions that

might betray the authorship are allowed (for example, "as we affirmed in previous works (cfr. Beetroot (1998: 3))").

4. Authors cited in the text must be indicated by his/her surname followed, within round brackets, by year of publication, by ":" and by the relevant page number(s). For example, the citation "Potato (1973: 390-93)", refers to the work written in 1973 by the author Potato, on pages 390 to 393. If the author is merely mentioned, indication of "Potato (1973)" is sufficient.
5. In case an author has more than one work from the same year cited in the paper, citation must be ordered. For example: Turnip (1983a: 240) and Turnip (1983b: 232).
6. References must be listed alphabetically by authors' surnames, at the end of the manuscript. The name will be followed by year of publication inside round brackets and the description, thus:  
**Monographs:** Carrot, Howard (1997a), *The Vegetables Theory*, Capers, Horticulture Editor  
**Collection:** Green, Borecole (1992), "Weed Killers and Manure" in Been, Mary (coord.), *Farming - Theories and Practices*, Greenland, Onion Publishing Company, pp. 222-244  
**Review Papers:** Tomato, Bridget (1999), *Tasty Broccoli in Farmer Review*, Vol. 32, no. 3, pp. 234-275
7. The final format of the references will be the responsibility of the Editorial Board, who will allow adjustments whenever necessary.

# PRÓXIMOS EVENTOS/COMING EVENTS

## **1st RSAI Summer Course**

*Regional and Urban Economics, Theory, Analysis and Operational Models*

Angra do Heroísmo | 13-21 June 2011

<http://www.regionalscience.org/Table/Summer-Course/2011-RSAI-SUMMER-COURSE-AZORES/>

## **22<sup>nd</sup> PRSCO Conference**

*New trend and challenges – Green growth of regional economy and high tech development & Job Creation*

Seoul, South Korea | 3-6 July 2011

<http://www.prSCO2011.com/>

## **NECTAR Cluster 1 Workshop**

*Crucial Networks for Peripheral Territories*

Angra do Heroísmo | 16-17 September 2011.

<http://www.apdr.pt/NECTAR/>

## **58th Annual North American Meetings of the RSAI & Second Conference of the RSAmericas**

Miami | 9-12 November 2011

<http://www.narsc.org/newsite/>

## **1.º Congresso de Ciência e Desenvolvimento Regional da Guiné-Bissau**

*Os desafios da Ciência Regional na África Ocidental*

Gabú | 6 a 9 de Dezembro de 2011

<http://www.apdr.pt/encontros/guine/>

## **17.º Congresso da APDR**

### **5.º Congresso de Gestão e Conservação da Natureza**

### **Congresso Internacional da APDR/AECR**

*Gestão de Bens Comuns e Desenvolvimento Regional Sustentável*

Bragança – Zamora | 29 de Junho a 2 de Julho de 2011

<http://www.apdr.pt/congresso/2011>

## **ERSA Congress | 51<sup>st</sup> European Congress of the Regional Science Association International**

*New Challenges for European Regions and Urban Areas in a Globalised World*

Barcelona | 30<sup>th</sup> August - 3<sup>rd</sup> September 2011

<http://www.ersa.org/ersa-congress/>

## **1.º Congresso de Ciência e Desenvolvimento Regional da Angola**

*Desenvolvimento Sustentável Regional em Ambientes de Mudanças Radicais: A Experiência Africana*

Huambo | September 2011

<http://www.apdr.pt/encontros/Huambo/>

## **11.º Workshop da APDR**

*O mercado imobiliário e a habitação*

Aveiro | 11 de Novembro de 2011

[http://www.apdr.pt/evento\\_11](http://www.apdr.pt/evento_11)

## LIVROS/BOOKS



O *Compêndio de Economia Regional* que agora se reedita em colaboração com a APDR (Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional), essencialmente elaborado e escrito por investigadores portugueses ou por estrangeiros que leccionam em universidades nacionais, insere-se nos projectos de apoio ao ensino da APDR.

Trata-se de uma obra de carácter pedagógico, destinada ao público que se interessa pelas questões da economia do território e, em especial, aos estudantes universitários de economia, geografia, engenharia, planeamento e outras ciências que abordam questões do território – esperando-se que venha a ser um contributo significativo para o ensino e a investigação da Economia Regional no mundo que fala português.

Data: Janeiro de 2010  
ISBN: 978-989-8131-55-3  
N.º páginas: 888



A exemplo do que sucedeu com o primeiro volume deste *Compêndio de Economia Regional*, este segundo volume insere-se nos projectos de apoio ao ensino da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional (APDR) e procura dar resposta ao interesse de professores, estudantes, investigadores e do público em geral pelas questões da economia do território e contribuir de forma significativa para o ensino e a investigação da economia regional no mundo lusófono.

Tendo o primeiro volume sido dedicado, mais concretamente, às teorias, temáticas e políticas associadas à ciência regional, propõe-se agora este segundo explicitar e exemplificar a aplicação prática dos métodos e técnicas utilizados neste domínio científico. Os 23 capítulos do presente volume, escritos por diversos especialistas universitários portugueses e estrangeiros, são agrupados em cinco grandes áreas temáticas: i) Análises Espaciais; ii) Multidimensionalidade Espacial, iii) Econometria Espacial, iv) Modelos de Economia Regional, e v) Instrumentos de Apoio à Decisão.

Data: Janeiro de 2011  
ISBN: 978-989-8131-78-2  
N.º páginas: 760



Este número temático da *Revista Portuguesa de Estudos Regionais* foi feito com base em trabalhos seleccionados do 7º Workshop da APDR, que se realizou em Elvas em Novembro de 2011, com o patrocínio da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, da Escola Superior Agrária de Elvas, da Associação Espanhola de Ciência Regional, da Comissão de Coordenação da Região do Alentejo, da União Europeia e da Fundação para a Ciência e Tecnologia.

