

# Revista Portuguesa de Estudos Regionais

n.º 29, 2012, 1.º Quadrimestre

## DIREÇÃO 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>Diversidades de Sistemas de Inovação e Implicações nas Políticas Regionais: Comparação das Regiões do Algarve e da Andaluzia</b>	3
<i>Hugo Pinto</i> <i>Elvira Uyarra</i> <i>João Guerreiro</i>	
<b>O Posicionamento do Turismo na Estrutura Económica do Algarve: Uma Abordagem Inter e Intra-regional</b>	15
<i>Jorge Miguel Andraz</i> <i>João Albino Silva</i> <i>Carlos Manuel Viegas</i>	
<b>Policentrismo Funcional: Uma Avaliação dos Municípios Portugueses</b>	27
<i>Goretti Nunes</i> <i>Isabel Mota</i> <i>Pedro Campos</i>	
<b>Gender Wage and Productivity Differentials in the Portuguese Tourism Industry</b>	39
<i>Raquel Mendes</i> <i>Laurentina Vareiro</i>	
<b>O Aeroporto de Beja e a Competitividade do Baixo Alentejo: O Caso das Potencialidades Turísticas</b>	49
<i>José Freitas</i>	
<b>Criatividade: A Construção de Novos Cenários para o Turismo em Ponte de Lima</b>	59
<i>Mécia Cunha Mota</i> <i>Paula Cristina Remoaldo</i> <i>J. Cadima Ribeiro</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

A *Revista Portuguesa de Estudos Regionais* está referenciada nas bases bibliográficas EconLit, JEL on CD, e-JEL e no *Journal of Economic Literature*.

**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 (eletrônicos ou mecânicos, transmissão de dados, gravação ou fotocópia), quaisquer que sejam os destinatários ou autores (pessoas singulares ou coletivas), os motivos e os objetivos (incluindo escolares, científicos, acadêmicos ou culturais), à exceção de excertos para divulgação e da citação científica, sendo igualmente interdito o arquivamento em qualquer sistema ou banco de dados.



# DIVERSIDADES DE SISTEMAS DE INOVAÇÃO E IMPLICAÇÕES NAS POLÍTICAS REGIONAIS: COMPARAÇÃO DAS REGIÕES DO ALGARVE E DA ANDALUZIA

## DIVERSITY OF INNOVATION SYSTEMS AND IMPLICATIONS FOR REGIONAL POLICIES: COMPARISON OF THE REGIONS OF THE ALGARVE AND ANDALUSIA

**Hugo Pinto**

Centro de Estudos Sociais (CES), Universidade de Coimbra e Centro de Investigação sobre Espaço e Organizações (CIEO), Universidade do Algarve. Investigador (Doutoramento)

**Elvira Uyarra**

Manchester Institute of Innovation Research (MioIR),  
Manchester Business School, Universidade de Manchester

**João Guerreiro**

Centro de Investigação sobre Espaço e Organizações (CIEO),  
Universidade do Algarve

### RESUMO/ABSTRACT

A importância da escala regional para a implementação de políticas de inovação generalizou-se em paralelo com uma grande atenção teórica à noção de sistema regional de inovação. Apesar do seu desenvolvimento e de uma aplicação generalizada através de programas regionais na União Europeia, este conceito permaneceu relativamente ambíguo. O artigo, partindo da comparação entre duas regiões fronteiriças, o Algarve em Portugal e a Andaluzia em Espanha, ilustra os limites a que as intervenções regionais da inovação podem estar sujeitas. As duas regiões NUTS II apresentam níveis de desenvolvimento económico, medidos pelo PIB *per capita*, muito semelhantes, mas distanciam-se em muitas outras dimensões. Esta comparação contribui para compreender as dificuldades de criar políticas baseadas em boas práticas e a necessidade de dar maior atenção à governação territorial na elaboração de estratégias de inovação.

Palavras-chave: Sistema Regional de Inovação, Região, Política Regional, Algarve, Andaluzia.

The importance of the regional level for the implementation of innovation policies has been generalized in parallel with greater theoretical attention to the notion of regional innovation systems. Despite the theoretical development and extensive application of the concept in the European Union's regional programmes, it remains ambiguous. This article, based on a comparison between two border regions, the Algarve in Portugal and Andalusia in Spain, illustrates the limits to which interventions to support regional innovation may be subject. Both NUTS II regions have similar levels of economic development, measured by GDP *pc*, albeit a distance apart in other dimensions. This comparison helps in understanding the difficulties of replicating policies based on best practices and the need to give greater attention to regional governance when constructing strategies for innovation.

Keywords: Regional Innovation System, Region, Regional Policy, Algarve, Andalusia.

Códigos JEL: C4, O2, O3, R5

JEL Codes: C4, O2, O3, R5

## 1. INTRODUÇÃO

O impacto central da inovação no crescimento económico é sublinhado pela teoria e tem sido transposto para a definição e adoção de políticas que têm incorporado a inovação como um dos aspetos centrais no desenvolvimento económico e no aumento da competitividade territorial. Atualmente as estratégias de desenvolvimento regional colocam no centro o tema da inovação. Este aspeto é ilustrado por numerosas estratégias de inovação postas em marcha nos últimos anos em regiões europeias. Programas europeus como as *Regional Innovation Strategies* ou as Ações Inovadoras do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) deram um importante contributo para a definição e consolidação dos mecanismos de promoção de inovação nas regiões. Na criação destas estratégias o conceito de sistema regional de inovação (SRI) foi amplamente utilizado como referencial normativo na estruturação das atividades inovadoras nos territórios.

O paradigma dos SRI está intimamente ligado a um leque de propostas teóricas que apontam a proximidade física como elemento central na criação de externalidades, *spillovers* e massa crítica que potenciam a geração de inovação. Os estudos dos sistemas de inovação destacaram o papel da região e respetivos recursos, como a capacidade de aprendizagem coletiva e institucional, as atitudes empresariais e as infraestruturas existentes, como fatores de desenvolvimento. Apesar de diversos autores terem focado a sua atenção nas características dos SRI, a noção permanece ambígua, com uma utilização difícil em termos analíticos e com uma complexa operacionalização.

O Algarve e a Andaluzia são utilizados como estudos de caso para avaliar a dificuldade em arquitetar políticas gerais adequadas às especificidades regionais de inovação. Estas regiões vizinhas, que assumem uma característica periférica tanto em relação aos seus países, Portugal e Espanha, como à União Europeia (UE), são importantes destinos turísticos e, em termos de comparações estatísticas na área da inovação, assumem muitas vezes um perfil débil semelhante. Ambas as regiões conduziram estratégias de incentivo à inovação, tentando consolidar aspetos centrais para um SRI, promovendo a emergência de atores de ciência e tecnologia. As diferenças de dimensão, de cultura empresarial e de governação, mesmo em regiões semelhantes e próximas como o Algarve e a Andaluzia, assumem-se como elementos que contribuem para a discussão da região enquanto unidade com escala para a implementação de políticas de inovação e perante o grau de homogeneidade que estas políticas podem ter no território europeu e em regiões heterogéneas.

O artigo está organizado da seguinte forma: na primeira secção, discute-se o nível regional como escala analítica e de implementação de políticas de inovação, aprofundando os dilemas em torno da noção de sistema regional de inovação. Na segunda secção, efetua-se uma análise comparativa do Algarve e da Andaluzia. Após uma apresentação geral das regiões são examinados indicadores estatísticos representativos do desempenho, em diferentes dimensões, da

inovação. Finalmente, são discutidas diferenças na governação territorial, em particular, a administração regional, o planeamento da inovação e a relação ciência-empresa. No final é apresentado um conjunto de conclusões e de implicações para as políticas de inovação.

## 2. A REGIÃO COMO ESCALA ANALÍTICA E DE IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS DE INOVAÇÃO

### 2.1. DILEMAS CONCEPTUAIS DOS SISTEMAS REGIONAIS DE INOVAÇÃO

A abordagem dos sistemas regionais de inovação fornece um quadro útil para a análise da diversidade regional, dando atenção à empresa, aos *clusters* e às instituições na interdependência de um espaço regional e na sua articulação com outros níveis (Todtling e Trippl, 2005), evidenciando que a proximidade geográfica desempenha um papel importante na criação de confiança e de capital social, facilitando a partilha de conhecimento tácito e de *spillovers*. A vantagem competitiva tem um importante carácter localizado, de concentração de conhecimento codificado e tácito, de instituições, de competidores, de parcerias e de consumidores e é na região que essa vantagem pode ser construída (Cooke e Leydesdorff, 2005).

Apesar de muitos estudos se terem focado nas características de localização dos sistemas produtivos, baseados no uso do conhecimento e da tecnologia e na concentração de empresas e organizações como indutora de inovação através das interações e aprendizagem coletiva e institucional (Asheim e Gertler, 2005; Hassink e Lagendijk, 2001; Morgan, 1997), a noção de SRI permanece ambígua (Doloreux e Parto, 2005). O que é afinal um sistema regional de inovação? Tomemos como definições sintéticas de SRI as propostas de Stough e Nijkamp (2009) e Navarro (2007). Para os primeiros autores, um SRI pode ser entendido como a infraestrutura física e institucional que permite à região detetar efeitos de mudança externa e interna mobilizando, estruturando e reestruturando-se de forma a, efetivamente, promover um crescimento e desenvolvimento sustentado, incluindo a produção e uso de conhecimento técnico e científico para se ajustar às condições de incerteza como as induzidas por fatores cíclicos, tecnologia nova, desastres naturais e humanos e alterações nas estruturas industriais. Navarro (2007) explicita a integração do SRI em diferentes subsistemas de geração de conhecimento, infraestruturas de apoio, de exploração do conhecimento e de estrutura produtiva na região que interatuam e se encontram imersos num quadro socioeconómico e cultural específico sobre o qual atua um subsistema de política regional. Estas definições, coerentes com as ideias que se foram cristalizando na temática da inovação regional, são aparentemente claras mas não resolvem um conjunto de dilemas que limitam o conceito. De uma forma geral estes dilemas relacionam-se com três grandes limites à noção de sistema regional de inovação: as ideias de sistema, de regional e de inovação.

O primeiro problema é o dilema que consiste na ideia de que todas as regiões têm de ter algum tipo de sistema de inovação ou, pelo contrário, se admite existirem algumas regiões que de facto não apresentam nenhum sistema de inovação (SI) (Uyarra, 2010). A ideia de sistema reflete a inovação como um processo interativo, que envolve um número alargado de componentes que influenciam as atividades inovadoras, que interagem, aprendem, dependem uns dos outros, influenciam-se e modificam o seu ambiente externo. A abordagem sistémica facilita a análise de fatores económicos, institucionais, organizacionais e políticos da inovação. Os SI, bem sintetizados em Edquist (2005), identificam os respetivos constituintes com as suas componentes e com as relações entre essas componentes. As componentes compreendem as estruturas formais conscientemente criadas e que têm propósitos explícitos (as organizações ou atores) e os hábitos, normas, rotinas, práticas estabelecidas, regras, leis que regulam as relações e interações entre indivíduos, grupos e organizações, incentivando e restringindo determinados comportamentos individuais e coletivos (as instituições ou as regras do jogo). As atividades de cada sistema determinam as suas funções. No caso de um SI, todos os aspetos influenciam o desenvolvimento, difusão e utilização de inovações. Quando não temos componentes ou ligações entre as componentes, poderemos realmente dizer que estamos perante um sistema? No caso de não existirem, numa região, os constituintes de um SI, poderemos falar de um SRI? Mesmo as análises mais recentes não chegaram a um consenso neste ponto. Quando não existem as componentes do sistema regional é possível que esta noção não seja útil para analisar o território nem para nele intervir.

O segundo problema é que o conceito de SRI enfatiza a centralidade da região. A região assume-se como espaço de associação do conhecimento, da tecnologia, do mercado, do capital, da cultura e de representações não sendo um mero suporte à alocação de recursos mas sim o ambiente que condiciona a produção de recursos endógenos, que possibilita a atração de recursos externos e cria dinâmicas específicas. Como Uyarra (2007) evidencia, muitos dos conflitos em torno da construção de políticas de inovação têm início nas dificuldades em definir ou explicar o que se entende por região. Vários autores (entre outros Legendijk, 2007 e Hudson, 2007) defendem que a região se tornou efetivamente uma escala territorial de grande importância, beneficiando das tensões emergentes da globalização. A reemergência da região como escala central de análise e implementação de políticas não deve associar-se à perda de poder e influência dos estados-nação que mantêm um papel crucial na governação, moldando as decisões dos atores através da capacidade de regulação. A UE, em particular, tem utilizado a escala regional para alinhar as suas estratégias territoriais com as agendas nacionais e locais. Para o paradigma de SRI, o que está muitas vezes em causa é se devemos ter em conta o aspeto funcional do território, ligado à articulação entre os atores, as instituições e as atividades económicas, ou se devemos

salientar o aspeto administrativo, explicitando a governação das próprias atividades e as políticas inovadoras que muitas vezes assumem uma relevância crucial na gestão dos recursos financeiros, nomeadamente nos fundos estruturais da UE. Uma noção simplificada de região que pode ser utilizada baseia-se na divisão administrativa com um nível inferior ao nível nacional e, simultaneamente, superior ao nível local (Cooke e Leydesdorff, 2005). Estes autores defendem, contudo, mesmo que determinado país não possua regiões administrativas, apenas governo nacional e municípios como é o caso de Portugal, esse país pode evidenciar dinâmicas de desenvolvimento regional, como por exemplo através de parcerias intermunicipais que procuram construir vantagens competitivas. As NUTS II são muitas vezes utilizadas na UE como escala adequada para analisar os SRI. Esta escala tem muitos aspetos positivos, designadamente pelo facto de coincidir, em muitos casos, com regiões administrativas, de ser objeto de planeamento e de recolha de informação estatística que permite a sua análise e monitorização. Alguns aspetos limitadores deste nível relacionam-se com o facto de ser, muitas vezes, criado por imposição exógena, não respeitando as lógicas funcionais dos territórios, relativamente heterogéneos em termos de dimensão e alterados sistematicamente pelos estados-membros de forma a explorarem de forma mais efetiva recursos europeus. Outro problema da dimensão regional é a visão que pode emergir da região como uma ilha, não compreendendo que um SRI é um sistema aberto em contínua interação com outros sistemas (Uyarra, 2010). A importância regional é sobrestimada e a explicação do desempenho inovador das regiões está muitas vezes dependente da sua integração com as redes e fluxos de globais de conhecimento do que com as atividades económicas que são definidas por determinado limite territorial do sistema (Cooke, 2005).

Finalmente, o terceiro problema da noção de SRI é a complexidade da própria noção de inovação. Apesar das recomendações do *Manual da Inovação* (OECD, 2005a), que alargam a noção da inovação, enquadrando igualmente neste conceito outros aspetos como o marketing ou a mudança organizacional e não só o novo produto ou processo, a intervenção e análise da inovação continua muitas vezes demasiado presa a paradigmas tecnológicos. Esta situação é confirmada quer pela maioria das políticas de inovação que continuam a reservar para o modelo linear um papel central no estímulo à inovação, quer pelas análises empíricas que sobrestimam a importância da indústria e da produção de artefactos tecnológicos face ao setor dos serviços, negligenciando uma série de atividades criativas com elevado potencial inovador.

## 2.2. DESAFIOS À ADEQUAÇÃO DAS POLÍTICAS DE INOVAÇÃO NO NÍVEL REGIONAL

A escala regional é atual e frequentemente utilizada na operacionalização de políticas de incentivo à inovação. A descentralização das políticas públicas tem sido uma ten-

dência atual (Lagendijk, 2007). Fritsch e Stephan (2005) apresentam várias razões para esta regionalização. A regionalização das políticas de inovação pode ter múltiplos significados: objetivos específicos para a região, aplicações para regiões particulares, instrumentos diferenciados regionalmente, administrações regionalizadas, poder de decisão regionalizado, financiamento com origem na própria região. Uma primeira razão deriva do facto de os processos inovadores não se distribuírem simetricamente pelo espaço, concentrando-se nalgumas regiões e quase ausentes noutras. O mapeamento da inovação regional na Europa com base em indicadores compostos (por ex., Pinto, 2009; Bruijn e Lagendijk, 2005) permite validar a existência de perfis científicos, tecnológicos e empresariais nas regiões europeias onde a diversidade é o elemento estruturante. Em segundo, existem diferenças não só em termos da proporção da atividade inovadora, mas também na forma como os sistemas de inovação funcionam. As políticas nacionais têm um impacto regional pelo que estas diferenças justificam *per se* uma orientação regionalizada das metas nacionais com maior eficácia. Políticas baseadas na replicação de boas práticas não produzem os mesmos efeitos em todas as regiões e diferentes instrumentos necessitam de ser adaptados para alcançarem determinado objetivo. Uma política de dimensão única não é eficiente, antes será desadequada (Toedling e Trippel, 2005; Asheim e Coenen, 2005). Em terceiro, a inovação é central para o crescimento económico e, apesar de constituir um ponto de partida das políticas que almejam estimular desenvolvimento regional, pode conflitar com os desígnios de crescimento do nível nacional. Uma quarta razão aponta para a variedade de abordagens, a qual sendo um requisito interessante para a comparação e para o *benchmarking*, ao favorecer a aprendizagem dos atores e a identificação e escolha de soluções mais adequadas, embora possa ser igualmente uma fonte adicional de complexidade geradora de ineficiência.

Howells (2005) defende que a política de inovação é importante para as regiões, mas que o seu desenho e implementação enquadram várias tensões. Como escolher a política adequada? O investimento na inovação deve estimular a I&D pública ou o incentivo direto às atividades de I&D nas empresas é essencial? A política deve ser baseada na recolha de boas práticas ou a adoção de um desenho próprio é melhor opção? Apostar numa política com impactos de curto e médio prazo ou aceitar que objetivos ligados à inovação necessitem muitas vezes de uma espera de longo prazo? Orientar os instrumentos para o lado da oferta ou pensar que a procura tem o papel crucial? Toedling e Trippel (2005) defendem que as políticas de inovação devem variar, entre outras dimensões, de acordo com o peso das inovações radicais e incrementais, a orientação para empresas endógenas ou exógenas, para a fonte de conhecimento e pelas relações externas. Os problemas e barreiras à inovação requerem uma política de inovação diferenciada. Nas regiões periféricas, o desafio central que é colocado aponta para o fortalecimento da economia no

sentido da convergência. As políticas devem focar, entre outros aspetos, a atração de empresas externas e as tentativas de as incrustar no território. As empresas locais devem ativamente promover a respetiva interligação a redes internacionais e aos sistemas de inovação de nacionais. Prange (2008) apresenta alguns fatores adicionais da diversidade de políticas regionais na Europa: a concentração geográfica da ciência e dos sistemas de investigação, a fragmentação vertical do sistema político, o grau de europeização da região e os recursos financeiros existentes e disponíveis. Esta diversidade ilustra que não há uma linha de convergência para um modelo único de políticas. Diferentes arranjos institucionais, sistemas empresariais e disponibilidade de recursos exigem, cada um deles, diferentes tipos de política.

Outro fator interessante é a existência da diversificada capacidade dos atores em aceder a fundos de apoio à inovação. Regiões mais débeis, em termos nacionais, podem aumentar o seu hiato face às mais desenvolvidas pela aplicação de políticas de inovação que apenas as empresas das regiões mais avançadas têm capacidade para aceder. Esta situação relaciona-se com a capacidade de absorção das empresas e foi comprovada para as regiões espanholas por Herrera e Nieto (2008). As regiões sofrem efeitos diferenciados das políticas nacionais. É fundamental considerar a localização das empresas para avaliar corretamente o efeito da política. Os apoios são concedidos às empresas que garantem o sucesso dos projetos inovadores, sendo neste aspeto o ponto de partida tecnológica uma dimensão relevante para as avaliações propiciadoras de concentrações e de economias de aglomeração. Também Nuur *et al.* (2009) defendem que, muitas vezes, as políticas regionalizadas da inovação correm o risco de perder a sua força quando lidam com atividades altamente dependentes destas redes globais. O extremo enfoque regional pode criar um *lock-in* numa busca exagerada por parcerias regionalizadas. Para reforçar o SRI há a necessidade de uma governação multinível do sistema de inovação, favorecendo e promovendo ligações inter-regionais e internacionais. Incentivar o reforço do SRI estimulando os atores que procuram conhecimento a relacionar-se fora do próprio sistema, garantindo que as limitações de uma visão linear da inovação não são replicadas nas políticas de inovação e que estas políticas estimulam a perspetiva regional, embora enquadrem também a noção de cadeia de valor em que as empresas operam. Fromhold-Eisebith (2007) sublinha a ideia de que os sistemas regionais, nacionais e internacionais de inovação não funcionam de forma independente, mas potenciam-se e restringem-se mutuamente nas respetivas características específicas, condicionando o sistema produtivo. Determinado país e respetivas regiões podem beneficiar de uma integração no sistema internacional se conseguirem estruturar SRI adequados às dinâmicas existentes a nível nacional. Em termos de políticas de inovação é recomendável uma divisão de instrumentos pelas escalas territoriais mais adequadas tendo em conta as interdependências e as vantagens com-

parativas das escalas quanto à sua função de apoio à inovação sistémica. As estruturas de nível nacional parecem ter mais capacidade de interagir e interligar com os dois outros níveis. Mas a região é a mais adequada para promover a governação da inovação devido ao carácter fortemente localizado das dinâmicas inovadoras.

Os limites indicados estão também presentes numa visão dicotómica entre políticas de inovação que dão importância à proximidade geográfica face a políticas centradas em relações externas (Vale, 2009a, Vale 2009b). A proximidade geográfica enquanto elemento central dos sistemas regionais de inovação é considerada limitada porque um território apenas ganha sentido através das suas relações externas (Amin e Cohendet, 2004). Estes autores argumentam que devem ser as comunidades, onde se gera o conhecimento, a unidade central para as políticas de inovação. As comunidades podem ser entendidas como sistemas, embora não se esgotem na sua dimensão espacial. A capacidade relacional e o contexto institucional são elementos estruturantes. Este argumento é compatível com a discussão sobre as múltiplas facetas da proximidade. A proximidade não se limita a uma dimensão geográfica (Torre e Rallet, 2005) e pode ser “organizada”, um atributo construído de carácter relacional que permite que diferentes atores interajam de forma produtiva. As dimensões cognitiva, organizacional, social e institucional são centrais na estruturação de relações profícuas conducentes à inovação (Boschma, 2005). Estas outras dimensões de proximidade permitem arquitetar soluções para os desafios da inovação com base em redes externas quando nem todos os recursos estão localizados na região. Um exemplo desta situação em Portugal é o caso da indústria do calçado no Norte (Caldeira e Vale, 2007). As empresas que tentam inovar e diferenciar-se neste setor beneficiam principalmente do conhecimento absorvido de relações não locais para o acesso a tendências e a mercados internacionais. Uma visão relacional da região desafia a existência de fronteiras fixas, mas um enfoque exagerado à abertura e conectividade pode originar problemas de dispersão e de incoerência estrutural das economias regionais, pondo em causa a sua viabilidade (Pyke *et al.*, 2006).

Como foi referido anteriormente, apesar deste vasto interesse, a noção de sistema regional de inovação requer ainda um enquadramento mais robusto que o fortaleça enquanto conceito útil para a implementação de políticas. Uyarra (2010) ilustra algumas das dificuldades em estabilizar uma noção de SRI para que se adequem em termos analíticos e normativos. As políticas de inovação ao serem influenciadas por um conjunto cada vez mais alargado de enquadramentos teóricos veem a sua definição tornar-se mais complexa e difícil a aplicação dos respetivos instrumentos às circunstâncias específicas de cada região (Laranja *et al.*, 2008). Um SRI só terá sentido se for interpretado quer pela importância dos fatores ancorados no território, quer pelas ligações externas e relações multiescalares. Uma noção satisfatória de SRI possibilita identificar um território de governação, atores

e instrumentos específicos, mas simultaneamente deverá possuir uma porosidade que lhe permita integrar também as relações extrarregião.

### 3. ANÁLISE COMPARADA DO ALGARVE E DA ANDALUZIA

#### 3.1. ALGARVE E ANDALUZIA: UM RETRATO DAS REGIÕES FRONTEIRIÇAS

O interesse de comparar as regiões do Algarve e da Andaluzia deriva essencialmente da proximidade geográfica existente que estimula elevados níveis de cooperação empresarial (Paquete, 2005) e de colaboração na investigação científica (Cruz, 2006). O carácter fronteiriço provoca inevitáveis e recorrentes comparações pelos seus habitantes. Paralelamente, estas duas regiões caracterizam-se pela diversidade de contactos que se estabelecem e estruturam parcerias e redes entre os atores regionais. O interesse também surge aumentado pelo facto de, em muitas comparações dos respetivos desempenhos inovadores, as regiões apresentarem padrões semelhantes, nem sempre confirmados devido a diferenças existentes que serão seguidamente exploradas.

Esta secção apresenta sinteticamente estas duas regiões do sul peninsular, utilizando uma bateria de indicadores estatísticos, e compara os seus desempenhos face à média comunitária através da construção de índices. As análises baseadas em indicadores estatísticos para compreender os SRI focam recorrentemente os *inputs* da inovação (por ex., os recursos afetos a I&D) e os *outputs* de inovação (por ex., as patentes). A esta visão, eminentemente quantitativa, tem de ser adicionada a visão da governação territorial da inovação que permita compreender as interligações na região, focando os atores e as instituições. Assim, após confirmar algumas semelhanças e diferenças destes territórios em termos estatísticos, são apresentados alguns aspetos caracterizadores da governação da inovação.

O Algarve é a região portuguesa mais a sul de Portugal continental, limitada a norte pelo Alentejo e a este pela Andaluzia, especificamente a província de Huelva. A região é composta pelo distrito de Faro, a cidade capital, dividida por 16 municípios, que correspondem a cerca de 5% do território nacional português. A morfologia do Algarve dá-lhe um carácter periférico, que a região ultrapassou nos últimos 30 anos com uma enorme mudança estrutural. De uma das regiões mais pobres e com níveis de vida mais baixos, emigração massiva, economia baseada na agricultura, pescas e manufaturas tradicionais, a região transformou-se na que mais cresceu em termos populacionais em Portugal (para cerca de 450 000 habitantes) e que abandonou o grupo de regiões de “convergência” (o PIB é superior a 75% da média comunitária) no período de 2007-2013. Este estatuto de região em apoio transitório trouxe quebras significativas nos apoios financeiros vindos dos fundos estruturais e um efeito de ilha face às regiões limítrofes que mantiveram este estatuto. A região é a NUT II portuguesa, a seguir a

Lisboa, com mais elevado PIB *per capita* e poder de compra. O desenvolvimento do Algarve reflete um setor turístico dinâmico que, potenciado pelo Aeroporto Internacional de Faro, estimula atividades relacionadas com o turismo, a construção ou o imobiliário. No entanto, a sobre-especialização em atividades ligadas ao turismo, em particular o produto “sol e praia”, originou elevados custos de oportunidade para investir noutros setores de atividade, levando à redução da base económica regional. As atividades económicas mais relevantes, do ponto de vista do emprego e da produção regional, são o alojamento, a restauração e a construção. Contudo, a atividade económica transcende estes setores com atividades como a agrícola e as pescas com importante valor na memória coletiva da região. O turismo tem vindo a diversificar gradualmente as suas atividades em produtos como o golfe ou associado ao turismo náutico e de cruzeiros. Outras atividades baseadas em conhecimento começam a despontar, ligadas às ciências do mar ou às tecnologias agroalimentares. Paralelamente, o Algarve rural sofreu um processo de abandono, de desertificação humana, com problemas de envelhecimento, níveis muito baixos de rendimento e acesso limitado a equipamentos e serviços coletivos, contrastando com a densidade elevada de ocupação da costa, onde cerca de dois terços da população reside aproximadamente de 20% do território.

A Andaluzia é a região espanhola mais a sul, considerada a porta de entrada entre a Europa e a África. É uma região de grande dimensão, mais de sete milhões

de habitantes, 18% da população de Espanha, e quase 90 000 km<sup>2</sup>. A Andaluzia é a segunda comunidade autónoma mais extensa, de tamanho aproximado a Portugal, composta por oito províncias: Huelva, Sevilha, Almeria, Cádiz, Córdoba, Granada, Málaga e Jaén. A região está servida de redes viárias, caminhos de ferro e comboios de alta velocidade (Sevilha-Córdoba-Madrid e Málaga-Córdoba-Madrid). O transporte aéreo é garantido por aeroportos internacionais, com destaque para o de Sevilha e o de Málaga. Os portos marítimos têm um papel estratégico, em particular, o de Algeciras, um dos principais portos de transporte marítimo da Europa.

A agricultura e o turismo são muito relevantes na economia regional mas outros setores como a indústria química, a indústria complementar do setor automóvel, a eletrónica, as telecomunicações e a agroalimentar são também importantes. Nos últimos anos, o crescimento económico tem sido intenso. A atração do Investimento Direto Estrangeiro (IDE) tem tido particular importância para uma melhoria tecnológica da região (Porras Gómez, 2007). As empresas multinacionais investem normalmente uma maior proporção de despesas em I&D e geram externalidades positivas de conhecimento relevantes. Atualmente, a região já ultrapassou o limiar de 75% da média comunitária do PIB *per capita*, que a colocava como região de “convergência” na corrida aos fundos estruturais da UE, mas permanece numa situação débil comparada com outras regiões de Espanha.

**FIGURA 1. LOCALIZAÇÃO DO ALGARVE E DAS PROVÍNCIAS DA ANDALUZIA**



Fonte: Elaboração própria.

Para a comparação estatística foi utilizado um conjunto de indicadores relativos ao nível NUTS II da UE com 27 estados-membros (European Commission, 2007 e Hollanders, Tarantola e Loschky, 2009). Estes indicadores representam aspetos importantes para a caracterização de 268

regiões europeias (Quadro 1) ligados ao nível e crescimento económico, produtividade do trabalho, nível e crescimento populacional, emprego, I&D, patentes, escolaridade da população e indicadores de sucesso de objetivos ligados à Agenda de Lisboa.

QUADRO 1. INDICADORES ESTATÍSTICOS

Variáveis Utilizadas
1. PIB <i>per capita</i> em PPC (Index, EU27=100), 2004
2. PIB por pessoa empregada em euros (Index, EU27=100), 2004
3. Crescimento do PIB (variação média anual %), 1995-2004
4. População Total (1000 hab.), 2004
5. Crescimento Populacional (variação média anual %), 1995-2004
6. Taxa de Emprego (%), 2005 – Idades 15-64
7. Taxa de Desemprego (%), 2005
8. Emprego no Setor dos Serviços (% do total de emprego), 2005
9. Despesa em I&D (% do PIB), 2004
10. Despesa Empresarial em I&D (% do PIB), 2004
11. Pedidos de Registo de Patentes no <i>European Patent Office</i> (patentes por milhar de habitantes), 2004
12. Emprego em Indústria de Média Alta Tecnologia (% do total de emprego), 2004
13. Emprego em Serviços Intensivos em Conhecimento (% do total do emprego), 2004
14. População com Escolaridade Inferior, Idades 25-64 (% do total), 2005
15. População com Escolaridade Superior, Idades 25-64 (% do total), 2005
16. Indicador composto dos Indicadores Económicos da Agenda de Lisboa

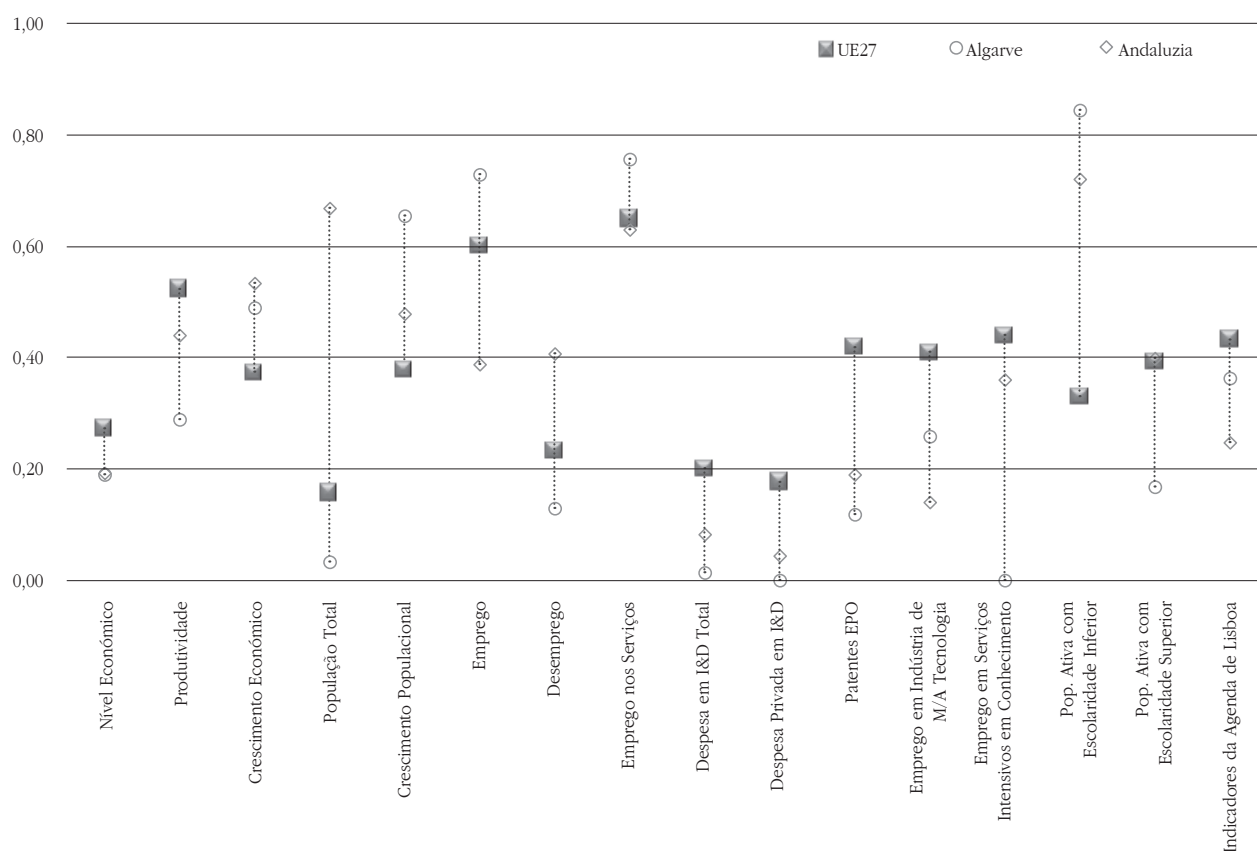
Fonte: Elaboração própria.

Com base nestas 16 variáveis foi construído um índice que compara a situação da região em análise com outras regiões europeias. Como está expresso na equação (1), o cálculo do índice para cada variável ( $V$ ) baseou-se na comparação do valor observado na região  $i$  com o valor mínimo para essa variável em todas as regiões ponderado pela diferença entre o valor máximo e mínimo observados do conjunto de regiões. Esta formulação permite compreender o desempenho da região analisada face à diversidade de desempenhos das regiões europeias.

$$\hat{I}_i = \frac{(V_i - V_{\min})}{(V_{\max} - V_{\min})} \quad (1)$$

A figura 2 ilustra a comparação entre o Algarve e a Andaluzia identificando também o valor médio das regiões europeias em cada indicador. A análise destes índices permite um conjunto de constatações. A primeira constatação relaciona-se com a correspondência exata entre o nível económico. As regiões apresentam uma forte debilidade neste domínio afastando-se claramente das regiões com melhores *performances*. A semelhança no PIB é muito significativa em termos de políticas europeias e acesso aos fundos estruturais. Este indicador continua a ser a referência na análise do comportamento e dinamismo dos territórios. Se nos basearmos apenas neste indicador o Algarve e a Andaluzia não são distinguíveis.

FIGURA 2. INDICADORES ESTATÍSTICOS



Fonte: Elaboração própria.

A diferenciação entre o Algarve e a Andaluzia deve então ser feita por outros indicadores. Em relação ao crescimento económico e ao crescimento populacional, notamos que ambas as regiões estiveram acima da média europeia. São regiões atrativas que conseguiram um caminho de convergência face a territórios mais desenvolvidos. Em termos de produtividade notamos uma posição superior da Andaluzia em relação ao Algarve. A Andaluzia é em termos de dimensão populacional uma das maiores NUTS II enquanto o Algarve é das mais pequenas. A situação do mercado laboral na Andaluzia é mais débil que a média das regiões europeias enquanto o Algarve mostra um desempenho superior com um maior nível de emprego<sup>1</sup>. Nos indicadores ligados à I&D nota-se um esforço limitado em ambas as regiões, com uma ligeira superioridade da Andaluzia. As despesas privadas em I&D são particularmente exíguas, o que limita a capacidade de absorção empresarial e o potencial inovador das regiões. O número de patentes segue a mesma tendência. O emprego em setores avançados, tanto na indústria como nos serviços, é exíguo. O nível educacional é o grande défice de ambas as regiões, que têm valores muito elevados de população com baixa escolaridade. No entanto, deve ser realçado o esforço da Andaluzia que consegue qualificar uma parte significativa da população com educação ao nível do ensino superior ao nível da média das regiões europeias analisadas (0,39 na Andaluzia face a 0,4). O Algarve é, neste indicador, uma das regiões mais fracas. Em termos do indicador criado pela Comissão Europeia para medir o sucesso em relação aos objetivos da Estratégia de Lisboa, ambas as regiões estavam aquém dos valores médios alcançados. Mesmo com um conjunto limitado de variáveis estatísticas é possível ilustrar as diferenças significativas entre os dois territórios que são escondidas pela comparação simples dos produtos internos brutos *per capita*.

### 3.2. DIFERENÇAS NA GOVERNAÇÃO DA INOVAÇÃO NAS REGIÕES: ADMINISTRAÇÃO, PLANEAMENTO E RELAÇÃO CIÊNCIA-EMPRESA

Uma das razões para as diferenças do Algarve e da Andaluzia, e que não são imediatamente traduzíveis para os indicadores estatísticos, é a diversidade dos mecanismos de governação territorial. A governação refere-se aos sistemas e práticas que os governos utilizam para fixar prioridades e agendas, implementar políticas e obter informação sobre o seu impacto e eficácia (OECD, 2005b). A territorialidade das políticas públicas é, como foi anteriormente sublinhado, encarada atualmente como um dos fatores-chave na gestão dos processos de desenvolvimento. Este processo pressupõe a atenção aos contextos em que se inscrevem e faz crescer a importância da governação territorial.

<sup>1</sup> Os dados utilizados não contemplam os efeitos da crise económica em 2009-2010 que degradaram o mercado laboral em ambas as regiões e que fizeram duplicar as taxas de desemprego no Algarve.

A governação territorial é entendida como a capacidade multinível de integrar e adaptar diferentes organizações, grupos e interesses no desenvolvimento de estratégias no território (Feio e Chorincas, 2009). A atenção dada à região enquanto sujeito de desenvolvimento aumenta a importância da governação para facilitar o aproveitamento de recursos endógenos e concretizar o potencial inovador (Lagendijk, 2007).

A governação territorial é assim entendida, neste artigo, num sentido amplo das configurações através das quais os coletivos se estruturam, e relaciona-se com a forma de governar que envolve diferentes atores, as suas parcerias e colaborações. Não é associável à simples execução de um programa de governo e não passa necessariamente pelo domínio legislativo, o que provoca muitas vezes a incoerência entre o que é o espaço da governação e o que é a unidade administrativa de determinado território.

Uma análise da governação territorial deve ter em atenção (Davoudi *et al.*, 2008) o contexto, focando as condições estruturais, a dinâmica dos territórios e a densidade institucional, as políticas, analisando as estruturas institucionais que suportam a implementação de instrumentos específicos, e as ações, que consistem em medidas e programas que contribuem para a governação territorial.

Deste modo, são seguidamente analisados três aspetos. Em primeiro lugar é dada ênfase às estruturas regionais que coordenam e promovem as atividades inovadoras na região. É relevante entender como é efetuada a administração do território, especificamente se existe uma divisão administrativa regional e uma entidade que tenha um potencial deliberativo forte. Em segundo, o planeamento das regiões é central ao dar atenção à capacidade de visão estratégica, de ação coletiva e de disponibilidade de recursos que os territórios possuem. Em terceiro lugar, a existência de entidades produtoras de conhecimento, instituições de ensino superior e outras unidades de I&D, é central para a capacidade de aprendizagem e potencial de inovação. Este potencial só se concretiza se existirem intermediários ciência-empresa que garantam uma efetiva transferência de conhecimento e que assegurem que as invenções são levadas para o mercado e se transformem em inovações. Estas organizações podem ser gabinetes de transferência de tecnologia, parques tecnológicos, estruturas de incubação ou outros serviços de apoio às empresas.

A administração das regiões é absolutamente diferente, uma vez que a região da Andaluzia possui um governo regional autónomo enquanto em Portugal não existe regionalização administrativa, estando o território dividido em regiões plano apenas para a aplicação de políticas e distribuição de fundos. A Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDR Alg) tem um papel modesto, é um serviço desconcentrado da administração central, mudando frequentemente o ministério a que tem de prestar contas. As CCDR gozam de autonomia financeira e administrativa e têm por missão a execução de políticas ambientais e de ordenamento do território, de planeamento regional e urbano promovendo a coordenação dos atores

locais, regionais e nacionais. O governo autónomo da Andaluzia, a Junta de Andalucía, é um organismo que opera em todas as áreas da administração da região, possuindo uma dimensão apreciável, com 14 departamentos e sete organismos independentes e empregando cerca de 200 000 trabalhadores. A Junta criou a Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa que reflete a sua estratégia em torno do desenvolvimento baseado na inovação, enquadrando na mesma entidade as responsabilidades do ensino superior, do desenvolvimento tecnológico, da sociedade da informação, da energia e da cultura empreendedora.

Os últimos anos viram o Algarve desenhar importantes documentos estratégicos: a Estratégia de Desenvolvimento Regional 2007-2013, o PROAlgarve – Plano Regional de Ordenamento do Território e o PRIAlgarve – Plano Regional de Inovação do Algarve. Estes documentos convergiram na identificação do papel central da inovação para reduzir a dependência do setor do turismo no Algarve mostrando a necessidade de reforçar o tecido empresarial com novas áreas que derivem do potencial científico regional e do conhecimento tradicional instalado. Esta visão foi central para estruturar o Algarve 21 – o Programa Operacional da região para o período 2007-2013. O programa tem por ambição fortalecer a economia regional, aumentando a competitividade e coesão económica no contexto da sociedade do conhecimento. Para alcançar esta ambição foram definidas prioridades ligadas à qualificação, inovação e diversificação da economia, valorização dos recursos humanos e criação de competências, promoção de um modelo territorial competitivo e sustentável. Este programa está inserido no QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional com um financiamento do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional que ronda os 175 milhões de euros.

Na Andaluzia, a estratégia regional está vertida no Plan de Innovación y Modernización de Andalucía (PIMA). Este é um instrumento que definiu o enquadramento e as ações que deverão suscitar uma mudança cultural na Andaluzia, fortalecendo um paradigma inovador. O orçamento excede os seis mil milhões de euros. O PIMA foi criado como consequência do comprometimento da Junta em promover o desenvolvimento da Andaluzia favorecendo a inovação e a modernização. Este programa é um guia transversal da orientação estratégica das políticas e ações governamentais de forma a dar coerência aos recursos disponíveis.

Em termos de entidades de ensino superior, a oferta pública no Algarve é garantida pela Universidade do Algarve (UAlg), entidade que está na sua terceira década de vida. Apesar de esta universidade beneficiar de uma capacidade relevante em termos de investigação e atenção às parcerias nacionais, europeias e internacionais (Cruz, 2006), principalmente em domínios específicos como as ciências do mar, verificamos que a Andaluzia, devido à sua dimensão, possui uma rede muito relevante de universidades públicas com dimensão semelhante ou superior à do Algarve que propicia uma massa crítica ampliada: Universidade de Almeria, Universidade de Cádiz, Universidade de Córdoba, Universidade de Granada, Universidade

de Huelva, Universidade de Jaén, Universidade de Málaga, Universidade de Sevilha, Universidade Pablo de Olavide e Universidade Internacional de Andaluzia. Estas universidades apresentam áreas de especialização diversificada muitas vezes interligada com os setores de atividade regional.

Na Andaluzia estão ainda presentes 23 centros de I&D e delegações do CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) e numerosas unidades de investigação de nível provincial ligadas à Junta de Andalucía, através das *Diputaciones*. No Algarve, para além das unidades associadas à UAlg, apenas o laboratório do IPIMAR (Instituto de Investigação das Pescas e do Mar) e o recente centro UNESCO ICCE (International Center for Coastal Ecohydrology) têm dimensão comparável.

No Algarve a transferência de conhecimento entre a ciência e a empresa tem sofrido de constrangimentos variados. Um deles é a falta de atores vocacionados para este espaço de fronteira. Apenas em 2003, tentando responder a este problema de interligação entre o tecido empresarial e a investigação científica realizada na região, a CCDR Alg, a UAlg e duas associações empresariais, o NERA, a associação mais representativa dos empresários do Algarve e a ANJE, associação de novos empresários, uniram esforços e, beneficiando do Projeto INOAlgarve aprovado no âmbito do Programa de Ações Inovadoras da Comissão Europeia 2000-2006, promoveram o Centro Regional para a Inovação do Algarve (CRIA), atualmente a Divisão de Empreendedorismo e Transferência de Tecnologia na UAlg. Desde a sua génese o CRIA tem-se salientado na criação de novas empresas de base tecnológica, no apoio à estruturação de parcerias universidade-empresa e na promoção da utilização dos direitos de propriedade industrial. Subsistem na região algarvia grandes limitações em relação às infraestruturas científico-tecnológicas: não existem parques de ciência ou de tecnologia, nem incubadoras com áreas laboratoriais. No final de 2010 estão em marcha vários projetos que tentarão responder a este défice, mas que tardam em se concretizar. Entre outros, vale a pena referir os projetos do Polo Tecnológico liderado pela UAlg, de uma incubadora na área das energias renováveis em Tavira e de um centro empresarial avançado na área das ciências do mar em Olhão. Em Espanha generalizou-se a figura das OTRI (Oficinas de Transferencia de Resultados de la Investigación) orientadas para a promoção das relações dos departamentos das universidades, dos seus grupos de investigação e do mundo empresarial. Todas as universidades andaluzas possuem estas oficinas que estão inseridas numa rede nacional. Especificamente, o papel de cada OTRI passa por avaliar o estado da I&D na respetiva universidade e identificar a potencial procura empresarial, facilitando a transferência de conhecimento, em particular em aspetos ligados à elaboração de contratos de investigação em consórcio e na proteção e licenciamento de propriedade intelectual. Outro ator de interface muito relevante é a Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) que promove o crescimento económico da região através do incentivo à cultura empreendedora, facilitando

a criação de empresas e a modernização empresarial. A IDEA é o principal agente da Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa na execução de políticas de ciência, tecnologia e inovação para o desenvolvimento regional. Nos últimos anos, tem-se feito esforços concertados para instalar infraestruturas inovadoras que permitam aumentar a competitividade da economia. Surgiram vários Centros de Inovação e Tecnologia (CIT) que se destacam claramente em setores de atividade cruciais para a Andaluzia e que têm forte interligação com as economias locais. São entidades mais próximas das necessidades do tecido empresarial e que visam expressamente encontrar soluções em termos de investigação aplicada. Nesse sentido foi criada uma rede formalizada, a Red de Espacios Tecnológicos de Andalucía (RETA), que potencia as sinergias entre os vários atores do sistema de inovação andaluz.

#### 4. IMPLICAÇÕES DE POLÍTICA E NOTAS DE REFLEXÃO

A crescente territorialidade das políticas públicas trouxe a região para o centro do debate académico e político. A região como ilha isolada, fechada sobre si própria, com fronteiras estáveis e homogêneas, contrasta com a região aberta, permeável e heterogênea. A visão mais adequada será uma noção intermédia refletida numa política regional de inovação que desempenhe um papel central no aproveitamento dos recursos endógenos existentes e na construção de novos recursos, mas que reserve uma atenção especial à estruturação de canais de comunicação com atores fora da região. Um conceito útil de sistema regional de inovação tem de conseguir responder a esta tensão.

A comparação realizada entre o Algarve e a Andaluzia permitiu identificar vários problemas que aproximam estas duas regiões fronteiriças. Uma das maiores dificuldades é o nível educacional, com uma elevada proporção de população ativa com baixa escolaridade e uma exígua população com educação superior. Esta realidade limita a capacidade de aprendizagem, restringindo as dinâmicas empreendedoras, aumentando a aversão ao risco e o distanciamento da cooperação. As tradicionais medidas de *input* de inovação, despesas e pessoal em I&D são bastante baixas. Outro importante limite na I&D é a excessiva concentração do financiamento e da execução despesas nos atores públicos. O valor limitado da I&D empresarial tem um grande impacto na inovação. Esta situação restringe os *outputs* de inovação.

A comparação entre as regiões apresenta igualmente algumas diferenças que merecem reflexão. A comparação de regiões do mesmo nível de análise (NUTS II), que normalmente serve de referencial para a criação de políticas de inovação na Europa, pode resultar em grandes discrepâncias em termos de dimensão. A Andaluzia é uma região muito grande e o Algarve é uma muito pequena. Esta situação, traduzida em maior população residente e em maior número de empresas, cria um mercado interno relevante,

atrai mais IDE e consolida um conjunto de atores, gerando maior densidade institucional. Este problema, relacionado com a massa crítica, só pode ser superado em regiões mais pequenas com articulações bem sucedidas e com a participação em redes nacionais e internacionais.

Neste quadro, uma diferença essencial refere-se aos processos de governação territorial. Os territórios que florescem possuem modos de governação que promovem a troca e a partilha de ideias, de pessoas, de desafios ou de projetos entre os diferentes atores. Neste sentido é crucial que existam atores e instituições que estruturam um ambiente propício à inovação. Os défices existentes em termos de atores de inovação, em particular na interface ciência-empresa, são uma restrição central à estruturação de ambientes mais inovadores. Quer no Algarve quer na Andaluzia, as economias regionais ficaram marcadas nos últimos anos pela criação de vários atores, como reflexo da ação coletiva. No Algarve, a criação de atores foi, em geral, mais dirigida por iniciativas centrais e com uma expressão relativamente exígua; pelo contrário, na Andaluzia esse movimento emergiu na própria região e com uma grandeza considerável. Enquanto no Algarve a escassez de atores de inovação não está resolvida, na Andaluzia o problema mais referido é a escassez de relações entre os atores regionais. É urgente a criação de um clima de confiança, em particular entre as empresas e as entidades públicas, que promova uma elevada densidade de relações, adicionando à proximidade geográfica outras proximidades.

Finalmente, num contexto de crise global como o que se vive atualmente, a análise efetuada permite questionar até que ponto o Algarve ou a Andaluzia são regiões que estão preparadas para responder a um contexto de recessão. As regiões que forem capazes de estruturar sistemas regionais de inovação dinâmicos, interligados e conectados serão mais inovadoras e mais competitivas. Apesar de as duas regiões terem visto o seu nível económico crescer acentuadamente nas últimas décadas e convergir face a outras mais desenvolvidas no panorama europeu, ambas enfrentam limites estruturais para a inovação. Estes limites podem condicionar a sustentabilidade do seu desenvolvimento, principalmente se não tiverem resposta das políticas públicas, que neste momento privilegiam medidas de controlo orçamental em detrimento de outras dirigidas ao estímulo do conhecimento, tecnologia e inovação.

#### AGRADECIMENTOS

Este artigo beneficiou das ideias recolhidas no estudo concluído em 2008 *Regional Diagnosis for Innovation and Technological Profile in Medoc Regions*, preparado pela Universidade do Algarve para o município de Tavira. Hugo Pinto agradece o apoio da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (bolsa de doutoramento individual com a referência SFRH/BD/35887/2007, financiada pelo POPH – QREN – Tipologia 4.1 – Formação Avançada, compartilhado pelo Fundo Social Europeu e por fundos nacionais

do MCTES). Este autor reconhece o apoio do Instituto de Estudios Sociales Avanzados do Consejo Superior de Investigaciones Científicas em Córdoba, durante uma estada em 2010 e durante a qual foi efetuada uma profunda revisão do texto.

## BIBLIOGRAFIA

- Amin, Ash e Cohendet, Patrick (2004) *Architectures of Knowledge: Firms, Capabilities and Communities*, Oxford University Press: Oxford.
- Asheim, Bjorn e Coenen, Lars, (2005) "Knowledge bases and Regional Innovation Systems: Comparing Nordic Clusters" in *Research Policy*, 34, pp. 1173-1190.
- Asheim, Bjorn e Gertler, Meric, (2004) "The geography of Innovation: regional innovation systems" in Fagerberg J., Mowery D., Nelson, R. (eds) *The Oxford handbook of innovation*, Oxford, Oxford University Press.
- Boschma, Ron, (2005) "Proximity and Innovation: A Critical Assessment" in *Regional Studies*, 39, pp. 61-74.
- Bruijn, Pieter, e Lagendijk, Arnoud, (2005) "Regional Innovation Systems in the Lisbon Strategy" in *European Planning Studies*, 13, pp. 1153-1172.
- Cooke, Philip, e Leydesdorff, Loet, (2006) "Regional development in the knowledge-based economy: the construction of advantages" in *The Journal of Technology Transfer*, 31, pp. 5-15.
- Cooke, Philip, (2005) "Regionally asymmetric knowledge capabilities and open innovation: Exploring 'Globalisation 2' – A new model of industry organisation" in *Research Policy*, 34, pp. 1128-1149.
- Cruz, Ana Rita, (2006) *Redes de Investigação: A Relação da Universidade do Algarve com Organismos Nacionais, Europeus e Internacionais*, Faro, Universidade do Algarve.
- Davoudi, Simin, Evans, Neil, Governa, Francesca. e Santangelo, Marco, (2008) *Territorial Governance in the Making: Approaches, Methodologies*, Practices, Boletín de la A.G.E., n.º 46-2008, pp. 33-52.
- Doloreux, David, e Parto, Saeed (2005) "Regional innovation systems: current discourse and unresolved issues" in *Technology and Society*, 27, pp. 133-153.
- Edquist, Charles, (2004) "Systems of Innovation: Perspectives and Challenges" in Fagerberg, Jan, Mowery, David, Nelson, Richard, (eds), *The Oxford handbook of innovation*, Oxford, Oxford University Press.
- European Commission, (2007) *Growing Regions, Growing Europe – Fourth report on economic and social cohesion*, Luxemburgo, Office for Official Publications of the European Communities.
- Feio, Paulo Areosa e Chorincas, Joana, (2009) "Governança Territorial e Inovação das Políticas Públicas" in *Prospeciva e Planeamento*, Vol. 16, pp. 137-157.
- Frisch, Michael e Stephan, Andreas (2005) "Regionalization of innovation policy – Introduction to the special issue" in *Research Policy*, 34, pp. 1123-1127.
- Fromhold-Eisebith, Martina, (2007) "Bridging Scales in Innovation Policies: How to Link Regional, National and International Innovation Systems" in *European Planning Studies*, 15, pp. 217-233.
- Hassink, Robert e Lagendijk, Arnoud (2001) "The dilemmas of interregional institutional learning" in *Environment and Planning C: Government and Policy*, 19, pp. 65-84.
- Herrera, Liliana e Nieto, Mariana (2008) "The national innovation policy effect according to firm location" in *Technovation*, 28, pp. 540-550.
- Hollanders Hugo, Tarantola, Stefano, e Loschky Alexander (2009) *Regional Innovation Scoreboard (RIS) 2009*, Pro-Inno Europe.
- Howells, Jeremy (2005) "Innovation and regional economic development: A matter of perspective?" in *Research Policy*, 34, pp. 1220-1234.
- Hudson, Ray, (2007) "Regions and Regional Uneven Development Forever? Some Reflective Comments upon Theory and Practice" in *Regional Studies*, 41, pp. 1149-1160.
- Lagendijk, Arnoud, (2007) "The Accident of the Region: A Strategic Relational Perspective on the Construction of the Region's Significance" in *Regional Studies*, 41, pp. 1193-1208.
- Laranja, Manuel, Uyarra, Elvira e Flanagan, Kieron, (2008) "Policies for science, technology and innovation: Translating rationales into regional policies in a multi-level setting" in *Research Policy*, 37, pp. 823-835.
- Morgan, Kevin, (1997) "The Learning Region: Institutions, Innovation and Regional Renewal" in *Regional Studies*, 31, pp. 491-503.
- Navarro, Mikel, (2007) "Los sistemas regionales de innovación en Europa: una literatura con claroscuros" in *UCM – Instituto de Análisis Industrial y Financiero. Documentos de trabajo*, Vol. 2007, n.º 59.
- Nuur, Cali, Gustavsson, Linda e Laestadius, Staffan, (2009) "Promoting Regional Innovation Systems in a Global Context" in *Industry and Innovation*, 16, pp. 123-139.
- OECD (2005a) *Oslo Manual – Guidelines for Collecting and interpreting innovation data*, 3rd edition, Paris, OECD Publications.
- OECD (2005b), *Governance of Innovation Systems: Vol. 1. Synthesis Report*, Paris, OECD publications.
- Paquete, Bernardino Coelho, (2005) *La Cooperación Empresarial Algarbe-Huelva. Situación Actual, Potencialidades y Perspectivas Futuras*, Tese de Doutoramento, Huelva, Universidade de Huelva.
- Pike, Andy, Champion, Tony, Coombes, Mike, Humphrey, Lynne, e Tomaney John, (2006) *The Economic Viability and Self Containment of Geographical Economies: A Framework for Analysis*, Office of the Deputy Prime Minister, Londres.
- Porras Gómez, António-Martin, (2007) *Internationalization and Innovation Policies in Andalusia: Which Prospects in the Mediterranean*, Fundación Tres Culturas.
- Prange, Heiko, (2008) "Explaining Varieties of Regional Innovation Policies in Europe" in *European Urban and Regional Studies*, 15, pp. 39-52.

- Pinto, Hugo, (2009) "The Diversity of Innovation in the European Union: Mapping Latent Dimensions and Regional profiles" in *European Planning Studies*, 17, pp. 303-326.
- Stough, Roger e Nijkamp, Peter (2009) "Knowledge spillovers, entrepreneurship and economic development" in *Annals of Regional Science*, Springer.
- Todtling, Franz e Trippl, Michaela, (2005) "One size fits all? Towards a differentiated regional innovation policy approach" in *Research Policy*, 34, 1203-1219.
- Torre, Andre e Rallet, Alain (2005) "Proximity and Localization" in *Regional Studies*, 39, pp. 47-59.
- Uyarra, Elvira, (2010) "What is evolutionary about 'regional systems of innovation'? Implications for regional policy" in *The Journal of Evolutionary Economics*, 20, 115-137.
- Uyarra, Elvira, (2007) "Key dilemmas of regional innovation policies" in *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 20, pp. 243-61.
- Vale, Mário, (2009a) "Conhecimento, Inovação e Políticas de Desenvolvimento Regional" in *Prospectiva e Planeamento*, 18, pp. 61-76.
- Vale, Mário, (2009b) "Conhecimento, Inovação e Território" in *Finisterra*, XLV, 88, pp.9-22.
- Vale, Mário e Caldeira, Josué, (2007) "Proximity and Knowledge Governance in Localized Production Systems: The Footwear Industry in the North Region of Portugal", in *European Planning Studies*, 15, pp. 531-548.

# O POSICIONAMENTO DO TURISMO NA ESTRUTURA ECONÓMICA DO ALGARVE: UMA ABORDAGEM INTER E INTRARREGIONAL

## THE POSITION OF TOURISM ACTIVITY IN THE ALGARVE'S ECONOMIC STRUCTURE: AN INTEGRATED REGION-SPECIFIC ANALYSIS

**Jorge Miguel Andraz**

Faculdade de Economia, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005-139 Faro.  
CEFAGE-UE – Centro de Estudos e Formação Avançada em Economia e Gestão, Universidade de Évora, Portugal  
jandraz@ualg.pt.

**João Albino Silva**

Faculdade de Economia e CIEO – Centro de Investigação sobre o Espaço e Organizações, Universidade do Algarve, Campus de Gambelas, 8005-139 Faro, Portugal  
jsilva@ualg.pt.

**Carlos Manuel Viegas**

Mestre em Gestão e Desenvolvimento em Turismo, Universidade do Algarve, Portugal  
carlosgviegas@iol.pt

### RESUMO/ABSTRACT

Este trabalho analisa a evolução da estrutura económica da região do Algarve e o posicionamento alcançado pela atividade turística na região entre 1995 e 2003 com o objetivo de avaliar o grau de especialização da região no turismo. A metodologia adotada utiliza instrumentos de análise regional, em particular os indicadores de localização e de especialização aos níveis interregional e intrarregional. Os resultados sugerem que o Algarve é a segunda região mais especializada do país, juntamente com a Madeira e depois da região dos Açores. Na base deste fenómeno estão os setores da hotelaria e restauração, os quais se encontram diretamente associados à atividade turística, e outros setores como as pescas, o comércio, os transportes, as comunicações e outros serviços, indiretamente ligados à atividade turística. Adicionalmente, os focos de concentração localizam-se na orla costeira, com particular incidência nos concelhos de Albufeira, Vila do Bispo e Portimão.

Palavras-chave: Turismo, Emprego, Algarve, Indicadores de Localização, Indicadores de Especialização.

This paper analyses the evolution of the Algarve's economic structure and the position achieved by tourist activity in the region between 1995 and 2003 to evaluate the region's degree of specialization on tourism. The methodology applies regional analysis tools, in particular the location and specialization indicators and the analysis is developed both at the inter-regional and intra-regional levels. The results suggest that the Algarve is the second most specialized region in the country, together with the region of Madeira, and behind the region of Azores. In the basis of this phenomenon are the sector of hotels and restaurants, which is directly connected to tourism, and other sectors such as fishery, trade, transports, communications and other services, which are indirectly connected to tourism. Furthermore, the focuses of concentration are limited to the coast line, with particular relevance in the areas of Albufeira, Vila do Bispo and Portimão.

Keywords: Tourism, Employment, Algarve, Location Indicators, Specialization Indicators.

*Códigos JEL: R11, R12, R15*

*JEL Codes: R11, R12, R15*

## 1. INTRODUÇÃO

A especialização e a concentração espacial da atividade produtiva têm estado no centro do debate sobre desenvolvimento regional em muitos países e têm constituído um fator condicionante não só de políticas nacionais mas também de políticas supranacionais. Se, ao nível interno, as decisões de produção e de localização do tecido empresarial têm impacto direto na redução das assimetrias regionais com a criação de emprego, a atração de investimentos e, em última análise, com a geração de riqueza, ao nível supranacional, o sucesso das políticas de integração económica dos países depende igualmente das decisões do tecido empresarial e da sua eficiência produtiva.

A relevância da questão reflete-se também no aparecimento de vários artigos na literatura internacional que procuram identificar, explicar e comparar padrões de especialização regional e de localização da atividade industrial em vários países (Amiti, 1998 apresenta um *survey* sobre evidência empírica). Estes estudos usam predominantemente uma análise agregada ao nível nacional com especial incidência nos casos dos Estados Unidos (Krugman, 1991, e Ellison e Glaeser, 1997, entre outros), nos países membros da União Europeia (UE) (Brulhart, 1996; Brulhart e Torstensson, 1996; Molle, 1997; Knarvik e outros, 1999 e Traistaru e outros, 2002) e países do leste europeu (Nemes-Nagy, 1994, 1998; Constantin, 1997). Outros estudos reportam-se à análise das implicações em termos de integração económica (Hanson, 1996; Krugman e Venables, 1990, entre outros).

Em Portugal, as políticas setoriais, enquadradas numa ótica global de desenvolvimento integrado das regiões, de redução de assimetrias e de competitividade externa do país têm assumido uma importância crescente desde a adesão à Comunidade Económica Europeia, atualmente UE, o que determinou a tentativa de redefinir o tecido industrial, suportado largamente por fundos comunitários. Outras reformas são esperadas num futuro próximo de forma a acomodar os desafios decorrentes dos sucessivos alargamentos da UE. O sucesso das medidas de política assenta em larga escala no conhecimento do perfil de localização geográfica das atividades económicas e no grau de especialização produtiva das sete regiões NUTS II que integram o país. Se por um lado a concentração espacial das atividades e a especialização produtiva das regiões pode determinar uma maior vulnerabilidade a choques externos, por outro lado permite o eventual aproveitamento de economias de aglomeração, ou seja, de ganhos de eficiência das atividades produtivas em situação de proximidade geográfica. Neste sentido, o conhecimento do perfil produtivo das regiões e do perfil de concentração espacial das atividades é fundamental para os decisores de políticas de desenvolvimento sustentado

No âmbito desta questão central, a região do Algarve constitui um caso paradigmático devido à relevância do setor do turismo. Através da análise da matriz de entradas e saídas de 1994 (CIDER e CCDR Algarve, 2001), que é

a mais recente, conclui-se que a riqueza gerada pela região concentra-se num pequeno número de ramos sendo os principais o comércio, o alojamento e a restauração, o imobiliário e alugueres e os transportes e comunicações que, em conjunto, são responsáveis por 50% do valor acrescentado regional em 1994. Por outro lado, a maior fatia dos recursos gerados pela região destinou-se ao consumo privado, onde os não residentes têm um forte peso. Acresce ainda que a procura dos não residentes é satisfeita em 61% pelo ramo do alojamento e restauração e em 20% pelas indústrias transformadoras, o que os torna nos ramos mais diretamente ligados à atividade turística na região. Os seus principais fornecedores são, para além da própria indústria transformadora e alojamento e restauração, o imobiliário e alugueres, a eletricidade, gás e água, a agricultura, as atividades financeiras, os transportes e comunicações, os outros serviços, o comércio e outros, e a pesca, ou seja, são os ramos indiretamente mais ligados ao turismo na região, o que demonstra a transversalidade das atividades turísticas.

Este contexto económico justifica assim que esta região seja responsável por 38% da oferta turística, em termos de número de camas e por uma procura turística que absorve 22% das dormidas nos estabelecimentos hoteleiros em Portugal (INE, 2005). Em termos económicos, o turismo representa para a região direta e indiretamente cerca de 66% do PIB regional e a ocupação de aproximadamente 60% da população ativa (World Travel & Tourism Council, 2003). Verifica-se que mais de 50% do valor acrescentado na região foi gerado por quatro ramos, nomeadamente os ramos do comércio e outros com 17,3%, do alojamento e restauração com 15,4%, do imobiliário e alugueres com 12,8% e dos transportes e comunicações com 8,1%. Estes ramos configuram, portanto, o núcleo dos principais criadores de riqueza na região e possuem coeficientes de intensidade das exportações relativamente elevados.

Neste enquadramento, o Algarve tem registado taxas de crescimento bastante elevadas, face à média nacional. Contudo, a forte dominância do setor turístico, através dos seus efeitos transversais, permite suspeitar de um crescimento regional assente numa estrutura económica fortemente especializada, situação que é, aliás, expectável em unidades territoriais de dimensão relativamente pequena (Eczurra e outros, 2006). Se, por um lado, a especialização configura um crescimento pouco sustentado e fragilizado, assente numa estrutura fortemente dependente de um setor altamente sujeito a flutuações cíclicas e a choques externos da mais variada natureza, por outro são potenciadas as oportunidades que decorrem do aproveitamento de economias de escala internas e externas<sup>1</sup>.

Esta questão enquadra-se na temática da caracterização das estruturas económicas regionais que tem sido objeto de estudo de várias publicações (Delgado e Godinho, 1986; Cabral e Sousa; 2001, Sargento, 2002; e Silva

<sup>1</sup> Os autores agradecem esta importante observação a um dos relatores anónimos.

e Andraz, 2005, entre outros), com aplicações às regiões Norte e Centro ou a áreas metropolitanas específicas. Contudo, o presente artigo contribui para a literatura existente ao utilizar instrumentos de análise regional no âmbito de análises interregional e intrarregional com especial enfoque na região do Algarve com o objetivo geral de estudar a evolução da estrutura económica da região do Algarve e o posicionamento da atividade turística, no contexto das restantes atividades económicas, entre 1995 e 2003. Especificamente, pretende-se averiguar se há evidência de concentração setorial na região, com o consequente afastamento em relação ao perfil nacional, identificar os setores com maior concentração relativa na região, identificar as localizações de maior concentração e, por fim, saber em que medida a concentração, a existir, é motivada direta ou indiretamente pelo setor turístico. Os resultados oferecem informação de suporte à tomada de decisões de política regional dirigidas à região do Algarve e a sua relevância estende-se a outras regiões com padrões de especialização produtiva. Contudo, não se pretende com este artigo sugerir quaisquer medidas de política em matéria de desenvolvimento regional, sendo este tema objeto de investigação futura.

O artigo encontra-se estruturado como se descreve seguidamente. A secção 2 apresenta a metodologia adotada. A secção 3 descreve os dados utilizados e alguns resultados preliminares. A secção 4 apresenta os resultados empíricos centrais deste artigo e, finalmente, a secção 5 reporta as principais conclusões.

## 2. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

Os indicadores de localização e especialização regional são medidas de natureza descritiva (Delgado e Godinho, 2005), que permitem caracterizar as estruturas produtivas de cada região com o objetivo de se analisar o grau de concentração/dispersão geográfica e o correspondente grau de especialização ou de diversificação. Enquanto que o cálculo dos indicadores de localização permite concluir se os ramos de atividade apresentam um padrão de concentração relativamente acentuado ou se se distribuem de forma relativamente equilibrada pelo país, o cálculo dos indicadores de especialização permite analisar os índices regionais de concentração das atividades económicas e retirar conclusões sobre a atividade económica regional.

Estas são medidas relativas, calculadas através do confronto da estrutura económica de cada região com um padrão de referência, o que permitirá identificar a existência de eventuais desvios em relação a esse mesmo padrão (identificação de problemas), e a respetiva amplitude, a qual vai ditar o maior ou menor grau de concentração/especialização (amplitude do problema) da unidade territorial. Contudo, os maiores ou menores desvios regionais relativamente ao conjunto de referência podem configurar bases de maior ou menor aproveitamento de economias de escala resultantes da maior especialização das regiões,

podendo tais desvios proporcionar vias de desenvolvimento regional não obstante a fragilidade também inerente à reduzida diversificação estrutural.

Considere-se cada um dos ramos de atividade,  $i$ , o conjunto dos ramos de atividade da economia,  $I$ , cada uma das regiões em que se subdivide o espaço de análise,  $r$ , o conjunto das regiões,  $R$ , o valor da variável  $x$  para o ramo de atividade  $i$ , dado por  $x_i = \sum_{r=1}^R x_{ri}$ , o valor da variável  $x$  para a região, dado por  $x_r = \sum_{i=1}^I x_{ri}$ , e o valor global da variável  $x$ , dado por  $x = \sum_{r=1}^R \sum_{i=1}^I x_{ri}$ .

O Quadro 1 apresenta um sumário dos indicadores de localização e de especialização utilizados neste artigo, através dos quais se pretende apurar a existência de polos de concentração *versus* dispersão espacial dos setores de atividade entre dois períodos de tempo, bem como analisar os índices regionais de concentração das atividades económicas e retirar conclusões sobre a atividade económica regional, respetivamente. Em particular, o quociente de localização  $QL_{ri}$  possibilita a análise de cada região isoladamente, através da medição do nível de concentração relativa do ramo de atividade  $i$  numa dada região  $r$ , ao comparar a importância da atividade  $i$  na região  $r$  com a importância que essa mesma atividade tem na região padrão  $R$ . Torna-se assim possível identificar os polos de localização relativa da atividade  $i$  no espaço nacional. Trata-se, portanto, de um instrumento importante para a caracterização interna de cada região, comparando-as entre si e com o espaço de referência que, no caso particular, é o país. Esta análise é complementada através do coeficiente de localização  $CL_r$ , que é particularmente útil para avaliar o grau de especialização das regiões, nomeadamente o grau de concentração relativa das atividades nelas desenvolvidas. Mais concretamente, o seu valor indica se o ramo  $i$  se concentra numa determinada região ou se, pelo contrário, o ramo está disperso por todas as regiões do país. Paralelamente, o coeficiente de associação geográfica  $CA_{ij}$  compara as distribuições percentuais dos ramos entre regiões, permitindo identificar ramos com padrões de distribuição regional idênticos. Por fim, ainda ao nível dos indicadores de localização, o coeficiente de redistribuição  $CR_i$  permite analisar a dinâmica de localização de um ramo de atividade ao comparar os coeficientes de localização do ramo em dois momentos diferentes. A análise permite identificar a possível existência de alterações no padrão relativo de localização de cada ramo.

Entre os indicadores de especialização, o coeficiente de especialização  $CL_r$  permite comparar a estrutura setorial regional com a estrutura setorial do espaço de referência, em geral o país, permitindo concluir sobre o grau de especialização da região. A dinâmica no grau de especialização da região  $r$  entre dois momentos distintos é analisada através do coeficiente de reestruturação  $CR_r$ .

Os indicadores de localização e de especialização apresentam limitações quer ao nível técnico, quer ao nível

teórico (veja-se Isard, 1960). As primeiras resultam do método e quadro analítico previamente definidos. O facto de os indicadores serem calculados a partir de um coeficiente, ou sob a forma de uma diferença entre os elementos de duas distribuições de frequências relativas, leva a que os resultados estejam condicionados a uma interpretação que deve levar em linha de conta as características do modelo utilizado. Isto decorre do facto de, independentemente

do indicador, os resultados obtidos serem sensíveis à desagregação espacial e setorial e à variável (ou variáveis) adotadas para quantificar o fenómeno em estudo. Geralmente, quanto maior for a desagregação setorial e espacial, mais elevados são os valores obtidos (Delgado e Godinho, 2005) e, conseqüentemente, só é possível comparar duas regiões com recurso a desagregações setoriais e espaciais idênticas.

**QUADRO 1. RESUMO DOS INDICADORES DE LOCALIZAÇÃO E DE ESPECIALIZAÇÃO**

Indicadores	Equações	Interpretação dos resultados <sup>2</sup>
Quociente de localização ( $QL_{ri}$ )	$QL_{ri} = \frac{\frac{x_{ri}}{x_r}}{\frac{x_i}{x}}$	$QL \geq 1$ significativo $0,5 \leq QL < 1$ médio $QL \leq 0,49$ fraco
Coefficiente de localização ( $CL_i$ )	$CL_i = \frac{1}{2} \sum_{r=1}^R \left  \frac{x_{ri}}{x_i} - \frac{x_r}{x} \right $	Próximo a 0 = dispersão relativa significativa Próximo a 1 = concentração relativa significativa
Coefficiente de associação geográfica ( $CA_{ij}$ )	$CA_{ij} = \frac{1}{2} \sum_{r=1}^R \left  \left( \frac{x_{ri}}{x_i} - \frac{x_{rj}}{x_j} \right) \right $	$CA \geq 0,775$ = associação fraca $0,775 < CA \leq 0,258$ associação média $0,258 < CA \leq 0,001$ associação forte
Coefficiente de redistribuição ( $CR_i$ )	$CR_i = \frac{1}{2} \sum_{r=1}^R \left  \left( \frac{x_{ri}}{x_i} - \frac{x_r}{x} \right)_{t+1} - \left( \frac{x_{ri}}{x_i} - \frac{x_r}{x} \right)_t \right $	Próximo de 0 = alterações pouco significativas Próximo de 1 = alterações significativas
Coefficiente de especialização ( $CL_r$ )	$CE_r = \frac{\sum_{i=1}^I \left  \frac{x_{ri}}{x_r} - \frac{x_i}{x} \right }{2}$	Próximo a 0 = diversificação relativa significativa Próximo a 1 = dispersão relativa significativa
Coefficiente de reestruturação ( $CR_r$ )	$CR_r = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^I \left  \left( \frac{x_{ri}}{x_r} - \frac{x_i}{x} \right)_{t+1} - \left( \frac{x_{ri}}{x_r} - \frac{x_i}{x} \right)_t \right $	Próximo de 0 = alterações pouco significativas Próximo de 1 = alterações significativas

Fonte: Delgado e Godinho (2005) e Lima *et al.* (2007).

As limitações teóricas colocam-se a dois níveis. Num primeiro nível, salienta-se o facto de os instrumentos utilizados serem de carácter descritivo, permitindo traçar associações empíricas, tendências estatísticas e comportamentos regulares, mas não possibilita explicar as relações de casualidade, nem os fenómenos que provocaram as tendências ou regularidades detetadas (veja-se Haddad, 1989). Num segundo nível, salienta-se a limitação decorrente do facto de os indicadores se basearem apenas nas propriedades estatísticas das distribuições utilizadas na análise, obrigando a que as interpretações dos resultados, e eventuais classificações que deles decorram, não sejam completamente objetivas (veja-se Delgado e Godinho, 1986).

<sup>2</sup> Esta interpretação dos limites foi usada por Lima *et al.* (2007).

### 3. DADOS: DESCRIÇÃO, FONTES E ANÁLISE PRELIMINAR

São utilizados os dados anuais do emprego no período 1995-2003, por NUTS II<sup>3</sup>, que têm por base as contas regionais publicadas pelo Instituto Nacional de Estatística (INE), que utilizam a classificação A17<sup>4</sup> e dados dos concelhos da região do Algarve, que têm como fonte os censos de 2001.

<sup>3</sup> A utilização de um maior nível de desagregação, por NUTS III, debater-se-ia com problemas de inexistência de dados estatísticos.

<sup>4</sup> A escolha do período de análise entre 1995 e 2003 deveu-se ao facto de não ter sido possível usar uma base de dados maior já que a base utilizada entre 1988 e 1994, a NCN86 (nomenclatura dos ramos de atividade das contas nacionais portuguesas que representa a divisão da economia em 49 ramos de atividade segundo a base 86), não tem uma correspondência biunívoca com a classificação A17.

Na base do cálculo dos indicadores de localização, ao nível nacional, está a informação apresentada no Quadro 2 sobre as frequências relativas da distribuição dos ramos de atividade por NUTS II. Observa-se que a região de Lisboa e Vale do Tejo surge na primeira posição com 35,8% do emprego nacional, seguida muito perto pela região Norte, com 34,5%. Relativamente distanciadas surgem a região Centro, com 16,7%, o Alentejo, com 4,5%, o Algarve, com 3,6%, a Madeira, com 2,7% e os Açores, com 2,2%. A análise dos valores médios por região é confirmada pela análise da distribuição espacial do emprego nos vários ramos. Observa-se que a maior parcela do emprego, em praticamente todos

os ramos, está na região Norte e de Lisboa e Vale do Tejo.

Por sua vez, os indicadores de especialização têm por base a informação sobre a distribuição setorial do emprego por regiões, apresentada no Quadro 3. Da sua análise, observa-se um peso elevado da Agricultura (A) na estrutura económica do Alentejo, do Centro e das ilhas. Nas regiões Norte e Centro, a Indústria Transformadora (D) é o ramo com maior peso na economia das respetivas regiões e o Comércio e Outros (G) assume-se como o maior empregador nas regiões do Algarve e de Lisboa e Vale do Tejo. O ramo do Alojamento e Restauração (H) tem maior peso nas economias do Algarve e da Madeira.

**QUADRO 2. FREQUÊNCIAS RELATIVAS DA DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO EMPREGO POR RAMOS DE ATIVIDADE NO PERÍODO 1995-2003**

Ramos	Regiões							Total
	Norte	Centro	L.V. Tejo	Alentejo	Algarve	Açores	Madeira	
A	34,6	26,1	15,5	8,2	6,2	5,6	3,8	100,0
B	23,2	10,5	18,2	5,7	24,1	14,1	4,2	100,0
C	29,0	14,8	25,1	24,0	3,4	2	1,7	100,0
D	49,2	18,0	26,0	2,7	1,2	1,2	1,7	100,0
E	27,2	14,7	42,9	4,1	3,2	4,2	3,7	100,0
F	37,3	16,0	33,1	3,8	4,1	2,1	3,6	100,0
G	32,5	15,6	38,5	4,4	5,2	1,8	2,0	100,0
H	24,5	12,6	44,8	4,6	8,5	1,3	3,7	100,0
I	24,9	13,0	49,3	3,6	4,2	2,5	2,5	100,0
J	22,4	8,8	60,7	2,7	2,6	1,6	1,2	100,0
K	23,2	9,3	57,8	2,5	3,6	1,3	2,3	100,0
L	22,7	13,6	45,9	6,3	3,8	3,8	3,9	100,0
M	32,1	18,4	36,9	5,1	3,8	2,0	1,7	100,0
N	28,7	17,6	40,4	5,1	3,4	2,5	2,3	100,0
O	24,3	12,3	49,8	4,1	4,2	2,4	2,9	100,0
P	33,6	19,5	33,7	5,7	2,6	2,7	2,2	100,0
% do emprego total na região	34,5	16,7	35,8	4,5	3,6	2,2	2,7	100,0

Unidade: Valores percentuais médios.

Fonte: Elaboração própria com base nas contas regionais.

Ramos: Agricultura (A); Pesca (B); Indústrias Extrativas (E); Indústrias Transformadoras (D); Eletricidade, Gás e Água (E); Construção (F); Comércio e Outros (G); Alojamento e Restauração (H); Transportes e Comunicações (I); Atividades Financeiras (J); Imobiliário e Alugueres (K); Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L); Educação (M); Saúde e Ação Social (N); Outros Serviços (O); Famílias com Empregados Domésticos (P).

A centralidade económica da região do Algarve no turismo é uma ideia comumente aceite. O recurso “sol e praia” é o seu principal elemento de atração, embora outros produtos turísticos tenham contribuído para a diversificação da oferta turística algarvia, nomeadamente o golfe, o desporto aventura, o turismo de negócios e o turismo de natureza, este particularmente associado ao interior da região. Tal contexto económico explica o peso de ramos como o Comércio e Outros (G), a Construção (F), o Alojamento e Restauração (H) e mesmo a

Agricultura (A) na estrutura do emprego na região, já que se tratam de ramos que estão diretamente e indiretamente ligados às atividades turísticas na região ou tendem a desenvolver-se à volta do ramo mais diretamente ligado ao turismo como é o caso do ramo da Construção (F). O ramo das Pescas (B), embora não tenha a importância de outrora, continua a ser uma importante fonte de emprego em algumas regiões, como no Norte e no Algarve onde concentra mais de 20% do emprego total do setor.

A comparação com outras regiões torna ainda mais evidente a importância relativa que aqueles ramos assumem na região, já que ocupam cerca de 52,8% do emprego na região do Algarve, sendo o valor mais elevado do que nas restantes regiões. Aquelles ramos ocupam 39,4%

do emprego no Norte, 44,2% no Centro, 34,9% em Lisboa e Vale do Tejo, 47,7% no Alentejo, 45,8% nos Açores e 48,7% na Madeira. Verificamos assim que estes ramos provocam uma diferenciação da região algarvia, relativamente ao conjunto do país.

**QUADRO 3. FREQUÊNCIAS RELATIVAS DA DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DO EMPREGO POR REGIÕES NO PERÍODO 1995-2003**

Ramos	Regiões							% do emprego total no ramo
	Norte	Centro	L.V. Tejo	Alentejo	Algarve	Açores	Madeira	
A	10,8	17,1	4,4	20,1	10,5	21,7	15,2	10,3
B	0,3	0,3	0,2	0,3	3,2	3,1	0,8	0,4
C	0,2	0,3	0,2	1,9	0,3	0,3	0,2	0,3
D	30,6	22,4	13,8	11,4	5,7	9,1	11,5	20,4
E	0,5	0,6	0,8	0,6	0,6	1,2	0,9	0,6
F	10,5	9,1	8,7	8,0	10,5	9,2	14,1	9,5
G	14,6	14,4	15,9	14,5	19,7	12,4	12,2	15,1
H	3,5	3,6	5,9	5,1	12,1	2,5	7,2	4,8
I	2,4	2,6	4,4	2,6	3,9	3,7	3,7	3,3
J	1,5	1,2	4,1	1,4	1,6	1,8	1,1	2,4
K	4,4	3,5	10,7	2,9	6,5	3,1	4,9	6,5
L	4,9	6,2	10,4	11,1	7,3	12,8	12,0	8,0
M	5,9	6,9	6,4	7,0	6,7	5,4	4,2	6,3
N	4,5	5,8	5,8	6,1	4,8	6,1	4,8	5,3
O	2,6	2,6	5,6	3,3	4,6	4,1	4,6	3,9
P	2,8	3,4	2,7	3,7	2,0	3,5	2,6	2,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Unidade: Valores percentuais médios.

Fonte: Elaboração própria com base nas contas regionais.

Ramos: Ver nota no Quadro 2.

As regiões do Norte, Centro e Lisboa e Vale do Tejo caracterizam-se por uma atividade assente nas Indústrias Transformadoras (D) e no Comércio e Outros (G) que no conjunto ocupam 45,2%, 36,8% e 29,7%, respetivamente. As regiões do Alentejo, Açores e Madeira assumem uma expressão significativa no ramo Agrícola (A), ao ocupar 20,1%, 21,7% e 15,2% da força de trabalho respetivamente.

#### 4. OS PADRÕES DE LOCALIZAÇÃO E DE ESPECIALIZAÇÃO

Nesta secção são apresentados os resultados empíricos da abordagem seguida. Embora o enfoque do artigo seja a região do Algarve, procede-se primeiramente a uma análise interregional com o objetivo de relativizar a posição da economia algarvia face às restantes regiões e, simultaneamente, enquadrar a análise dos resultados ao nível intrarregional, considerando os respetivos concelhos.

##### 4.1 ANÁLISE NACIONAL E INTERREGIONAL

O cálculo dos indicadores de localização e de especialização têm por objetivo analisar, respetivamente, o padrão de localização dos ramos e o grau de especialização das regiões relativamente ao que é evidenciado pelo conjunto dos ramos da economia nacional e encontram-se resumidos no Quadro 4.

Ao nível mais agregado, considerando a totalidade do território nacional, o coeficiente de localização apresenta, em geral, valores muito baixos, denotando assim a inexistência de ramos com padrões de localização muito diferenciados do padrão de localização do emprego nacional. Contudo, é possível identificar ramos com valores relativamente mais altos, como sejam os ramos da Pesca (B), das Atividades Financeira (J), do Imobiliário e Alugueres (K), das Indústrias Extrativas (C) e da Agricultura (A). Verifica-se igualmente que os valores do coeficiente de redistribuição são relativamente baixos, praticamente nulos, o que indicia a inexistência de alterações significativas no grau de concentração relativa dos ramos ao nível nacional, no

período em análise. Neste ponto destaque-se, contudo, o valor relativamente mais elevado registado pelo ramo das Indústrias Extrativas (C).

A análise ao nível das NUTS II permite observar a ocorrência de valores do quociente de localização superiores à unidade em vários ramos na região do Algarve. Correspondem a ramos com um peso no emprego na região superior ao peso que possuem no emprego do país. Esta situação evidencia a existência de concentração setorial na região. Os valores mais elevados, ou seja, os seus principais polos de concentração são a Pesca (B), o Comércio e Outros (G), o Alojamento e Restauração (H), os Transportes e Comunicações (I) e os Outros Serviços (O), os quais integram o grupo dos ramos ligados ao turismo. Por sua vez, os ramos da Construção (F), da Agricultura (A), das Indústrias Extrativas (C), do Imobiliário e Alugueres (K) e da Educação (M) apresentam valores próximos da unidade, o que é indicativo do facto da importância da região nesses ramos ser idêntica à importância que o emprego assume no emprego

nacional. Esta situação está certamente na base do valor obtido para o coeficiente de especialização de 0,18, que faz da região do Algarve a segunda região com uma estrutura produtiva que mais se afasta do perfil nacional, a par da Madeira, e precedida pelos Açores. Constata-se assim que a região do Algarve apresenta uma das estruturas produtivas que mais se afasta do perfil nacional, porquanto a região Centro é a que se apresenta com um perfil de especialização mais próximo do padrão nacional, ou seja, a região com maior diversificação da estrutura produtiva.

Contudo, a análise dinâmica, apresentada na Figura 1, revela que os principais ramos em que o Algarve apresenta concentração relativa tendem ligeiramente para valores de concentração mais baixos, o que significa que se verificou uma tendência para a redução do seu peso na estrutura produtiva da região. Ao mesmo tempo, através do cálculo do coeficiente de reestruturação entre 1995 e 2003 conclui-se que a região do Algarve foi a que mais evoluiu na direção do perfil de especialização do padrão nacional.

#### QUADRO 4. VALORES MÉDIOS DOS INDICADORES DE LOCALIZAÇÃO E DE ESPECIALIZAÇÃO NO PERÍODO 1995-2003

Ramos	Indicadores de localização								
	Coeficientes de localização	Coeficientes de redistribuição	Quocientes de localização						
			Norte	Centro	L. V. Tejo	Alentejo	Algarve	Açores	Madeira
Agricultura (A)	0,21	0,03	1,05	1,66	0,43	1,96	1,02	2,13	1,47
Pesca (B)	0,38	0,08	0,67	0,62	0,49	0,61	7,26	6,94	1,84
Indústrias Extrativas (C)	0,23	0,15	0,77	0,86	0,70	5,83	1,01	0,95	0,70
Indústrias Transformadoras (D)	0,19	0,02	1,50	1,10	0,67	0,56	0,28	0,45	0,56
Eletricidade, Gás e Água (E)	0,11	0,02	0,76	0,87	1,23	0,92	0,88	1,97	1,47
Construção (F)	0,05	0,03	1,09	0,96	0,91	0,83	1,10	0,96	1,48
Comércio e Outros (G)	0,03	0,02	0,97	0,95	1,06	0,96	1,31	0,82	0,81
Alojamento e Restauração (H)	0,15	0,02	0,71	0,75	1,24	1,05	2,50	0,52	1,49
Transportes e Comunicações (I)	0,14	0,02	0,73	0,80	1,35	0,81	1,20	1,14	1,15
Atividades Financeiras (J)	0,25	0,03	0,65	0,53	1,70	0,61	0,68	0,75	0,46
Imobiliário e Alugueres (K)	0,23	0,01	0,68	0,53	1,65	0,45	1,01	0,48	0,75
Admin. Púb., Def. e Seg. Social (L)	0,16	0,03	0,61	0,77	1,30	1,39	0,91	1,59	1,49
Educação (M)	0,04	0,05	0,95	1,10	1,02	1,12	1,07	0,86	0,67
Saúde e Ação Social (N)	0,06	0,04	0,85	1,09	1,10	1,14	0,91	1,16	0,91
Outros Serviços (O)	0,17	0,02	0,68	0,68	1,44	0,87	1,20	1,05	1,19
Famílias com Emp. Domésticos (P)	0,05	0,05	0,97	1,18	0,94	1,28	0,70	1,22	0,89
Indicadores de especialização	Coeficiente de especialização		0,12	0,11	0,14	0,17	0,18	0,22	0,18
	Coeficiente de reestruturação(*)		0,02	0,02	0,03	0,04	0,08	0,06	0,05

Fonte: Elaboração própria com base nas contas regionais.

(\*) O coeficiente de reestruturação é calculado tendo por referência o início e o fim do período.

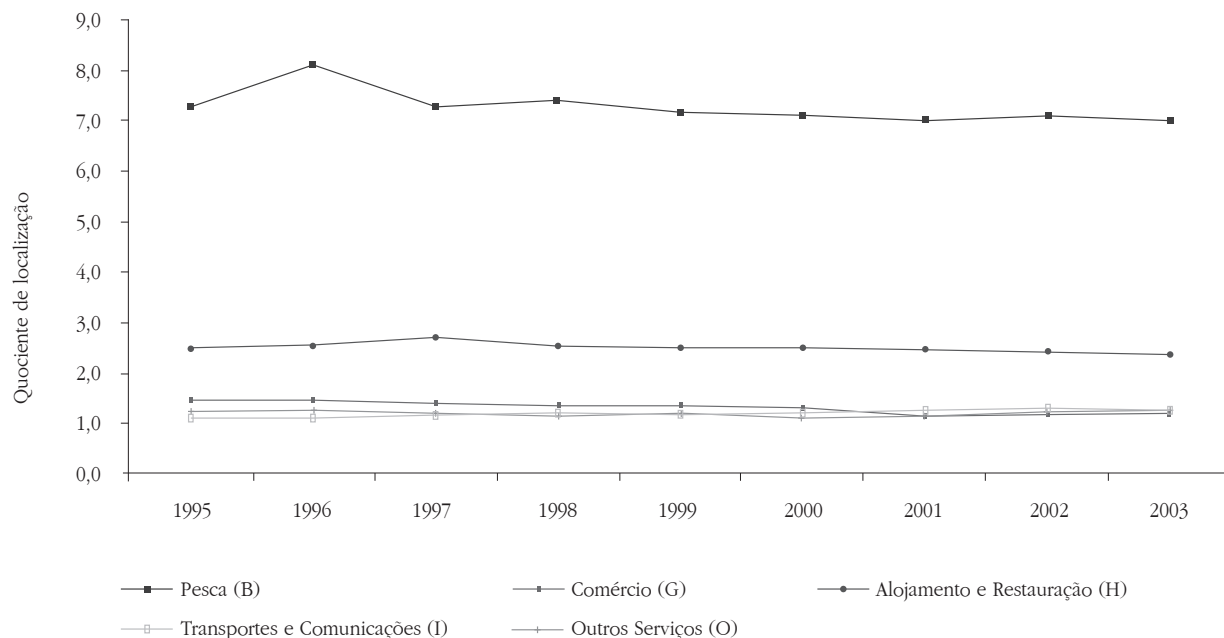
Complementando a análise efetuada para a região do Algarve, verifica-se que os principais polos de concentração relativa nas restantes regiões que definem o espaço nacional são a Indústria Transformadora (D) na região Norte, a Agricultura (A), e as Famílias com Empregados Domésticos (P) na região Centro, a Eletricidade, Gás e Água (E),

o Alojamento e Restauração (H), os Transportes e Comunicações (I), as Atividades Financeiras (J), o Imobiliário e Alugueres (K), a Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L) e Outros Serviços (O) na região de Lisboa e Vale do Tejo e, por último, a Agricultura (A), as Indústrias Extrativas (C), a Administração Pública, Defesa e Seguran-

ça Social (L) e as Famílias com Empregados Domésticos (P) no Alentejo. Nas ilhas, a Madeira tem como principais polos os ramos primários, Agricultura e Pescas (A e B), a Eletricidade, Gás e Água (E), a Construção (F), o Alojamento e Restauração (H), a Administração Pública, Defesa

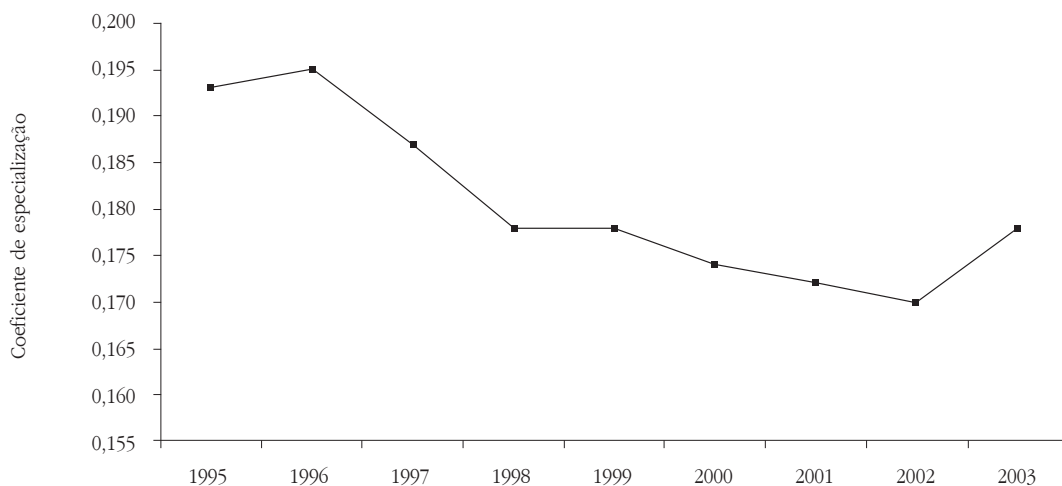
e Segurança Social (L) e os Outros Serviços (O), enquanto que os Açores apresentam igualmente os ramos primários (A e B), a Eletricidade, Gás e Água (E), a Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L) e as Famílias com Empregados Domésticos (P).

**FIGURA 1. EVOLUÇÃO DO QUOCIENTE DE LOCALIZAÇÃO NOS RAMOS COM MAIOR CONCENTRAÇÃO NO ALGARVE NO PERÍODO 1995-2003**



Fonte: Elaboração própria com base nas contas regionais.

**FIGURA 2. EVOLUÇÃO DA ESPECIALIZAÇÃO RELATIVA DO ALGARVE NO PERÍODO 1995-2003**



Fonte: Elaboração própria com base nas contas regionais.

A Figura 2 é bastante esclarecedora desta situação ao revelar a tendência decrescente do grau de especialização relativa em todo o período, ou seja, a região tende a aproximar o seu perfil de especialização do padrão nacional.

Em suma, da análise efetuada da economia da região do Algarve no contexto nacional, podemos concluir que o Algarve apresenta focos de concentração em ramos ligados à atividade turística, como sejam os ramos da Pesca (B), do

Comércio e Outros (G), do Alojamento e Restauração (H), dos Transportes e Comunicações (I) e dos Outros Serviços (O). Verifica-se igualmente que este padrão é comum a outras regiões turísticas, como a Madeira e Lisboa e Vale do Tejo, nas quais também se identificam padrões de concentração/especialização em outros ramos ligados à atividade turística, como os ramos da Agricultura (A), das Atividades Financeiras (J), do Imobiliário e Alugueres (K) e da Eletricidade, Gás e Água (E).

#### 4.2 ANÁLISE INTRARREGIONAL

Para identificar os padrões de localização e de especialização na própria região do Algarve, procedeu-se ao cálculo dos indicadores de localização e de especialização, tendo como espaço de referência a região, e os resultados são apresentados no Quadro 5.

O cálculo do grau de concentração relativa dos ramos na região algarvia é obtido através do coeficiente de localização, que revela que os ramos com grau de localização relativo mais elevado são a Pesca (B), a Agricultura (A), as

Indústrias Extrativas (C), o Alojamento e Restauração (H) e a Saúde e Ação Social (N), com valores superiores a 0,15. Verifica-se ainda que o padrão de localização não sofreu grandes alterações durante os 10 anos em análise, já que os valores que o coeficiente de redistribuição apresenta para os diversos ramos são bastante baixos. Apenas as Indústrias Extrativas (C), tal como acontece ao nível agregado, assumem um valor mais elevado, apontando para uma ligeira alteração no padrão relativo de localização.

A análise ao nível concelhio permite constatar que os concelhos com maior especialização relativa são os de Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim, Monchique e Vila do Bispo, com valores do coeficiente de especialização superiores a 0,15, enquanto que concelhos como os de Loulé, Lagoa, Lagos, Portimão, Silves e Vila Real de Santo António apresentam um maior grau de diversificação, com valores do indicador inferiores a 0,10. Estes valores revelam uma relativa especificidade destes concelhos no contexto regional, a qual pode ser fundamentada pela existência de focos de concentração/especialização em certos ramos.

**QUADRO 5. INDICADORES DE LOCALIZAÇÃO E DE ESPECIALIZAÇÃO, POR CONCELHOS, PARA O ANO DE 2001**

Ramos	Coef. de local.	Coef. de redistrib.	Quocientes de localização															
			Albufeira	Alcoutim	Aljezur	Casto Marim	Faro	Lagoa	Lagos	Loulé	Monchique	Olhão	Portimão	S. B. Alportel	Silves	Tavira	V. Bispo	V. R. S. António
A	0,25	0,06	0,45	4,24	3,43	2,33	0,93	0,42	0,45	1,03	4,24	0,88	0,38	0,64	1,77	2,11	1,00	0,47
B	0,33	0,08	0,33	0,10	1,35	0,59	0,57	0,90	0,71	0,94	0,11	3,20	0,54	0,06	0,24	1,77	4,30	1,57
C	0,23	0,27	0,88	0,00	0,76	0,45	0,79	1,12	0,41	1,33	4,84	1,43	0,58	3,13	0,52	1,46	0,49	0,10
D	0,09	0,04	0,65	1,15	0,77	0,90	0,98	1,01	0,86	1,01	0,92	1,51	0,79	1,72	1,05	0,90	0,58	1,29
E	0,08	0,09	0,66	0,12	1,04	0,76	1,11	0,73	1,24	1,12	0,91	1,21	0,93	0,83	0,86	1,09	0,77	1,16
F	0,07	0,03	0,93	0,84	1,30	1,37	0,67	1,20	1,12	1,03	0,98	0,97	0,97	1,06	1,12	1,27	0,94	1,18
G	0,04	0,04	0,94	0,50	0,77	0,80	1,01	0,98	0,87	1,00	0,77	1,19	1,07	1,09	1,12	0,88	0,71	0,91
H	0,18	0,05	2,01	0,45	0,65	0,86	0,51	1,17	1,12	1,11	0,73	0,44	1,27	0,51	1,09	0,64	1,46	1,12
I	0,10	0,08	0,98	0,50	0,45	0,80	1,55	1,01	0,80	1,08	0,77	0,77	0,95	0,89	0,94	0,73	0,68	0,71
J	0,12	0,05	0,85	1,18	0,84	0,74	1,58	0,82	0,92	0,68	1,09	0,91	1,14	1,20	0,75	1,07	0,48	1,04
K	0,09	0,06	0,96	0,34	0,53	0,51	1,27	1,08	1,05	1,26	0,38	1,03	0,95	0,96	0,74	0,77	0,63	0,60
L	0,10	0,04	0,81	2,60	1,60	1,38	1,25	0,97	1,11	0,77	1,32	0,92	0,81	0,94	0,84	1,19	1,46	1,18
M	0,11	0,05	0,64	1,13	0,70	0,68	1,52	0,83	0,98	0,79	0,66	1,12	1,07	1,17	0,83	1,04	0,65	0,95
N	0,16	0,08	0,51	1,40	0,98	0,89	1,54	0,73	1,22	0,66	0,82	1,12	1,32	1,58	0,61	0,91	0,76	0,85
O	0,07	0,07	0,88	0,58	0,61	1,12	1,08	0,89	1,05	1,20	0,95	0,86	0,98	0,85	0,82	0,89	1,36	1,31
P	0,12	0,06	0,94	0,15	0,59	0,76	1,03	1,12	1,63	1,33	1,54	0,76	0,88	1,30	0,76	0,66	0,78	0,54
Coef. de especialização (1991)			0,21	0,34	0,31	0,19	0,16	0,12	0,11	0,06	0,28	0,17	0,14	0,17	0,10	0,18	0,24	0,12
Coef. de especialização (2001)			0,16	0,32	0,21	0,15	0,14	0,07	0,08	0,06	0,19	0,12	0,09	0,13	0,09	0,13	0,18	0,10
Coef. de reestruturação			0,07	0,18	0,17	0,08	0,04	0,06	0,05	0,03	0,15	0,08	0,08	0,09	0,08	0,07	0,11	0,07

Fonte: Elaboração própria com base no INE (1996, 2002).

Ramos: Ver nota no Quadro 2.

O Quadro 5 apresenta ainda os valores dos quocientes de localização, permitindo identificar os ramos que evidenciam maior nível de concentração. A informação correspondente está sintetizada no Quadro 6 onde o concelho de Albufeira surge com elevada especialização em ramos como o Alojamento e Restauração (H), a Construção (F), o Comércio e outros (G), os Transportes e Comunicações (I) e o Imobiliário e Alugueres (K) por “Albufeira surge com elevada especialização no ramo do Alojamento e Restauração (H) e evidência uma importância relativa nos ramos da Construção (F), do Comércio e outros (G), dos Transportes e Comunicações (I) e do Imobiliário e Alugueres (K). O concelho de Alcoutim apresenta um nível de concentração/ especialização relativamente forte nos ramos da Agricultura (A) e da Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L) e em menor grau nas Indústrias Transformadoras (D) e nas Atividades Financeiras (J). No concelho de Aljezur, o ramo com maior nível de concentração/especialização é a Agricultura (A), seguido, a uma distância relativa, dos ramos da Pesca (B), da Construção (F) e da Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L). O concelho de Castro Marim apresenta uma estrutura de especialização semelhante, com

exceção do ramo da Pesca (B). O concelho de Monchique apresenta uma forte e praticamente exclusiva concentração nos ramos da Agricultura (A) e das Indústrias Extrativas (C). Por último, o concelho de Vila do Bispo apresenta-se com um foco de concentração/especialização bastante intenso no ramo da Pesca (B), o qual é seguido a grande distância pelos ramos do Alojamento e Restauração (H) e da Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L). Os restantes concelhos apresentam ramos com um peso regional semelhante ao peso que têm na estrutura económica do país.

Entre 1991 e 2001, os concelhos que mais alteraram o seu perfil de especialização face ao padrão regional, segundo o coeficiente de reestruturação, foram concelhos cujas estruturas produtivas mais diferem do padrão regional, nomeadamente Alcoutim, Aljezur, Monchique e Vila do Bispo. No entanto, em termos gerais, as alterações verificadas no coeficiente de especialização espacial para os vários concelhos foram no sentido de uma maior diversificação relativa, já que o valor do coeficiente de especialização de todos eles diminuiu de 1991 para 2001, demonstrando que os concelhos do Algarve tendem a aproximar as suas estruturas produtivas do perfil de especialização regional.

**QUADRO 6. RAMOS DE ESPECIALIZAÇÃO, POR CONCELHOS, EM 2001**

Concelhos	Ramos de especialização
Albufeira	H
Alcoutim	A,D,J,L,M
Aljezur	A, L,B,F,E
Castro Marim	A,F,L,O
Faro	E,G,I,J,K,L,M,N,O
Lagoa	C,D,F,H,I,K,P
Lagos	E,F,H,K,L,N,O,P
Loulé	A,C,D,E,F,G,H,I,K,P,O

Concelhos	Ramos de especialização
Monchique	C,A,J,L,P
Olhão	B,C,D,E,G,K,M,N
Portimão	H,G,J,M,N
São Brás de Alportel	C,D,F,G,J,M,N,P
Silves	A,D,F,G,H
Tavira	A,B,C,E,F,J,L,M
Vila do Bispo	B,H,L,O
Vila Real de Santo António	B,D,E,F,H,J,L,O

Fonte: Elaboração própria com base no INE (1996, 2002).

Ramos: Ver nota no Quadro 2.

De forma geral, a análise anterior permite retirar um conjunto de conclusões relevantes. Por um lado, os concelhos compreendidos na faixa litoral entre Vila do Bispo e Loulé e o concelho de Vila Real de Santo António são relativamente especializados no ramo do Alojamento e Restauração (H), enquanto que os concelhos do interior, como é o caso de Alcoutim, Aljezur, Monchique e Castro Marim e ainda os concelhos com áreas do barrocal, como Tavira e Silves, são essencialmente especializados na Agricultura (A). Outros focos de especialização relativa são identificados no ramo das Pescas (B) nos concelhos de Olhão, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, no ramo das Indústrias Extrativas (C) nos concelhos de Monchique, São Brás de Alportel, Olhão, Loulé e Tavira e no ramo da Indústria Transformadora (D) nos concelhos de São Brás de Alportel, Olhão e Vila Real de Santo António.

Se por um lado o ramo do Alojamento e Restauração (H) se identifica diretamente com a atividade turística

na região, outros ramos estão-lhe associados conforme concluímos anteriormente, o que determina uma forte relação entre eles no que respeita à sua distribuição geográfica. Com base no cálculo dos coeficientes de associação geográfica, representados no Quadro 7, verifica-se que a localização geográfica do ramo do Alojamento e Restauração (H) está fortemente relacionada com a localização geográfica de vários outros ramos, como sejam os ramos das Indústrias Transformadoras (D), da Eletricidade, Gás e Água (E), da Construção (F), do Comércio e Outros (G), dos Transportes e Comunicações (I), do Imobiliário e Alugueres (K), da Administração Pública, Defesa e Segurança Social (L), Outros Serviços (O) e as Famílias com Empregados Domésticos (P) e apresenta uma associação média com a localização de todos os restantes ramos. Assim, em particular o primeiro grupo de ramos são os que mais beneficiam do desenvolvimento da atividade turística na região.

**QUADRO 7. COEFICIENTE DE ASSOCIAÇÃO GEOGRÁFICA ENTRE OS DIFERENTES RAMOS AO NÍVEL REGIONAL, EM 2001**

Ramos	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P
A	0,00															
B	0,38	0,00														
C	0,27	0,33	0,00													
D	0,26	0,28	0,20	0,00												
E	0,26	0,31	0,23	0,09	0,00											
F	0,25	0,30	0,23	0,12	0,11	0,00										
G	0,26	0,33	0,22	0,07	0,09	0,09	0,00									
H	0,38	0,40	0,35	0,24	0,22	0,15	0,18	0,00								
I	0,29	0,39	0,27	0,15	0,13	0,15	0,10	0,21	0,00							
J	0,32	0,38	0,29	0,17	0,14	0,17	0,13	0,27	0,10	0,00						
K	0,31	0,37	0,21	0,15	0,10	0,14	0,10	0,22	0,08	0,14	0,00					
L	0,26	0,33	0,27	0,13	0,10	0,12	0,13	0,25	0,13	0,10	0,12	0,00				
M	0,31	0,35	0,28	0,13	0,10	0,16	0,10	0,27	0,10	0,05	0,12	0,10	0,00			
N	0,34	0,38	0,32	0,18	0,14	0,21	0,16	0,29	0,15	0,08	0,16	0,15	0,07	0,00		
O	0,27	0,33	0,23	0,11	0,07	0,10	0,09	0,18	0,10	0,13	0,08	0,10	0,13	0,18	0,00	
P	0,30	0,40	0,21	0,16	0,13	0,15	0,13	0,21	0,12	0,18	0,08	0,16	0,19	0,21	0,10	0,00

Nota: Associação forte ( $0,001 \leq CA < 0,258$ ); Associação média ( $0,258 \leq CA \leq 0,775$ ); Associação fraca ( $CA > 0,775$ ).

Fonte: Elaboração própria com base no INE (1996, 2002).

Ramos: Ver nota no Quadro 2.

## CONCLUSÕES

Este trabalho teve como objetivo geral estudar a evolução da estrutura económica da região do Algarve e o posicionamento da atividade turística, no contexto das restantes atividades económicas, entre 1995 e 2003, nomeadamente averiguar se a região apresenta uma estrutura económica especializada no setor turístico.

Foram utilizados os instrumentos de análise regional, sobretudo os indicadores de localização e de especialização, e desenvolvida uma análise ao nível interregional e ao nível intrarregional, tendo como fontes de informação as contas regionais publicadas pelo INE e os censos, respetivamente. Foi assim possível analisar a evolução da estrutura económica da região e posicionar as atividades turísticas no contexto das restantes atividades económicas entre 1995 e 2003.

O cálculo dos indicadores de localização e especialização demonstrou que o Algarve é a segunda região mais especializada do país, a par da Madeira, e precedida pelos Açores, ao apresentar uma das estruturas produtivas que mais se afasta do perfil nacional. No entanto, a região foi a que mais evoluiu na direção do perfil de especialização do padrão nacional, apresentando uma tendência no sentido da diversificação económica. Os focos de concentração/especialização na região incidem em ramos ligados diretamente à atividade turística identificados através da matriz de entradas e saídas (CIDER e CCDD Algarve, 2001), como o Alojamento e Restauração e em ramos indiretamente ligados ao turismo, nomeadamente os ramos da Pesca, do Comércio e Outros, dos Transportes e Comunicações e dos Outros Serviços. Verifica-se igualmente que este padrão é comum a outras regiões turísticas, como a Madeira

e Lisboa e Vale do Tejo, nas quais também se identificam padrões de concentração/especialização noutros ramos indiretamente ligados à atividade turística, como os ramos da Agricultura, das Atividades Financeiras, do Imobiliário e Alugueres e da Eletricidade, Gás e Água.

O Alojamento e Restauração é o ramo que se identifica diretamente com a atividade turística na região, e a sua concentração/especialização faz-se sentir sobretudo numa pequena faixa litoral, com especial destaque para os concelhos de Albufeira, Vila do Bispo e Portimão, onde apresenta uma forte associação geográfica com os ramos das Indústrias Transformadoras, da Eletricidade, Gás e Água, da Construção, do Comércio e Outros, dos Transportes e Comunicações, do Imobiliário e Alugueres, da Administração Pública, Defesa e Segurança Social, Outros Serviços e as Famílias com Empregados Domésticos, o que sugere que estes ramos são os que mais beneficiam do desenvolvimento da atividade turística na região.

A evidência de especialização da região do Algarve, nomeadamente em atividades direta e indiretamente ligadas ao setor turístico, conjugada a existência de taxas de crescimento regional acima da média nacional fomenta a suposição da existência de economias externas decorrentes da transmissão de *spillovers* de conhecimento entre empresas de uma mesma indústria. Esta poderá ser uma explicação para as taxas médias de crescimento económico apresentadas pela região no período considerado. Contudo, para esse mesmo crescimento, poderá ter concorrido o crescimento das atividades económicas que não apresentam padrões de concentração nas quais a transmissão de *spillovers* de conhecimento ocorre entre empresas de diferentes indústrias, potenciando o que se designa por “cross-fertilization” de ideias.

## BIBLIOGRAFIA

- Amiti, M. (1998), New Trade Theories and Industrial Location in the EU: A Survey of Evidence, *Oxford Review of Economic, Policy*, Vol. 14 (2), pp. 45-53.
- Brülhart, M. (1996), *Commerce et spécialisation géographique dans l'Union Européenne*, *Economie Internationale*, 65, 169-202.
- Brülhart, M. and J. Torstensson (1996), *Regional integration, scale economies and industry location*, Discussion Paper n.º 1435, Centre for Economic Policy Research.
- Cabral, M. D. e R. Sousa (2001) *Indicadores de localização, especialização e diversificação e análise Shift-Share: uma aplicação às NUTS III da região Norte no período 1986-1998*, Núcleo de investigação em políticas económicas, Universidade do Minho.
- CIDER e Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (2001), *Quadro de entradas e saídas para a região do Algarve 1994: Matriz input-output*, CIDER, CCRAIlg.
- Constantin, D. (1997), *Institutions and regional development strategies and policies in the transition period: the case of Romania*, paper presented at the 37th European Congress of the European Regional Science Association, Rome.
- Delgado, A. P. e I. M. Godinho (1986), *Mesures de la concentration et de la spécialisation industrielle régionale – une application au Portugal*, Universidade do Porto, Faculdade de Economia do Porto, Portugal.
- Delgado, A. P. e I. M. Godinho (2005) Medidas de localização das actividades e de especialização regional, in Costa, J. S. (eds.), *Compendio de Economia Regional*, Coimbra, APDR, pp. 713-732.
- Ellison, G. e E. Glaeser (1997), Geographic Concentration in U.S. Manufacturing Industries: A Dartboard Approach, *Journal of Political Economy*, 105 (5), pp. 889-927.
- Ezcurra, R., P. Pascual e M. Rapún (2006), Regional specialization in the European Union, *Taylor and Francis Journals*, 40(6), pp. 601-616.
- Haddad, P. R. (1989) *Economia Regional Teorias e Métodos de Análise*, Fortaleza, Escritório técnico de estudo económicos do nordeste do Banco do Nordeste do Brasil, pp. 225-247.
- Hanson, G. H. (1996), Economic integration, intra-industry trade, and frontier regions, *European Economic Review*, 40, 941-949.
- Instituto Nacional de Estatística (1996) *Censos 1991, XIV recenseamento geral da população e IV recenseamento geral da habitação, resultados definitivos*, 2.ª Edição, Portugal, INE.
- Instituto Nacional de Estatística (2002) *Censos 2001, XIV recenseamento geral da população e IV recenseamento geral da habitação, resultados Definitivos*, Portugal, INE.
- Instituto Nacional de Estatística (2005) *Estatísticas do Turismo 2004*, Portugal, INE.
- Instituto Nacional de Estatística. Quadros de resultados – Contas regionais por ramos de actividade (1995 a 2001). Disponível em <http://www.ine.pt/prodserv/quadros/036/173/003/pdf/Capitulo3.pdf> [Último acesso em 28 de Janeiro de 2009].
- Instituto Nacional de Estatística. Emprego total, por região NUTS I e II, segundo a classificação de actividades A17 (2001 a 2002). Disponível em <http://www.ine.pt/prodserv/quadros/036/215/001/xls/00700000.xls> [Último acesso em 28 de Janeiro de 2009].
- Instituto Nacional de Estatística. Emprego total, por região NUTS I e II, segundo a classificação de actividades A17 (2003). Disponível em <http://www.ine.pt/prodserv/quadros/036/218/001/xls/00700000.xls> [Último acesso em 28 de Janeiro de 2009].
- Isard, W. (1960) *Methods of regional analysis*, Cambridge, MIT Press, Cap. 5 e 7.
- Knarvik, M. K., Overman, H., Redding, H. e Venables, A. (1999), *The location of production in EU*, European Commission DGII, mimeo.
- Krugman, P. and A. Venables (1990), Integration and the competitiveness of peripheral industry, in C.Bliss and J. Braga de Macedo (eds.), *Unity with Diversity in the European Community*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Krugman, P. (1991), *Geography and Trade*, The MIT Press.
- Lima, J. F., L. R. Alves, M. Piffer e C. A. Piacenti (2007), “O padrão de localização e de difusão da mão-de-obra na região sul do Brasil (1991-00)”, in *Ensaio FEE*, Porto Alegre, 28, 1, pp. 189-224.
- Molle, W. (1997), The economics of European Integration: Theory, practice, policy, in Peschel, K. (ed.), *Regional growth and regional policy within the framework of European Integration*, Physica Verlag, Heidelberg, pp. 66-86.
- Nemes-Nagy, J. (1994), Regional Disparities in Hungary during the Period of Transition to a Market Economy, *GeoJournal*, 32 (4), 363-368.
- Nemes-Nagy, J. (1998), The Hungarian spatial structure and spatial processes, *Regional Development in Hungary*, 15-26, Ministry of Agriculture and Regional Development, Budapest.
- Sargento, A. L. (2002) *Matriz input-Output e estimação do comércio inter-regional um estudo para a Região Centro*, Tese de Mestrado, Universidade de Coimbra, Faculdade de Economia, Coimbra, Portugal.
- Silva, J. A. e J. M. Andraz (2005), “O padrão de especialização e a localização das actividades económicas na região do Algarve”, *Estudos I*, Universidade do Algarve, Faculdade de Economia, pp. 177-194.
- Traistaru, Iulia & Nijkamp, Peter & Longhi, Simonetta, (2002), *Regional specialisation and location of industrial activity in accession countries*, ERSA conference papers, European Regional Science Association.
- World Travel and Tourism Council (2003), *The Algarve: The impact of travel & tourism on jobs and the economy*. Disponível em [http://www.wttc.org/bin/pdf/original\\_pdf\\_file/algarve2003.pdf](http://www.wttc.org/bin/pdf/original_pdf_file/algarve2003.pdf), [Último acesso em 7 de Agosto de 2009].

# POLICENTRISMO FUNCIONAL: UMA AVALIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PORTUGUESES

## FUNCTIONAL POLYCENTRISM: AN EVALUATION OF PORTUGUESE MUNICIPALITIES

**Goretti Nunes**

FEP (Faculdade de Economia, Fundação da Universidade do Porto); INE (Instituto Nacional de Estatística)  
goretti.nunes@ine.pt

**Isabel Mota**

FEP (Faculdade de Economia, Fundação da Universidade do Porto); CEF.UP (Centro de Economia e Finanças da UP)  
imota@fep.up.pt

**Pedro Campos**

FEP (Faculdade de Economia, Fundação da Universidade do Porto); INE (Instituto Nacional de Estatística);  
LIAAD – INESC – Porto (Laboratório de Inteligência Artificial e Análise de Dados)  
pcampos@fep.up.pt

### RESUMO/ABSTRACT

Este artigo tem como objetivo a avaliação do policentrismo funcional dos municípios do continente português. Para a concretização deste propósito, desenvolveu-se uma análise crítica dos conceitos de policentrismo e de policentrismo funcional, cujos pressupostos orientam grande parte das políticas de ordenamento do território, e apresenta-se as principais metodologias para a sua avaliação. Em seguida, procedeu-se à avaliação do policentrismo em Portugal recorrendo à *Social Network Analysis* e à *Cluster Analysis*. O estudo efetuado considerou as redes de *commuting* da função “movimentos pendulares casa-trabalho” e os resultados obtidos sugerem que, de 1991 para 2001, o sistema urbano do continente português apresenta uma rede de *commuting* mais densa, menos centralizada, mais dispersa e mais *clusterizada*.

Palavras-chave: Policentrismo; *Social Network Analysis*; *Cluster Analysis*.

Códigos JEL: R12, L14, C19

This paper aims at develop an evaluation of the functional polycentrism of Portuguese municipalities. For that purpose, we developed a critical assessment of the concepts of polycentrism and functional polycentrism whose assumptions guide most of the policies of regional planning, and present the main methodologies for its evaluation. We then proceed with the evaluation of polycentrism in Portugal, by using Social Network Analysis and Cluster Analysis. The study considers the variable “commuting flows home-to-work” and the results suggest that, from 1991 to 2001, the Portuguese urban system presents a network of commuting denser, less centralized, more dispersed and more clustered.

Keywords: Polycentrism; Social Network Analysis; Cluster Analysis.

JEL Codes: R12, L14, C19

### 1. INTRODUÇÃO

Tendo ganho relevância nas últimas décadas, o policentrismo foi recentemente instituído como um conceito normativo na agenda europeia de ordenamento do território (Faludi, 2006; Eskelinen e Fritsch, 2009). Os estados-membros da União Europeia (UE) aprovaram re-

centemente a *Agenda Territorial para a União Europeia* (UE, 2007), numa perspetiva de que, atualmente, o policentrismo é visto mais como uma medida de coesão do que de competitividade (Meijers, 2008). O cenário de um território europeu policêntrico visa a coesão económica e social e a redução das assimetrias de desenvolvimento entre regiões mais prósperas e regiões menos desenvolvidas

da UE (EDEC, 1999). A criação de redes de cooperação entre espaços periféricos e, especialmente, entre espaços metropolitanos, constitui a via aberta para a construção do policentrismo (EDEC, 1999).

No entanto, o conceito de policentrismo não é um conceito consensual, não existindo ainda uma definição clara, com robustez teórica e empírica, de policentrismo (Davoudi, 2003). Desta forma um dos objetivos diretamente vinculado a este trabalho consiste na análise crítica dos conceitos de policentrismo e de policentrismo funcional, enquanto conceitos que, recentemente, têm ganho relevância para denotar não apenas a morfologia dos espaços urbanos (dimensão, localização e hierarquia urbana), mas também a especialização funcional (redes, fluxos e cooperação) de múltiplos centros urbanos em zonas ou regiões globais (Davoudi, 2003). Far-se-á também uma sistematização dos principais métodos de investigação empírica do policentrismo existentes na literatura. Por fim, procurar-se-á avaliar a configuração policêntrica do sistema urbano português, com recurso a técnicas baseadas na *Social Network Analysis* (SNA) e na *Cluster Analysis*, sendo apresentadas e analisadas as principais medidas empíricas de estrutura e de centralidade utilizadas na análise e na avaliação de redes sociais e discutidos os resultados obtidos na *Cluster Analysis* (efectuado através da análise classificatória hierárquica).

Na sequência da presente introdução, a secção 2 discute os conceitos de policentrismo e de policentrismo funcional, sendo as principais linhas de investigação empírica sistematizadas na secção 3. A secção 4 apresenta a metodologia e os resultados da avaliação do policentrismo em Portugal. Nas conclusões finais é feita uma súmula dos principais resultados obtidos neste estudo e são identificados possíveis trabalhos a desenvolver em investigação futura.

## 2. ANÁLISE CRÍTICA DOS CONCEITOS DE POLICENTRISMO E DE POLICENTRISMO FUNCIONAL

O policentrismo surge como resultado da existência de um conjunto de centros urbanos integrados na região/sistema urbana(o), com elevado potencial de atratividade, de competitividade e de internacionalização (Parr, 2004). Tem subjacente a ideia de que numa área urbana de carácter metropolitano se gera uma estrutura multinuclear constituída por núcleos urbanos periféricos (Dieleman e Faludi, 1998), com os quais o “centro urbano principal” estabelece uma série de relações complementares, ainda que as relações económicas estabelecidas por esses núcleos possam ser independentes da cidade central. Este esquema multinuclear deve-se em grande medida à extensão dos centros metropolitanos originais em subcentros de emprego e de equipamentos (Richardson, 1988), que desempenham uma dinâmica económica importante na medida em que se convertem em polos focais de trabalho, comércio e lazer, traduzindo-se num padrão de concentração urbana a uma escala menor do que o núcleo central da cidade principal (Castells, 1997).

Em termos históricos, e de acordo com Domingues (2008) o policentrismo tem, pelo menos, duas origens e escalas: ao nível dos sistemas e hierarquias urbanas (níveis nacional ou supranacional), o policentrismo era visto como um antídoto aos excessos da macrocefalia da rede urbana, de que são exemplo a França e o Reino Unido; ao nível metropolitano, o policentrismo remonta ao pós-guerra e surge como forma de solucionar os principais problemas habitacionais nas grandes metrópoles.

Ao nível da UE, os programas Europa 2000, Europa 2000+, EDEC (1999) e o ESPON (2005) defendem como designio para a sustentabilidade territorial da UE a consolidação de sistemas urbanos policêntricos, com o objetivo de evitar demasiada polarização nas principais metrópoles e conurbações (Domingues, 2008).

Mais recentemente e no âmbito dos trabalhos realizados pelo *Observatório Europeu de Ordenamento do Território* (ESPON), tem ganhado relevância o conceito de policentrismo funcional, ao associar dois aspetos complementares ao conceito tradicional de policentrismo: a morfologia do espaço (número e hierarquia de cidades) e as relações funcionais entre áreas urbanas (redes, fluxos, cooperação) (ESPON, 2005). O conceito de policentrismo no espaço europeu é definido com base na especialização funcional das áreas urbanas e não com base no seu tamanho ou dimensão, sendo referenciado como um modelo alternativo ao da concentração metropolitana em torno de grandes cidades, nomeadamente do designado “pentágono” de Londres, Paris, Hamburgo, Milão e Munique – *core* do espaço comunitário que concentra capacidades, competências e riqueza e que coloca em causa a coesão e a sustentabilidade europeia (ESDP, 1999).

O policentrismo funcional ou polinucleação do espaço urbano é então visto como um sistema de organização de sistemas urbanos complexos em que as centralidades ocorrem em vários pontos do território e possuem um conteúdo tendencialmente funcional e especializado: redes de centralidades entre as quais são cada vez maiores as interdependências, a mobilidade, a complementaridade e a conectividade (Dematteis, 1991). A lógica de relacionamento assenta cada vez mais em redes de complementaridades baseadas no aprofundamento de especializações locais ou aglomeração de funções especializadas e interdependentes (Camagni e Salone, 1993).

No entanto, a abordagem do policentrismo não deve ser dissociada de critérios de organização espacial de territórios, isto é, das diferentes dimensões dos espaços em termos de área, densidade populacional e de emprego, fluxos de mobilidade, etc. (Parr, 2004) e do facto do crescimento da economia regional não ser comparável, em estruturas e organizações espaciais diferentes. A diversidade de interpretações subjacente ao conceito de policentrismo a diferentes escalas espaciais resulta, para alguns autores, da complexidade inerente à estrutura urbana das cidades (Davoudi, 2003). As cidades inscrevem-se cada vez mais num contexto supranacional, e as relações de complementaridade e de sinergia entre cidades, de um mesmo ní-

vel, tornaram-se mais importantes do que as relações entre cada cidade e as cidades da sua área de influência (Mérenne-Schoumaker, 1996).

O modelo policêntrico designado por Camagni (1992) de *concentração descentralizada*, permite por um lado manter as vantagens competitivas dos centros urbanos e, por outro lado, atenuar as desvantagens inerentes às grandes concentrações urbanas, através do reforço das relações intraperiféricas e da redução da dependência da cidade central. No entanto, devem acautelar-se situações de descolagem dos aglomerados urbanos principais, nomeadamente a formação de espaços do tipo “arquipélago”, onde as “ilhas” correspondem a espaços integrados na rede mundial e os espaços submersos a situações de desconexão (Ferrão, 1992).

### 3. POLICENTRISMO: SISTEMATIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS LINHAS DE INVESTIGAÇÃO EMPÍRICA

O conceito de policentrismo não é consensual, não existindo ainda uma definição clara, com robustez teórica e empírica, de policentrismo (Davoudi, 2003). A este propósito, Parr (2004) associa policentrismo a uma centralidade territorial com especializações diferenciadas, apresentando a ideia de que numa área urbana de carácter metropolitano se gera uma estrutura multinuclear constituída por núcleos urbanos periféricos ou subcentros com dinâmicas económica importantes (polos focais de trabalho, comércio e lazer). O modelo policêntrico apresentado pelo *European Spatial Development Perspective* baseia-se na concentração, conectividade e multifuncionalidade dos sistemas urbanos (ESDP, 1999). Ainda, e de acordo com Camagni e Salone (1993), o policentrismo é identificado com uma lógica de relacionamento assente em redes de complementaridades baseadas no aprofundamento de especializações locais ou aglomeração de funções especializadas e interdependentes. Finalmente, e de acordo com o *European Spatial Planning Observation Network*, o policentrismo denota não apenas a morfologia dos espaços urbanos (dimensão, localização e hierarquia urbana), mas também a especialização funcional (redes, fluxos e cooperação) de múltiplos centros urbanos (ESPON, 2005).

O policentrismo pode ser aplicado à escala urbana local (Roberts *et al.*, 1999), regional (Hall e Pain, 2006; Parr, 2004; Meijers, 2007), nacional (Waterhout *et al.*, 2005) e europeia (ESDP, 1999), podendo, no entanto, assumir diferentes interpretações para os diferentes níveis espaciais (Kloosterman e Musterd, 2001; Davoudi, 2003; Hague e Kirk, 2003; Eskelinen e Fritsch, 2009). Mesmo apresentando, face ao monocentrismo e do ponto de vista económico, mais vantagens do que desvantagens (Parr, 2004),<sup>1</sup> segundo estudos

recentes (Kloosterman e Musterd, 2001; Bailey e Turock, 2001; Davoudi, 2003; Meijers e Romein, 2003; Parr, 2004; Faludi, 2006), a operacionalização e a aplicação territorial do policentrismo revelam-se complexas, difíceis de definir com precisão e extremamente exigentes, do ponto de vista da sua implementação (Carmo, 2008).

Entre outros obstáculos, são referidos os de natureza identitária, isto é, o reconhecimento por parte das populações da sua pertença a uma mesma região (Kloosterman e Musterd, 2001), a dificuldade da sua aplicabilidade a territórios que apresentem uma morfologia sob a forma de arquipélago quando não existem relacionamentos entre os territórios emersos, bem como os problemas associados à coordenação de políticas entre diferentes níveis de administração (Bailey e Turock, 2001; Davoudi, 2003; Meijers e Romein, 2003). Por outro lado, a abordagem do policentrismo não pode ser dissociada de aspetos relacionados com as novas tendências de organização espacial de territórios (Parr, 2004), isto é, da necessidade de combinar aspetos de transformação social e económica – modelos da Nova Economia Urbana – com aspetos de localização, que se tornaram paradigmas da organização espacial – modelos da Nova Geografia Económica (Meijers e Sandberg, 2008).

Desta forma, a emergência de novas e diferentes perspetivas de abordagem do policentrismo incentivou a aplicação de metodologias fora do contexto teórico disciplinar de origem do conceito (Green, 2007; Meijers, 2008).

Existe já investigação aplicada ao estudo do modelo urbano policêntrico. A leitura, a análise e a avaliação destes trabalhos consolida a ideia de que, até aos anos 90, os diversos estudos empíricos efetuados enfatizaram a análise do impacto dos subcentros sobre o valor das rendas e intensidade do uso do solo (McDonald, 1987) e do padrão de localização de subcentros de emprego como característica principal do policentrismo funcional, sendo disso exemplo alguns dos trabalhos realizados nos Estados Unidos (McDonald, 1987; Giuliano e Small, 1991; Waddell e Vibbooti, 1993; McDonald e Prather, 1991; Gordon e Richardson, 1996; McMillen e McDonald, 1998; McMillen e Smith, 2003; Modarres, 2003) e na Europa (Baumont *et al.*, 2004; Guillain *et al.*, 2004)<sup>2</sup>. Os trabalhos mais recentes têm como objetivo, para além da identificação de subcentros de emprego (Modarres, 2003; Baumont *et al.*, 2004; Guillain *et al.*, 2004), a medição do grau de policentrismo (Green, 2007; Meijers, 2007), bem como da relação entre policentrismo e desenvolvimento económico e disparidades regionais (Meijers, 2008; Meijers e Sandberg, 2008).

será ainda de referir a maior coesão territorial e equilíbrio regional que este modelo permite alcançar (UE, 2007; Meijers, 2008).

<sup>2</sup> A cidade de Los Angeles é considerada como o protótipo das regiões metropolitanas e é tida como referência para estudos sobre estruturas metropolitanas policêntricas (Giuliano e Small, 1991; Gordon e Richardson, 1996), em que o padrão de cidade compacta dá origem à cidade policêntrica e dispersa, impulsionada pelas forças de mercado (Hoyt, 1939; Gordon e Richardson, 1996).

<sup>1</sup> Para além das vantagens do modelo policêntrico apresentadas por Dematteis (1991) segundo o qual as redes multipolares ou policêntricas propiciam relações de complementaridade e de sinergia entre centros especializados de níveis similares ou distintos,

É ainda possível observar que, em termos metodológicos, as variáveis emprego e viagens de negócios geradas/deslocações são determinantes para a avaliação do policentrismo, por serem variáveis comumente utilizadas na identificação de subcentros (Giuliano e Small, 1991; McDonald e Prather, 1991). A constatação de que nem todos os subcentros resultam da desconcentração do emprego e da população, enfatizou a necessidade de definir metodologias de mensuração do policentrismo alternativas e mais rigorosas (Giuliano e Small, 1991; Gordon e Richardson, 1996; McMillen e Smith, 2003). Assim, os trabalhos mais recentes incluem, para além dos indicadores iniciais, funções e serviços prestados por determinada área na provisão de recursos, serviços avançados de produção (*advanced production services*), comunicações, entre outras (Shin e Timberlake, 2000; Davoudi, 2003; McMillen e Smith, 2003; Meijers, 2008; Green, 2007; Hoyler *et al.*, 2008a; Meijers e Sandberg, 2008).

As metodologias mais utilizadas e aplicadas na avaliação do policentrismo radicam nas técnicas baseadas em Sistemas de Informação Geográfica – SIG (ESPON, 2005; Hoyler *et al.*, 2008b) e nas técnicas econométricas espaciais, recorrendo, em particular, à estimação de funções não lineares (McDonald e Prather, 1991; Meijers e Sandberg, 2008), ao método dos mínimos quadrados ordinários ou à *Local Weighted Regression* (McMillen e McDonald, 1998; McMillen e Smith, 2003). A estatística descritiva espacial é também utilizada, recorrendo-se a indicadores como coeficientes de Gini, coeficientes de localização e de especialização produtiva (Gordon e Richardson, 1996; Meijers, 2008), sendo ainda de referir o recurso a índices de Moran (Baumont *et al.*, 2004; Guillain *et al.*, 2004) e a *Local Indicators of Spatial Association* (Guillain *et al.*, 2004). Recentemente, assumem particular relevância as técnicas de análise de dados, como a ANOVA e a *Clusters Analysis* (Modarres, 2003; Baumont *et al.*, 2004). Por fim, uma referência particular à Análise de Redes Sociais – *Social Networks Analysis* – na qual se insere um conjunto relevante de trabalhos recentes (Shin e Timberlake, 2000; Green, 2007; Patuelli *et al.*, 2007; Hoyler *et al.*, 2008b).

#### 4. AVALIAÇÃO DO POLICENTRISMO EM PORTUGAL

O objetivo principal deste trabalho é a avaliação da configuração do sistema urbano de Portugal continental, focando a atenção na dimensão funcional do policentrismo e recorrendo, para tal, à *Social Network Analysis* (SNA) e à *Cluster Analysis*.

Em particular, pretende-se averiguar em que medida as alterações ocorridas nos dois últimos momentos censitários, 1991 e 2001, refletem a existência de trajetórias funcionais diferenciadas, isto é, tendências de convergência e/ou divergência funcional dos fluxos de mobilidade casa-trabalho.

Note-se que, apesar de existirem alguns estudos sobre o sistema urbano português (por exemplo, Alberga-

ria, 1999; Ferrão e Sá Marques, 2003; Delgado e Godinho, 2006), trabalhos sobre o policentrismo em Portugal e sua avaliação são escassos, sendo de mencionar, contudo, Sá Marques e Figueiredo (2002) e Domingues (2008).

É ainda de referir que a importância do policentrismo é reconhecida em diversos programas públicos de ordenamento do território e do sistema urbano português. Em particular, o Plano Nacional de Ordenamento do Território (PNPOT, 2007) (e, consequentemente, os Programas Operacionais Regionais – POR e os Planos Regionais de Ordenamento do Território – PROT) defende a necessidade de reforçar a integração do território nacional através de uma organização mais policêntrica dos sistema urbano. Do mesmo modo, a Política de Cidades POLIS XXI (Polis XXI, 2008), que visa tornar as cidades portuguesas mais competitivas, coesas e com maior qualidade de vida, tem subjacente a necessidade de reforçar o policentrismo do sistema urbano português.

Um sistema urbano policêntrico requer que os pressupostos morfológicos (hierarquia, dimensão, localização e conectividade) estejam associados à capacidade das cidades se relacionarem funcionalmente entre si (ESPON, 2005). Constata-se ainda que os sistemas urbanos europeus policêntricos têm origem Christalleriana, sendo, na grande maioria dos casos, o resultado da integração funcional das cidades através dos mercados de trabalho (Champion, 2001). Por esta razão, este trabalho abdicará da dimensão morfológica e irá concentrar-se na dimensão funcional de policentrismo.

Com o objetivo de avaliar a dimensão funcional de policentrismo, o indicador considerado corresponde aos movimentos pendulares da população residente empregada, por local de residência e local de trabalho, e provém do Instituto Nacional de Estatística, IP (INE), nomeadamente dos Recenseamentos Gerais da População e da Habitação de 1991 e 2001 (INE, 1991; 2001). Esta informação constitui uma fonte privilegiada na análise de redes funcionais de interação e de ligação entre municípios e/ou regiões, porquanto o movimento pendular é uma questão funcional que resulta da organização do território e não da coincidência entre o local de residência e o local de trabalho (INE e MOPHT, 2003).

Refira-se ainda a dificuldade encontrada na obtenção de outros indicadores passíveis de consideração na avaliação do policentrismo funcional em Portugal, tais como viagens ou *e-mails* de negócios, tráfego de passageiros, provisão de serviços avançados de produção, que não se encontram disponíveis para o caso português, ou, quando existem, não permitem caracterizar o sistema urbano português (por ex. tráfego aéreo).

Tendo como objetivo a avaliação do policentrismo funcional em Portugal continental, em 1991 e 2001, e após uma breve análise descritiva das matrizes de *commuting*, são utilizadas duas metodologias de trabalho alternativas e complementares. Numa primeira etapa, recorre-se à *Social Network Analysis* (SNA), a qual permite uma avaliação e parametrização das redes de fluxos entre os municípios

portugueses. Numa segunda etapa, recorre-se à *Cluster Analysis*, a qual permite agrupar os municípios com base na sua di (semelhança) ou distância relativa. Como referimos na secção anterior, estas metodologias têm algumas vantagens relativamente a outras técnicas, em particular porque permitem avaliar a dimensão funcional (e não apenas morfológica) do policentrismo, sendo utilizadas em alguns dos trabalhos mais recentes sobre este tópico (por ex. Baumont *et al.*, 2004; Green, 2007; Hoyler *et al.*, 2008b).

#### 4.1. MATRIZES DE COMMUTING

A análise considera, em 1991 e 2001, respetivamente, 275 e 278 municípios<sup>3</sup> do continente português<sup>4</sup> e a função “*movimentos pendulares ou de commuting casa-trabalho*” diários, por município de origem e município de destino. Significa então que em 1991 a rede é composta por 275 nós e em 2001 é composta por 278 nós, estando estes nós funcionalmente ligados em termos de *fluxos de commuting*, isto é, o sistema é composto por duas redes funcionais: uma de *in-commuting* e outra de *out-commuting*<sup>5</sup>.

Os principais indicadores das matrizes de *commuting* de 1991 e 2001 são apresentados no Quadro 1.

A análise do grau nodal ou de fluxos entre os nós permite identificar o número de ligações que incidem sobre um nó (*L*) em termos de fluxos de *in-commuting* e fluxos de *out-commuting*, tendo o grau nodal de fluxos aumentado entre 1991 e 2001.

Seguindo a metodologia proposta por Green (2007), a densidade da rede é identificada como o rácio entre o total de ligações atuais (*L*) e o total de ligações potenciais ( $L_{max}$ ), podendo assumir o valor mínimo de 0 (ausência de densidade) e o valor máximo de 1 (densidade máxima da rede). O sistema urbano português caracteriza-se assim por um aumento da densidade de *commuting*, já que entre 1991 e 2001 a densidade da rede aumentou de 0,2398 para 0,3042, indiciando, no período em análise, uma intensificação dos fluxos de *commuting*.

<sup>3</sup> Foram criados os municípios de Vizela, Trofa e Odivelas, respetivamente, pelas Leis n.ºs 63/98, de 1 de setembro, 83/98, de 14 de dezembro, e 84/98, de 14 de dezembro. As freguesias que formaram o município de Vizela integravam até então os municípios de Guimarães, Felgueiras e Lousada; os municípios da Trofa e de Odivelas foram inteiramente constituídos a partir de freguesias originárias dos municípios de Santo Tirso e de Loures, respetivamente.

<sup>4</sup> Tendo em conta que o objetivo do presente trabalho é o estudo e a mensuração do policentrismo funcional com base na análise de fluxos de *commuting*, a natureza insular dos arquipélagos dos Açores e da Madeira sugerem que os mesmos não sejam considerados na análise a efetuar.

<sup>5</sup> Como se pretende analisar os fluxos de *commuting* entre municípios, são omitidos os valores dos fluxos da população que reside e trabalha no mesmo município, pelo que as matrizes de *commuting* (*Mc*) geradas apresentam diagonais com valores nulos: as *Mc* são, assim, matrizes quadradas em que os mesmos nós aparecem nas linhas e nas colunas.

**QUADRO 1. PRINCIPAIS INDICADORES DAS MATRIZES DE COMMUTING: 1991, 2001**

Indicadores de <i>Commuting</i>	1991	2001
	N.º	N.º
Nós da rede ou vértices (g) ( <i>municípios</i> )	275	278
Grau nodal de fluxos de <i>commuting</i> atuais (L)	898 084	1 334 000
Grau nodal de fluxos de <i>commuting</i> potenciais (L max.)	3 744 656	4 384 114
Grau nodal de fluxos de <i>commuting</i> médios (L aver.)	3 265,8	4 798,6
Densidade da rede de <i>commuting</i> (V)	0,2398	0,3042
Desvio padrão do grau nodal de fluxos de <i>in-commuting</i>	18 240,56	23 709,47
Desvio padrão do grau nodal de fluxos de <i>out-commuting</i>	8 256,45	10 643,38

Fonte: Elaboração própria, a partir de INE (1991, 2001).

Analisando os fluxos de *in* e de *out-commuting* e, em particular, o desvio-padrão dos fluxos, verifica-se que em ambos os casos o desvio-padrão aumentou entre 1991 e 2001, sendo no entanto mais elevado em termos de *in-commuting*.

A análise e comparação das matrizes de *commuting*, entre 1991 e 2001<sup>6</sup>, revela o aumento da importância dos movimentos intramunicipais (7,1%) e sobretudo dos movimentos intermunicipais (48,5%). Se a interpretação destas matrizes for feita à luz de uma matriz de conectividade verifica-se ainda, apesar do aumento generalizado dos movimentos entre os municípios que constituem o sistema urbano de Portugal continental, a inexistência de interação funcional entre alguns municípios e outros com valores quantitativos de *commuting* insignificantes. O sistema urbano do continente português evidencia, assim, de 1991 para 2001, em termos de *commuting*, fluxos de interação funcional com um padrão de distribuição disperso ou com poucos centros polarizadores de emprego.

#### 4.2. SOCIAL NETWORK ANALYSIS

A *Social Network Analysis* (*SNA*) (ou Análise de Redes Sociais) disponibiliza medidas métricas e ferramentas de apoio ao estudo de redes sociais na medida em que, a partir do tratamento de dados quantitativos, torna possível a avaliação das relações de interação funcional existentes. Com base na Teoria dos Grafos – modelo de representação gráfica de redes – será efetuada a visualização dos resultados ob-

<sup>6</sup> Note-se que a comparação das matrizes de 1991 e 2001 não é direta devido à criação de três novos municípios, devendo ser feita mediante a adição, em 2001, dos valores de Vizela aos de Guimarães, de Felgueiras e de Lousada, dos valores da Trofa aos de Santo Tirso e dos valores de Odivelas aos de Loures.

tidos em termos de fluxos de interação (ligações) entre nós, não existindo obrigatoriedade em relação à orientação, posição e distância relativa dos mesmos (De Nooy *et al.*, 2005).

Note-se que, em contraste com outras técnicas de análise, um dos pressupostos da SNA é o de que não existem grupos previamente definidos nos dados. Mais do que tratar indivíduos (municípios, neste caso), a SNA foca o objeto de análise na forma como a estrutura das ligações afeta os indivíduos e as relações existentes entre eles (Freeman, 2006). Esta capacidade de focar a estrutura das relações como um todo é uma das grandes vantagens da utilização da SNA.

Nesta metodologia, os nós ou vértices correspondem aos municípios, enquanto os arcos representam as ligações entre os nós com indicação da direção ou sentido da ligação (De Nooy *et al.*, 2005).

Neste trabalho, a informação é apresentada sob a forma de matrizes de informação, também designadas de socioma-

trizes. Assim, as matrizes de *commuting* geradas, para 1991 e 2001, apresentam os valores *indegree* dos nós (número de ligações que têm esse nó como destino, também designado de grau nodal de entradas ou de *in-commuting*) e os valores *outdegree* dos nós (número de ligações que têm esse nó como origem, também designado de grau nodal de saídas ou de *out-commuting*). Com base em Hall *et al.* (2006)<sup>7</sup>, efetuou-se ainda uma partição inicial da rede de *commuting* geral em duas redes de *commuting*: uma com menos de 3500 *commuters* (a qual em 1991 era composta de 247 nós e em 2001 de 231 nós) e outra com mais de 3500 *commuters* (sendo composta em 1991 de 31 nós e em 2001 de 47 nós).

A aplicação da SNA permite a obtenção de resultados empíricos de análise e avaliação de redes (Wasserman e Faust, 1994; De Nooy *et al.*, 2005), sendo as medidas de estrutura e de centralidade de redes mais utilizadas as que a seguir se apresentam e apuradas por recurso ao *Pajek*<sup>8</sup> (Quadro 2):

**QUADRO 2. PARÂMETROS DA REDE DE COMMUTING: 1991, 2001**

Parâmetros de <i>commuting</i>	1991			2001		
	all commuters	+ 3500 commuters	- 3500 commuters	all commuters	+ 3500 commuters	- 3500 commuters
Indegree Closeness Centralization	a)	a)	a)	0,40231	a)	0,36107
Outdegree Closeness Centralization	a)	a)	a)	0,24786	a)	0,24819
All Closeness Centralization	a)	a)	a)	0,70851	a)	0,68037
Betweenness Centralization	0,11603	0,00040	0,11477	0,03385	0,00064	0,0334
Indegree Centralization	0,80043	0,03580	0,76463	0,69649	0,04287	0,65363
Outdegree Centralization	0,52507	0,01044	0,51463	0,50809	0,01388	0,50870
All Degree Centralization	0,66515	0,02320	0,64195	0,59356	0,02848	0,56509
Diameter	3	3	3	3	4	3
Clustering Coefficient	0,44167	0,24659	0,48697	0,51293	0,23049	0,61314

Fonte: Elaboração própria, a partir de INE (1991, 2001).

a) Valores não apurados devido à fraca conectividade da rede de *commuting*.

A análise do quadro anterior permite-nos caracterizar as redes de *commuting* em 1991 e em 2001. Em termos de centralidade global (avaliada pela *closeness centralization*), constata-se que em 2001 existe uma maior proximidade dos nós, em termos de fluxos de entrada (*indegree*) do que em termos de fluxos de saída (*outdegree*), ou seja, a rede de *in-commuting* apresenta maior grau de proximidade do que a rede de *out-commuting*. Verifica-se ainda que, em termos de grau de intermediação de um sobre os restantes nós da rede (*betweenness centralization*), esta é maior em 1991 do que em 2001, indiciando ou uma diminuição dos fluxos de *commuting* e de emprego em nós intermédios, ou um aumento desses fluxos em nós de maior dimensão, ou, por último, uma localização do emprego em nós com menores dificuldades de *commuting*, de 1991 para 2001. Constata-se ainda que a evolução do grau de intermediação difere entre as duas redes de *commuting*, evidenciando-se uma diminuição da intermediação na rede com menos de 3500 *commuters*, enquanto que a rede com mais de 3500 *commuters* apresenta uma evolução positiva

da intermediação, ainda que inferior à intermediação verificada para a rede de menos de 3500 *commuters*.

Em termos de centralização do grau nodal (avaliada pela *degree centralization*), esta é maior em 1991 do que em 2001, em termos de fluxos de entrada (*indegree*), de fluxos de saída (*outdegree*) e da rede de *commuting* em geral, isto é, existe maior centralidade nodal em 1991. Apesar do *degree centralization* ter diminuído, de 1991 para 2001, a rede de *in-commuting* é a que apresenta, nos dois períodos em análise, o maior grau de centralização, sugerindo uma maior centralização e polarização dos fluxos de *commuting* e de emprego em termos de fluxos de entrada (*indegree*) do que em termos de fluxos de saída (*outdegree*). Constata-se ainda que a centralização é maior na

<sup>7</sup> Hall *et al.* (2006) consideram o critério de 3500 *commuters* diários ou superior para definir monocentrismo, e o critério entre 300 e 3500 *commuters* diários para definir policentrismo.

<sup>8</sup> *Software* de análise e tratamento de dados quantitativos utilizado na SNA.

rede com menos de 3500 *commuters* quer em 1991, quer em 2001, ainda que se tenha verificado, no período em análise, uma ligeira diminuição do grau de polarização dos fluxos de *commuting* nesta rede. Note-se ainda que quer em 1991, quer em 2001, Lisboa é o município que ocupa a posição mais central em relação aos fluxos de entrada e Sintra é o município que ocupa a posição mais central em relação aos fluxos de saída.

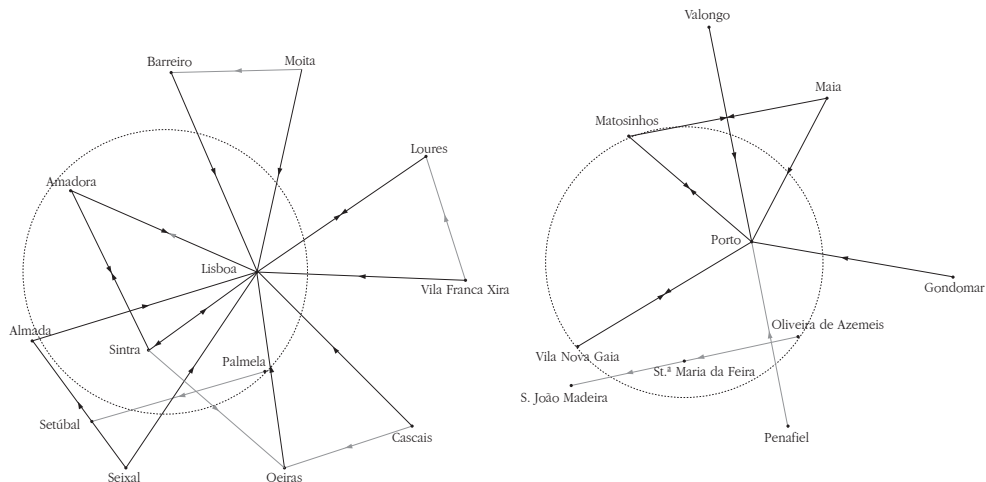
O grau de afastamento nodal, avaliado pelo diâmetro da rede (*diameter*), é semelhante de um para o outro período (excetuando para o caso da rede com mais de 3500 *commuters*, que aumenta), indiciando a inexistência de alterações significativas ou o mesmo nível de eficiência em termos de distâncias percorridas entre os nós da rede de *commuting*. Em 1991, a maior distância percorrida nas deslocações casa-trabalho (deslocações pendulares diárias da população entre o local de residência e o local de trabalho) foi entre Abrantes e Freixo de Espada à Cinta e, em

2001, foi entre Alandroal e Mondim de Basto, ambas para a rede com menos de 3500 *commuters*.

O grau de aglomeração ou de *clusterização* (avaliado pelo *clustering coefficient*) da rede de *commuting* é maior em 2001 do que em 1991, evidenciando, em 2001, uma maior concentração e/ou aglomeração de grupos de municípios (*clusters*) com características de *commuting* semelhantes. No entanto, esta *clusterização* é maior na rede de menos de 3500 *commuters* comparativamente à rede com mais de 3500 *commuters*, aumentando no primeiro grupo e diminuindo ligeiramente no segundo.

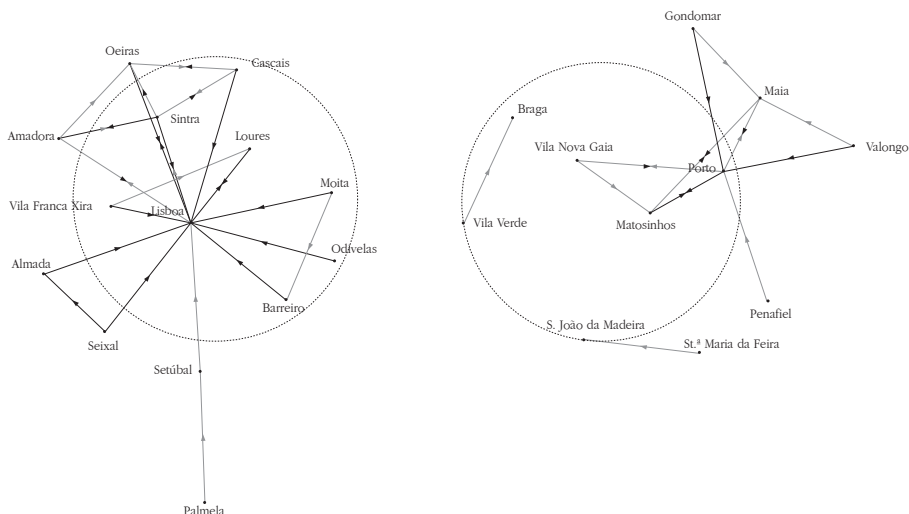
Construiu-se ainda, e com recurso ao *Pajek*, os grafos (Figuras 1 e 2) que correspondem a representações gráficas da rede de *commuting*, em 1991 e 2001, representativas de regiões urbanas delimitadas de acordo com o critério mais de 3500 *commuters* diários, na medida em que a consideração de todos os municípios tornava inviável a leitura dos grafos (Hall *et al.*, 2006).

**FIGURA 1. REGIÕES URBANAS COM MAIS DE 3500 DE COMMUTERS: 1991**



Fonte: Elaboração própria, a partir de INE (1991).

**FIGURA 2. REGIÕES URBANAS COM MAIS DE 3500 DE COMMUTERS: 2001**



Fonte: Elaboração própria, a partir de INE (2001).

Os grafos anteriores evidenciam, de 1991 para 2001, dois modelos urbanos mais policentrados e coexistentes com o efeito polarizador e central dos municípios de Lisboa e Porto nas áreas/regiões urbanas onde se inserem, isto é, nas respetivas áreas metropolitanas (INE e MOPHT, 2003).

#### 4.3. CLUSTER ANALYSIS

A *Cluster Analysis* (ou análise classificatória) tem sido utilizada em vários estudos empíricos de análise do policentrismo funcional (Modarres, 2003; Baumont *et al.*, 2004), sendo também utilizada neste trabalho com o objetivo de aferir das relações de proximidade e de (di) semelhanças existentes entre os municípios por classes de *commuting* (*in* e *out*), mediante a utilização de um modelo hierárquico ascendente de agrupamento de *clusters*.

A utilização da *Cluster Analysis* irá complementar os resultados obtidos na SNA, dado que permite encontrar grupos homogêneos nos dados, com base em critérios de semelhança e de agregação. Os municípios são considera-

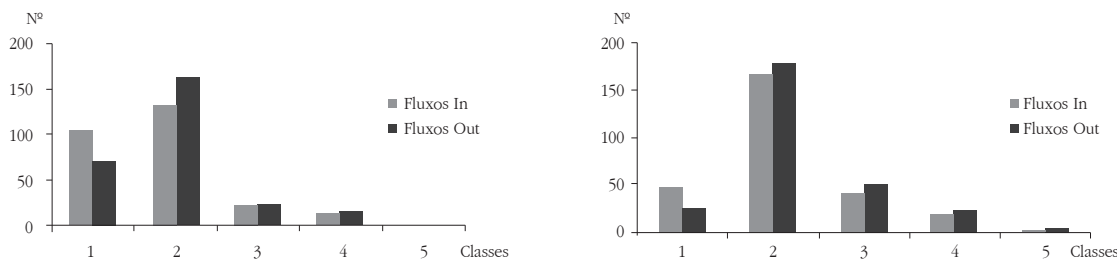
dos próximos quando os seus perfis em termos de fluxos de *commuting* são semelhantes. Esta técnica de análise é muito utilizada quando se pretendem agregar indivíduos e traz vantagens por ser uma técnica não supervisionada, ou seja, quando não existem grupos definidos *a priori*.

Nesta secção, a *Cluster Analysis* é precedida de uma análise supervisionada com objetivos de complementariedade. Assim, e de acordo com o critério de Hall *et al.* (2006), efetuou-se uma partição inicial da rede de *commuting* mediante um agrupamento de classes em grupos hierarquizados de fluxos de *commuting* (escala de fluxos), delimitadas de acordo com a seguinte escala:

- classe 1: entre zero e 300 *commuters* diários
- classe 2: de 300 a 3500 *commuters* diários
- classe 3: de 3500 a 10 000 *commuters* diários
- classe 4: de 10 000 a 50 000 *commuters* diários
- classe 5: mais de 50 000 *commuters* diários

Procedeu-se então à representação gráfica de classes de frequências de fluxos *commuting* delimitadas de acordo com a escala anteriormente especificada e como a seguir se apresenta (Figura 3):

FIGURA 3. CLASSES DE FREQUÊNCIAS DE *COMMUTING*



Fonte: Elaboração própria, a partir de INE (1991, 2001).

A análise da figura anterior permite-nos verificar que os fluxos de *out-commuting* são superiores aos fluxos de *in-commuting* em praticamente todas as classes de *commuting*, exceto na classe 1 (menos que 300 *commuters* diários) quer em 1991, quer em 2001.

Constata-se ainda uma maior concentração de fluxos de *commuting* nas classes 1 e 2, sendo a classe 2 (com *commuters* diários entre 300 e 3500) aquela que concentra maior número de municípios: 48% do total de municípios em 1991 e 59,7% do total de municípios em 2001.

Refira-se ainda uma diminuição, de 1991 para 2001, dos fluxos de *commuting* na classe 1, indiciando uma diminuição dos fluxos de *commuting* em nós de reduzida dimensão, enquanto que as classes 3 e 4 registam, de 1991 para 2001, um aumento dos fluxos de *commuting*, o que confirma a intensificação do *commuting* em nós de maior dimensão e o aumento da dispersão nodal. Por fim, a classe 5, com mais de 50 000 *commuters*, mantém-se inalterada, de um para o outro período, na medida em que apenas dois municípios, os mesmos, se situam nesta classe e pela seguinte ordem: Sintra e Amadora em termos de *out commuting* e Lisboa e Porto em termos de *in-commuting*. Este resultado indicia um sistema urbano

bipolarizado em torno de duas cidades centrais e dominantes: Lisboa e Porto (Albergaria, 1999; INE e MOPHT, 2003; Delgado e Godinho, 2006).

Procedeu-se em seguida à *Cluster Analysis* – *hierarchical clustering* – com base no método aglomerador de classes do “vizinho mais distante” (*complete linkage* ou *furthest method*) e na medida da distância euclidiana (*euclidean distance*) (Sharma, 1996; Maroco, 2007).

O procedimento de agrupamento hierárquico ascendente aglomerador opera na base da (di) semelhança e distância relativa dos nós a serem agrupados – *hierarchical clustering*. Neste trabalho, optou-se pelo método hierárquico da máxima distância porque tende a produzir *clusters* mais compactos (Sharma, 1996; Maroco, 2007), porquanto os resultados obtidos no agrupamento dos municípios por classes de *commuting* permitiram a obtenção dos indicadores de estatística descritiva (Quadro 3).

Como neste tipo de análise hierárquica o agrupamento dos municípios em classes é feito de forma ascendente, não é possível comparar as mesmas classes em anos diferentes, porque a classificação é feita de forma independente nos dois períodos.

QUADRO 3. INDICADORES DA REDE DE *COMMUTING*: 1991, 2001

Indicadores		Classe 1		Classe 2		Classe 3		Classe 4		Classe 5	
		In	Out	In	Out	In	Out	In	Out	In	Out
1991	Média	1308,38	1636,58	13 385,00	29 246,57	17 605,00	53 138,00	277 980,00	28 450,00	113 194,00	23 573,00
	Desvio-padrão	2114,28	2665,61	5708,96	5407,97	3654,56	8785,99	0,00	0,00	0,00	0,00
2001	Média	2149,32	2559,79	20 271,58	41 619,58	365 887,00	37 113,00	132 509,00	26 809,00	27 075,00	97 417,00
	Desvio-padrão	3255,62	3250,30	9656,19	9128,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

\* Classes com uma observação.

Fonte: Elaboração própria, a partir de INE (1991, 2001).

Assim, a leitura do quadro anterior permite destacar, para 1991 e 2001, o aumento da média e do desvio-padrão dos fluxos de *commuting* (*in* e *out*), em todas as classes, num e noutro período, indiciando, tal como foi anteriormente verificado, uma intensificação dos fluxos de *commuting* em geral, isto é, a densidade da rede de *commuting* aumentou.

Verifica-se ainda que a média dos fluxos de *in-commuting* é inferior, em todas as classes, à média dos fluxos de *out-commuting*, isto é, a rede de *commuting* regista mais fluxos em termos de saídas (*outdegree*) do que em termos de entradas (*indegree*).

Em termos de classes de *commuting*, a média e o desvio-padrão dos fluxos de *commuting* registam valores mais elevados, nas classes 3 e 4, em 1991 e nas classes 3, 4 e 5, em 2001, sugerindo, nos dois períodos em análise, uma intensificação dos fluxos em nós de maior dimensão.

Constata-se ainda que a classe 1 é, em 1991 e 2001, a classe que, comparativamente às restantes, regista os valores médios e desvios-padrão mais baixos, não obstante o facto de ser a classe que agrupa o maior número de nós da rede de *commuting*, evidenciando um sistema urbano constituído, maioritariamente e em termos de *commuting*, por nós intermédios ou de reduzida dimensão e com poucos centros polarizadores de emprego. Por sua vez, a classe 2 que, em 1991, era constituída pelos municípios de Almada, Cascais, Gondomar, Maia, Matosinhos, Seixal e Vila Nova de Gaia e, a nova classe 2 em 2001, pelos mesmos municípios de 1991 e ainda os municípios de Amadora, Loures, Odivelas, Oeiras e Vila Franca de Xira, a registarem valores médios de *out-commuting* que duplicam os valores médios de *in-commuting*, sugerindo um padrão de comportamento destes nós, mais “preponderante” em termos de saídas (*outdegree*) do que em termos de entradas (*indegree*), num e noutro período.

Ainda, em 1991, a classe 3 (constituída pelos municípios de Amadora, Loures, Oeiras e Sintra) regista um valor médio de *out-commuting* que triplica o valor de *in-commuting*, evidenciando a posição destes municípios enquanto “emissores” de fluxos, enquanto a classe 4 (constituída pelo município de Lisboa) surge como classe “central” em termos de *in-commuting* ao registar 277 980 entradas, logo seguida da classe 5 (constituída pelo município do Porto) a registar 113 194 entradas. Já em 2001, a classe 3 (constituída pelo município de Lisboa) e a classe

4 (constituída pelo município do Porto), evidenciam, tal como em 1991, as suas posições de “liderança” em termos de *in-commuting* ou *indegree*.

Por último, em 2001, a classe 5 constituída pelo município de Sintra assume uma posição de “destaque” em termos de *out-commuting* ou *outdegree*, ao registar, 97 417 saídas, isto é, Sintra é o município com o maior grau nodal de saídas (em ambos os períodos em análise).

Resumindo, verifica-se que os municípios de Lisboa e Porto são os nós que registam quer em 1991, quer em 2001 os valores máximos *indegree*, isto é, os maiores graus nodais de entradas. Estes valores confirmam assim as posições de “liderança” ocupadas por estes municípios enquanto nós polarizadores de emprego. Em contrapartida, e em ambos os períodos, o município de Sintra é aquele que regista o valor máximo *outdegree*, isto é, o maior grau nodal de saídas, sendo como tal o principal nó “emissor” de emprego.

Por outro lado, a classe 2, que em 1991 era constituída pelo agrupamento de municípios de Almada, Cascais, Gondomar, Maia, Matosinhos, Seixal e Vila Nova de Gaia e a nova classe 2, em 2001, que passou a integrar também os municípios de Amadora, Loures, Odivelas, Oeiras e Vila Franca de Xira, a evidenciar, para além do aumento da dispersão nodal, um padrão de *commuting* similar por parte destes novos municípios, isto é, um aumento da polarização do emprego em nós de maior dimensão, tal como anteriormente já havia sido referido.

## 5. CONCLUSÕES

Este trabalho teve como objetivo principal a avaliação do policentrismo funcional em Portugal continental, recorrendo para tal à SNA e à *Cluster Analysis*. As análises efetuadas e os resultados obtidos sugerem que os fluxos de *commuting* aumentaram entre 1991 e 2001, traduzido no aumento dos movimentos intramunicipais (+7,1%) sobretudo dos movimentos intermunicipais (+48,5%). Regista-se assim o aumento da densidade (conectividade) da rede de *commuting*, de 1991 para 2001, indiciando uma intensificação do número de ligações ou dos fluxos de *commuting*, não obstante o facto de se verificar a inexistência de interação funcional entre alguns municípios e da existência de outros com valores de *commuting* insignificantes. Os resultados obtidos permitem também destacar os municí-

pios de Lisboa e Porto, enquanto nós que registam, quer em 1991, quer em 2001, os valores máximos *indegree*, isto é, os maiores graus nodais de entradas. Estes valores confirmam assim as posições “centrais” e de “liderança” ocupadas pelos municípios de Lisboa e Porto enquanto nós polarizadores de emprego. Em contrapartida, e em ambos os períodos, o município de Sintra, é aquele que regista o valor máximo *outdegree*, isto é, o maior grau nodal de saídas, sendo como tal o principal nó “emissor” de emprego.

Verifica-se ainda que a rede de *commuting* é mais dispersa e mais *clusterizada* em 2001, comparativamente a 1991, dado o maior grau de proximidade (*closeness centralization*) e o menor grau de intermediação (*betweenness centralization*) em 2001 relativamente a 1991, sendo no entanto a intermediação maior para a rede de *commuting* com menos de 3500 *commuters*, indiciando ou uma diminuição dos fluxos de *commuting* e de emprego em nós intermédios ou pequenos (caso da rede de *commuting* com menos de 3500 *commuters*), ou um aumento desses fluxos em nós de maior dimensão (caso da rede de *commuting* com mais de 3500 *commuters*), ou a localização do emprego em nós com menores dificuldades de *commuting*. Regista-se ainda uma maior centralização e polarização dos fluxos de *commuting* e de emprego, na rede de *commuting* com menos de 3500 *commuters* e, em geral, em termos de fluxos de entrada (*indegree*) do que em termos de fluxos de saída (*outdegree*), sendo no entanto menos central em 1991 e, como tal, mais dispersa em 2001 (aumento do número de nós que integram a rede de *commuting* com mais de 3500 *commuters*). Observa-se também um grau de aglomeração (*clustering coefficient*) superior em 2001, evidenciando uma rede de *commuting* mais *clusterizada* em 2001 do que em 1991.

Genericamente, os resultados sugerem que o sistema urbano do continente português é constituído, maioritariamente e em termos de *commuting*, por nós intermédios ou de reduzida dimensão e com poucos centros polarizadores de emprego (rede de *commuting* com menos de 3500 *commuters* concentra cerca de 90% dos nós da rede geral de *commuting*). O mesmo sistema urbano apresenta, de 1991 para 2001, uma rede de *commuting* mais densa (os fluxos de *commuting* aumentaram), com menor necessidade de intermediação nas deslocações (fundamentalmente entre nós de maior dimensão e que apresentam maior grau de polarização do emprego), menos centralizada, mais dispersa e mais *clusterizada* ou aglomerada.

Refira-se, por último, e como sugestão de investigação futura, a possibilidade de consideração conjunta de indicadores de dimensão morfológica e dimensão funcional de policentrismo. Uma outra alternativa é a utilização, se disponíveis, de outras variáveis explicativas do policentrismo funcional (por ex., viagens de negócios, *e-mails* de negócios, tráfego ferroviário ou rodoviário de passageiros, provisão de serviços avançados de produção, etc.). Por fim, uma sugestão em termos de SNA seria a utilização de outras medidas de análise e avaliação de redes, como por exemplo, a análise de subgrupos ou de *n-Cliques*.

## BIBLIOGRAFIA

- Albergaria, H. (1999), “A dinâmica populacional das Cidades do Continente Português”, *Revista de Estatística*, Vol. 2, 47-66.
- Bailey, N. e Turock, I. (2001), “Central Scotland as a polycentric urban region: useful planning concept or chimera?” *Urban Studies*, Vol. 38, n.º 4, 697-715.
- Baumont, C., Ertur, C. e Le Gallo, J. (2004), “Spatial Analysis of Employment and Population Density: The case of the Agglomeration of Dijon 1999”, *Geographical Analysis*, n.º 36, 146-176.
- Camagni, R. (1992), *Economia Urbana: Principi e Modelli Teorici*, La Nuova Itália Scientifica, Roma.
- Camagni, R. e Salone, C. (1993), “Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework”, *Urban Studies*, Vol. 30, n.º 6, 1053-1064.
- Carmo, R. (2008), “Da escala ao Território: para uma reflexão crítica do policentrismo”, *Análise Social*, Vol. 43, n.º 4, 775-793.
- Castells, M. (1997), “Reestructuración económica, revolución tecnológica y nueva organización del territorio”, *ILPES – CEPAL, Documento CPRD*, n.º 96, Santiago de Chile.
- Champion, A. G. (2001), “A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations”, *Urban Studies*, Vol. 38, n.º 4, 657-677.
- Davoudi, S. (2003), “Polycentricity in European Spatial Planning: From an Analytical Tool to a Normative Agenda”, *European Planning Studies*, Vol. 11, n.º 8, 979-999.
- De Nooy, W., Mrvar, A. e Batagelj, V. (2005), *Exploratory Social Network Analysis with Pajek*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Delgado, A.P. e Godinho, I. (2006), “Long term evolution of the size distribution of Portuguese cities”, *Investigação – Trabalhos em Curso*, n.º 230, Faculdade de Economia do Porto.
- Dematteis, G. (1991): “Sistemi locali nucleari e sistemi a rete. Un contributo geografico all’interpretazione delle dinamiche urbane”, in C. S. Bertuglia e A. La Bella (ed.), *I Sistemi Urbani*, Franco Angeli, Milão, 417-441.
- Dieleman, F. e Faludi, A. (1998), “Polynucleated metropolitan regions within Northwest Europe: theme of the spatial Issue”, *European Planning Studies*, n.º 6, 365-377.
- Dieleman, F. e Mustered, S. (1992), “The restructuring of Randstad Holland”, in F. Dieleman e S. Mustered (ed.), *The Randstad: A Research and Policy Laboratory*, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, 1-16.
- Domingues, A. (2008) “Urbanização extensiva – uma nova escala para o planeamento”, *CITTA 1st Annual Conference on Planning Research*, Maio, Porto.
- EDEC (1999), *Regulamento (CE) n.º 1783/199 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Julho de 1999*, Jornal Oficial das Comunidades Europeias, Esquema

- de Desenvolvimento do Espaço Comunitário, Comissão Europeia, Bruxelas.
- ESDP (1999), *Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, European Spatial Development Perspective, Comissão Europeia, Bruxelas.
- Eskelinen, H. e Fritsch, M. (2009), “Polycentricity in the North-eastern Periphery of the EU Territory”, *European Planning Studies*, Vol. 17, n.º 4, 605-619.
- ESPON (2005), *Potentials for polycentric development in Europe – Final Report 1.1.1*, European Spatial Planning Observation Network, Comissão Europeia, Bruxelas.
- EU (2007), *Territorial Agenda of the European Union: Towards a More Competitive and Sustainable Europe of Diverse Regions*, Ministers Responsible for Spatial Development, Comissão Europeia, Bruxelas.
- Faludi, A. (2006), “From European spatial development to territorial cohesion policy”, *Regional Studies*, Vol. 40, n.º 6, 667-678.
- Ferrão, J. (1992), *Serviços e Inovação. Novos Caminhos para o Desenvolvimento Regional*, Celta Editora, Oeiras.
- Ferrão, J. e Sá Marques, T. (2003), *Sistema Urbano Nacional: Síntese*, Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU), Lisboa.
- Freeman, L. C. (2006), *The Development of Social Network Analysis: A Study in the Sociology of Science*, Empirical Press, Vancouver.
- Giuliano, G. e Small, K. (1991), “Subcenters in the Los Angeles Region”, *Regional Science and Urban Economics*, Vol. 21, n.º 2, 163-182.
- Gordon, P. e Richardson, H.W. (1996), “Beyond polycentricity: the dispersed metropolis, Los Angeles, 1970-1990”, *Journal of American Planning Association*, Vol. 62, n.º 3, 289-295.
- Green, N. (2007), “Functional Polycentricity: A Formal Definition in Terms of Social Network Analysis”, *Urban Studies*, Vol. 44, n.º 11, 2077-2103.
- Guillain, R., Gallo, J. L. e Boiteux-Orain, C. (2004), *The evolution of the spatial and sectoral patterns in Ile-de-France over 1978-1997*, 50th North American Meetings of the Regional Science Association International (RSAI), Philadelphia, United States.
- Hague, C. e Kirk, K. (2003), *Polycentricity scoping study*, London: Office of the Deputy Prime Minister.
- Hall, P. e Pain, K. (2006), *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-city Regions in Europe*, Earthscan Publications Ltd., London
- Hall, P., Pain, K. e Green, N. (2006), “Anatomy of the polycentric Metropolis. Eight Mega-City Regions in Overview”, in Hall, P. e Pain K. (ed.), *The Polycentric Metropolis – learning from mega-city regions in Europe*, 19-52, Earthscan, London
- Hoyler, M., Freytag, T. e Mager, C. (2008a), “Connecting Rhine-Main: The Production of Multi – Scalar Polycentricities through Knowledge-Intensive Business Services”, *Regional Studies*, Vol. 42, n.º 8, 1095-1111
- Hoyler, M., Kloosterman, R.C. e Sokol, M. (2008b), “Polycentric Puzzles – Emerging Mega-City Regions Seen through the Lens of Advanced Producer Services”, *Regional Studies*, Vol. 41, n.º 8, 1055-1064
- Hoyt, H. (1939), *The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities*, U. S. Government Printing Office, Washington
- INE (1991, 2001), *Recenseamentos Gerais da População*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- INE e MOPHT (2003), *Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto: 1991-2001*, Instituto Nacional de Estatística e Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Lisboa.
- Kloosterman, R. e Musterd, S. (2001), “The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda”, *Urban Studies*, Vol. 38, n.º 4, 623-633
- Maroco, J. (2007), *Análise estatística com utilização do SPSS*, 3.ª ed., Edições Sílabo, Lisboa.
- McDonald, J. F. (1987), “The Identification of Urban Employment Subcenters”, *Journal of Urban Economics*, n.º 21, 242-258.
- McDonald, J. F. e Prather, P. (1991), *A Polycentric Employment Density Model for the Chicago Urbanized Area*, University of Illinois, Chicago.
- McMillen, D.P. e McDonald, J.F. (1998), “Suburban Subcenters and Employment Density in Metropolitan Chicago”, *Journal of Urban Economics*, n.º 43, 157-180.
- McMillen, D.P. e Smith, S. (2003), “The Number of Subcenters in Large Urban Areas”, *Journal of Urban Economics*, n.º 3, 321-338.
- Meijers, E. (2007), *Synergy in Polycentric Urban Regions: Complementarity, Organising Capacity and Critical Mass – Sustainable Urban Areas*, Vol. 13, IOS Press, Amsterdam.
- Meijers, E. (2008), “Measuring Polycentricity and its Promises”, *European Planning Studies*, Vol. 16, n.º 9, 1313-1323.
- Meijers, E. e Romein, A. (2003), “Realizing Potential: building organizing capacity in polycentric urban regions”, *European Urban and Regional Studies*, Vol. 10, n.º 2, 173-186
- Meijers, E. e Sandberg, K. (2008), “Reducing regional disparities by means of polycentric development: Panacea or placebo?” *Science Regionali: The Italian Journal of Regional Science*, Vol. 7, n.º 2, 71-96.
- Mérenne-Schoumaker, B. (1996), *La localisation des Services*, Nathan Université, Paris
- Modarres, A. (2003), “Policentricity and Transit Service”, *Transportation Research Part A*, n.º 37, 841-864.
- Parr, J. (2004), “The Polycentric Urban Region A Closer Inspection”, *Regional Studies*, Vol. 38, n.º 3, 231-240.
- Patuelli, R., Reggiani, A., Gorman, S. P., Nijkamp, P. e Bade, F.J. (2007), “Network Analysis of Commuting Flows: A Comparative Static Approach to German Data”, *Networks and Spatial Economics*, n.º 7, 315-331
- PNPOT (2007), *Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território*, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Lisboa.
- Polis XXI (2008), *Portugal – Política de Cidades Polis XXI 2007-2013*, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Lisboa.

- Richardson, H. (1988), "Monocentric vs. policentric models: The future of urban economics in regional science", *The Annals of Regional Science*, Vol. 22, n.º 2, 1-12
- Roberts, M., Lloyd-Jones, T., Erickson, B. e Nice, S. (1999), "Place and space in the networked city: Conceptualizing the integrated metropolis", *Journal of Urban Design*, Vol. 4, n.º 1, 51-66.
- Sá Marques, T. e Figueiredo, A. (2002), "National Urban System: Medium Sized Cities and Territorial Dynamics", *Colecção Estudos 4*, Direcção Geral do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Urbano, Lisboa.
- Sharma, S. (1996), *Applied Multivariate Techniques*, John Wiley & Sons (ed.), New York.
- Shin, K. e Timberlake, M. (2000), "World Cities in Asia: Cliques, Centrality and Connectedness", *Urban Studies*, Vol. 37, n.º 12, 2257-2285.
- Waddell, P. e Vibbooti, S. (1993), "Employment dynamics, spatial restructuring, and the business cycle", *Geographical Analysis*, Vol. 25, n.º 1, 35-52.
- Wasserman, S. e Faust, K. (1994), *Social network analysis: methods and applications*, Structural Analysis in the Social Sciences, n.º 8, Cambridge University Press, Cambridge.
- Waterhout, B., Zonneveld, W. e Meijers, E. (2005), "Polycentric development policies in Europe: Overview and debate", *Built Environment*, Vol. 31, n.º 2, 163-173.

# GENDER WAGE AND PRODUCTIVITY DIFFERENTIALS IN THE PORTUGUESE TOURISM INDUSTRY<sup>1,2</sup>

## DESIGUALDADES DE GÉNERO NOS SALÁRIOS E NA PRODUTIVIDADE NA INDÚSTRIA DO TURISMO EM PORTUGAL

**Raquel Mendes**

Professora Adjunta

Escola Superior de Gestão, Instituto Politécnico do Cávado e do Ave, Campus do IPCA  
rmendes@ipca.pt

**Laurentina Vareiro**

Professora Adjunta

Escola Superior de Gestão, Instituto Politécnico do Cávado e do Ave, Campus do IPCA  
lvareiro@ipca.pt

### ABSTRACT/RESUMO

The objective of this paper is to provide empirical evidence on the determinants of gender wage inequality in the Portuguese tourism industry. Relying on firm-level wage equations and production functions, gender wage and productivity differentials are estimated and then compared in order to infer whether observed gender disparities are justifiable on the grounds that women are relatively less productive than men, or instead disparities are due to gender wage discrimination. This approach is applied to tourism industry data gathered in the matched employer-employee data set *Quadros de Pessoal* (Employee Records). The main findings indicate that female employees in the tourism industry in Portugal are less productive than their male colleagues and that gender differences in wages are fully explained by gender differences in productivity.

Keywords: Gender, Productivity, Tourism, Production Function, Wage Discrimination, Wage Gap.

*JEL Codes: J24, J31, J71, L83*

O objetivo deste trabalho é fornecer evidência empírica sobre os determinantes da desigualdade salarial entre géneros na indústria portuguesa do turismo. Com base nas equações salariais e nas funções de produção estimadas ao nível da empresa, as diferenças salariais e de produtividade entre homens e mulheres são estimadas e comparadas de modo a inferir se as disparidades salariais observadas são justificáveis pelo facto de as mulheres serem relativamente menos produtivas do que os homens, ou se as disparidades são atribuíveis à discriminação salarial. Este método é aplicado aos dados da indústria do turismo incluídos nos Quadros de Pessoal. As principais conclusões indicam que as mulheres na indústria do turismo em Portugal são menos produtivas do que os homens e que as diferenças salariais são totalmente explicadas por diferenças na produtividade.

Palavras-chave: Género, Produtividade, Turismo, Função de Produção, Discriminação Salarial, *Gap* Salarial.

*Códigos JEL: J24, J31, J71, L83*

<sup>1</sup> The authors thank the Portuguese Ministry of Labor and Social Solidarity for the access to the data set used in this paper. The access to the data was provided by the protocol signed between the Ministry and the University of Minho. The authors are also grateful for the helpful comments and suggestions made by the two anonymous referees that carefully revised the earlier version of this paper.

<sup>2</sup> An earlier version of this paper was presented at the 16<sup>th</sup> APDR Congress, "Spaces of hinge, borders channels or nodes", University of Madeira, Funchal, Portugal, July 5<sup>th</sup> to 10<sup>th</sup> 2010.

## 1. INTRODUCTION

Gender equality has been on the political agenda of Portuguese governments over the past thirty years, and it is regarded as a fundamental element of the development of society and the improvement of the quality of democracy. The country's Constitution of 1976 promoted gender equality as one of its fundamental principles, ensuring women's full legal equality. From the late 1970s onwards, national legal commissions have been set up to promote equal employment opportunities, and national legislation has been passed in order to foster the equality for both sexes.

These factors have contributed to the improvement of the position of women in the Portuguese society. Female labor market participation in Portugal ranks among the highest within the European Union. Additionally, statistics reveal an upward trend in women's qualifications as a result of greater levels of tertiary education and a larger portion of women occupying jobs that require higher skills (Mendes, 2007).

Despite the evidence of female progress with regard to their role in the Portuguese labor market in most developed countries, gender inequality remains. Women have not yet attained full social and economic equality, and their productivity potential is not used at its best. Although women represent an important economic resource for the improvement of society, their role continues underdeveloped. Women are still less likely to be employed than men, and occupational gender segregation continues, with women underrepresented in positions that require higher qualifications and overrepresented in jobs that are traditionally labeled as female jobs (Mendes, 2007). Furthermore, women continue to earn less than their male counterparts. Statistics show that Portugal displays a persistent gender wage gap, particularly with regard to its private sector.

The aim of this paper is to offer new empirical evidence on the determinants of gender wage inequality in the Portuguese tourism industry. The objective is to investigate whether higher relative wages of male employees are attributable to the effects of wage discrimination, or instead relatively higher male wages are justifiable on the grounds that men are relatively more productive than their female colleagues. Based on the standard human capital wage equation framework, whereby wages are regressed on productivity-related characteristics, previous research on gender wage disparities in Portugal (Kiker and Santos, 1991; Mendes, 2009; Vieira *et al.*, 2005; Vieira and Pereira, 1993) indicates substantially large unexplained wage gaps, implying that wage discrimination is a major explanation for the observed wage disparities between men and women. Given the potential limitations of the standard wage equation framework in accurately measuring gender productivity differentials and thus gender wage discrimination, an alternative empirical approach is pursued in this paper. Wage and productivity differentials between male and female labor are estimated and compared to determine if the

observed wage gap reflects gender differences in the levels of productivity rather than wage discrimination against female employees. By directly exploring the relationship between wages and productivity, further insights are gained in relation to the Portuguese gender wage gap.

The approach is applied to the tourism industry data<sup>3</sup> gathered in the matched employer-employee data set *Quadros de Pessoal* (Employee Records). An analysis of gender wage disparities in the tourism industry is of particular interest given that the sector emerges with a predominant share of female employees (Santos and Varejão, 2007).

The remaining part of this paper is divided into five sections. Section 2 briefly describes employment in the tourism industry in Portugal. Sections 3 and 4 outline the methodological framework used to estimate firm-level wage equations and production functions that yield gender wage and productivity differentials. Section 5 presents the firm-level descriptive statistics and discusses the empirical results. Section 6 concludes the paper.

## 2. EMPLOYMENT IN THE TOURISM INDUSTRY

In Portugal, tourism represents a major economic activity, with an enormous growth potential, in terms of wealth and employment. According to Lopes (2010), tourism reveals its importance not only with regard to the GDP, but also in relation to total employment (representing about 10% in both cases). The tendency is for this importance to grow in coming years.

In relation to employment, the importance of tourism is revealed by the indicator "sector employment/active population", with the tendency of the occupation status of people in this sector to grow over time. "With effect, from 2000 to 2006, employment in tourism activities, measured in terms of jobs, had an average annual increase of 2,3% (56,500 more jobs in 2006 than at the beginning of the period considered)" (Lopes, 2010, p. 41).

A significant proportion of jobs in the tourism industry are occupied by women. Several studies undertaken with regard to different economies, including the United Kingdom (Doherty and Stead, 1998), Spain (Muñoz-Bullón, 2009), and Portugal (Varejão and Santos, 2007), show that the tourism industry is characterized by a higher percentage of female employees. With regard to the Portuguese tourism industry, women represent on average about 65% of the total number of employees in each firm (Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, 2007).

Other characteristics of this segment of the labor market, according to Campos-Soria *et al.* (2009), are the labor precariousness, the low level of education, low wages and high occupational segregation. This is clearly also the

<sup>3</sup> The tourism industry is represented by observations regarding the economic sector "hotels and restaurants", defined by the Portuguese classification of economic activities (Instituto Nacional de Estatística, 2003).

case with the tourism labor market in Portugal (Santos and Varejão, 2007):

- Women have a higher share in all sub-sectors of the tourism industry (e.g., accommodation, catering);
- The average duration of the on-going employment relationships is relatively short in tourism (4,2 years in tourism compared to an average of 7,3 years in the economy as a whole);
- The structure of employment by education levels is clearly dominated by low average schooling (no more than 6 years of education);
- Despite their overall higher share, women are under-represented in top-level occupations and represent a large majority of workers in laborer positions.

### 3. GENDER WAGE DISCRIMINATION AND PRODUCTIVITY DIFFERENTIALS

Most studies that analyze the wage gap between men and women focus on wage equations that are estimated as a function of individual-level data. Typically, wages are regressed on human capital characteristics, such as education and experience, and on other productivity-related traits. These standard wage equations allow researchers to decompose gender wage gaps into explained and unexplained components (Oaxaca, 1973). The explained component captures the portion of the wage gap that is due to differences in the levels of male and female labor market characteristics, whereas the unexplained component represents the portion of the gap that cannot be accounted for on the basis of those differences. The unexplained component is often interpreted as a measure of wage discrimination, whereby equally productive workers are paid differently.

Caution should be taken, however, when interpreting the unexplained component of the gap as wage discrimination. This residual portion of the gap may be due to wage discrimination, but it may also be a result of unmeasured or unobserved levels of productivity that differ between male and female employees. To be an exact measure of discrimination, all factors that determine wages must be accounted for. If for some reason they are not (e.g., data set limitations), then the unexplained component will reflect these omitted determinants, and the true effect of wage discrimination will be overstated.

The possibility that the failure of these wage equations to explain the entire wage gap is due to omitted productivity-related variables rather than to wage discrimination motivates the search for more accurate measures of labor productivity. In this context, Hellerstein and Neumark (1999) use a different approach in their analysis of gender wage differentials in Israeli manufacturing. Based on direct estimations of labor productivity, this approach represents a departure from the standard individual-level wage equation framework applied in most of the existing studies on wage gaps. Relying on firm-level wage equations and production functions, the authors estimate and

compare gender wage and productivity differentials to test for wage discrimination<sup>4</sup>. In subsequent research, Hellerstein *et al.* (1999) extend the empirical analysis to data on U.S. manufacturing. Although both studies conclude that female productivity is lower than male productivity, the evidence on wage discrimination is not consensual. Hellerstein and Neumark (1999) find that the gender wage gap corresponds to a gender productivity gap of approximately the same size. They therefore conclude that wage discrimination is not an explanation for wage disparities between male and female employees and that women's lower pay may be explained by their lower levels of productivity. In contrast to these findings, Hellerstein *et al.* (1999) report that gender wage differentials are larger than the corresponding productivity differentials, indicating that women are subject to wage discrimination in U.S. manufacturing. Hellerstein and Neumark (2007) update previous findings on wage discrimination for U.S. manufacturing based on a new matched employer-employee data set, reporting findings similar to those reported in Hellerstein *et al.* (1999).

A small body of economic literature builds on the empirical framework applied in the two studies described above, estimating and comparing wage and productivity differentials for other countries: Haegeland and Klette (1999) for Norway, Ilmakunnas and Maliranta (2005) for Finland, and McDevitt *et al.* (2009) for Canada. As in Hellerstein and Neumark (1999) and Hellerstein *et al.* (1999), the three studies conclude that women are less productive than their male co-workers. However, while Haegeland and Klette (1999) and Ilmakunnas and Maliranta (2005)<sup>5</sup> find no statistical evidence of gender wage discrimination, McDevitt *et al.* (2009) conclude that the wage gap between males and females is attributable to this form of labor market discrimination.

Given the standard wage equation framework's potential limitations in accurately measuring gender productivity differentials and therefore gender wage discrimination, this paper applies an empirical strategy similar to that of Hellerstein and Neumark (1999) and Hellerstein *et al.* (1999). The approach is described in the section that follows.

### 4. METHODOLOGICAL FRAMEWORK

The methodological approach applied in this paper is aimed at testing for gender wage discrimination in the Portuguese tourism industry. More precisely, the approach is used to investigate whether higher relative wages of male employees are justifiable on the grounds that men are relatively more productive than their female colleagues, or instead relatively higher male wages are attributable to the effects of wage discrimination.

<sup>4</sup> Hellerstein and Neumark (1995) use the same data and empirical framework to compare wage and productivity differentials among workers of different age groups.

<sup>5</sup> Ilmakunnas and Maliranta (2005) conclude that this result is not robust with regard to fixed effects estimation.

The novelty of this approach in relation to the standard wage equation methodology applied in most studies on gender wage gaps is the direct estimation of labor productivity based on a production function framework. The basic idea of the approach is to estimate and compare wage and productivity differentials between male and female employees. Firm-level production functions are used to estimate gender productivity differentials, whereas the corresponding wage differentials are estimated based on wage equations at the firm-level<sup>6</sup>. The comparison of the estimated wage and productivity differentials is used to test for wage discrimination against female employees. Findings of relatively larger wage differentials, whereby gender differences in the levels of productivity are not sufficiently large enough to fully explain gender differences in wages, are consistent with the discrimination hypothesis.

#### 4.1. FIRM-LEVEL WAGE EQUATION

As referred earlier on, the current study applies an empirical framework similar to that of Hellerstein and Neumark (1999) and Hellerstein *et al.* (1999). However, rather than estimating firm-level wage equations and production functions based on non-linear regression methods, this study performs the estimations using linear methods as in McDevitt *et al.* (2009). Hence, the firm-level wage equation is derived as follows. The firm's total wage bill ( $W$ ) is expressed as:

$$W = w^m M + w^f F \quad (1)$$

where  $M$  and  $F$  represent the firm's total number of male and female employees, respectively, and  $w^m$  and  $w^f$  are the average paid male and female wages<sup>7</sup>. To simplify derivation, it is assumed that the firm's total labor force ( $L$ ) is differentiated based on only one demographic characteristic, gender. Given that  $M = L - F$ , it follows that:

$$W = w^m L + (w^f - w^m) F \quad (2)$$

Dividing both sides of equation (2) by  $L$  allows equation (2) to be expressed as:

$$\frac{W}{L} = w^m \left[ 1 + \left( \frac{w^f}{w^m} - 1 \right) \frac{F}{L} \right] \quad (3)$$

By letting  $w$  stand for the firm's wage bill per employee ( $w = W/L$ ), by allowing  $\delta^f$  to represent the relative female-male wage differential [ $\delta^f = (w^f/w^m) - 1$ ], and by using  $s^f$  to denote the female share of the firm's total labor force ( $s^f = F/L$ ), equation (3) may be written the following way:

$$w = w^m (1 + \delta^f s^f) \quad (4)$$

The logarithmic transformation of equation (4) yields:

$$\ln w = \ln w^m + \ln (1 + \delta^f s^f) \quad (5)$$

Defining  $\theta$  as the log wage of the reference group, and assuming the approximation  $\ln(1 + \delta^f s^f) \approx \delta^f s^f$ , it follows that:

$$\ln w = \theta + \delta^f s^f \quad (6)$$

By controlling for other determinants of the firm's wages besides labor force composition, the estimable firm-level wage equation is defined as:

$$\ln w = \theta + \delta^f s^f + \beta X + \mu \quad (7)$$

where  $X$  represents a matrix of characteristics that affect the firm's wages other than labor force composition (e.g., firm location, firm size),  $\beta$  is the corresponding vector of coefficients to be estimated, and  $\mu$  is the error term with mean value equal to zero and constant variance.

As referred earlier on, equation (7) is derived based on the assumption that the firm's labor force is differentiated solely on the basis of gender. By relaxing this assumption, other demographic characteristics of the labor force (e.g., education, age) are included in the firm-level wage equation specification. In the general case, workers have various demographic characteristics ( $k = 1, \dots, K$ ) and are divided into different groups ( $j = 1, \dots, J$ ) based on each one of these characteristics. The share of employees in group  $j$  in terms of characteristic  $k$  is denoted by  $s^{jk}$ , whereas  $\delta^{jk}$  represents the relative wage differential between the reference group and group  $j$  in terms of characteristic  $k$ <sup>8</sup>.

<sup>6</sup> By focusing on firm-level wage equations, it is possible to jointly estimate wage equations and production functions. This joint estimation allows for formal tests on the equality of the coefficients of the wage equations and production functions. Hellerstein *et al.* (1999) consider that by jointly estimating firm-level wage equations and production functions, potential biases introduced by unobservable effects regarding wages and production will affect the estimations in a similar manner.

<sup>7</sup> The firm's total wage bill represents the aggregation of the individual-level wage equation over all workers employed at the firm (Hellerstein *et al.*, 1999). The individual-level wage equation is expressed as  $W_i = w^m M_i + w^f F_i$ , where  $W_i$  represents the average wage of employee  $i$ ,  $M_i$  and  $F_i$  are dummy variables for male and female employees, respectively, and  $w^m$  and  $w^f$  are the average paid male and female wages. Summing this equation over all workers employed at the firm yields the firm's total wage bill (equation 1).

<sup>8</sup> As in Hellerstein *et al.* (1999), it is assumed that wage differentials between two types of employees within one demographic group are equal to the wage differentials between those same two types of employees within another demographic group. For example, the wage differentials between young aged women and young aged men are assumed to be equal to the wage differentials between old aged women and old aged men. Similarly, the wage differentials between young aged women and old aged women are assumed to be equal to the wage differentials between young aged men and old aged men. It is also assumed that the share of employees in a firm defined by one demographic group is constant across all other demographic groups.

The group  $j=1$  corresponds to the reference group. Thus, the firm-level wage equation estimated for the empirical analysis undertaken in this study is equal to:

$$\ln w = \theta + \sum_{k=1}^K (\delta^{2k} s^{2k} + \dots + \delta^{jk} s^{jk}) + \beta X + \mu \quad (8)$$

#### 4.2. FIRM-LEVEL PRODUCTION FUNCTION

Assuming the Cobb-Douglas functional form, the production function can be expressed in logarithms as:

$$\ln Y = \ln A + \alpha_L \ln L' + \alpha_K \ln K \quad (9)$$

where  $Y$  is value added,  $L'$  is effective labor input,  $K$  is capital input, and  $A$  represents determinants of value added other than labor and capital.

The effective labor input term ( $L'$ ) allows for quality and quantity dimensions of labor. For simplicity, this term is derived assuming that labor inputs are differentiated exclusively on a gender basis. It is also assumed that different types of labor are perfectly substitutable inputs, but with potentially different marginal productivities. Defining males as the reference group and scaling its marginal productivity equal to 1, it follows that:

$$L' = M + \frac{p^f}{p^m} F \quad (10)$$

where  $M$  and  $F$  represent the firm's total number of male and female employees, respectively, and  $p^f/p^m$  is the relative marginal productivity of females<sup>9</sup>. Given that  $M = L - F$ , the effective labor input may be further written as:

$$L' = L \left[ 1 + \left( \frac{p^f}{p^m} - 1 \right) \frac{F}{L} \right] \quad (11)$$

Letting the term  $\varphi^f$  represent the relative female-male productivity differential [ $\varphi^f = (p^f/p^m) - 1$ ], and using  $s^f$  to denote the female share of the firm's total labor input ( $s^f = F/L$ ), it results that:

$$L' = L(1 + \varphi^f s^f) \quad (12)$$

Substituting equation (12) into equation (9) yields:

$$\ln Y = \ln A + \alpha_L \ln L + \alpha_L \ln(1 + \varphi^f s^f) + \alpha_K \ln K \quad (13)$$

A few additional steps are needed to derive the firm-level production function estimated in this paper. Given that data on capital input is not available in the data set *Quadros de Pessoal*, the corresponding term is dropped. Constant returns to labor are imposed, and it is assumed that  $\ln(1 + \varphi^f s^f) \approx \varphi^f s^f$ . Considering that the term  $A$  repre-

sents all other determinants of the firm's value added, the production function is further written:

$$\ln Y = \ln L + \varphi^f s^f + \gamma Z + v \quad (14)$$

where  $Z$  is a matrix of other determinants of value added (e.g., firm location, firm size),  $\gamma$  represents the corresponding vector of coefficients to be estimated and  $v$  is the error term.

In order to make the productivity differential analysis more directly comparable to the wage differential analysis, production is modeled on a per employee basis. Hence, by subtracting the term  $\ln L$  from both sides of equation (14), it results that:

$$\ln \frac{Y}{L} = \varphi^f s^f + \gamma Z + v \quad (15)$$

Finally, the assumption that labor inputs are differentiated based on gender alone is relaxed, and other demographic characteristics (e.g., education, age) are taken into account. Hence, employees are divided into different groups ( $j = 1, \dots, j$ ) based on each one of the various demographic characteristics ( $k = 1, \dots, K$ ). The group  $j = 1$  corresponds to the reference group. The estimable firm-level production function applied in the empirical analysis is defined as:

$$\ln y = \sum_{k=1}^K (\varphi^{2k} s^{2k} + \dots + \varphi^{jk} s^{jk}) + \gamma Z + v \quad (16)$$

where  $y$  represents the firm's value added per employee,  $s^{jk}$  represents the share of employees in group  $j$  in terms of characteristic  $k$ , and  $\varphi^{jk}$  represents the relative productivity differential between the reference group and group  $j$  in terms of characteristic  $k$ .

The estimation of equations (8) and (16) yields comparable measures of wage and productivity differentials. Given the specific objective of testing for gender wage discrimination, the key parameters to be estimated and compared are the relative female-male wage differentials ( $\delta^f$ ) and the relative female-male productivity differentials ( $\varphi^f$ ). Statistical evidence of relatively larger gender wage differentials is consistent with the wage discrimination theory, whereby gender differences in wages cannot be fully accounted for on the basis of gender differences in the levels of productivity.

## 5. EMPIRICAL EVIDENCE ON PORTUGUESE GENDER WAGE AND PRODUCTIVITY DIFFERENTIALS IN THE TOURISM INDUSTRY

### 5.1. DATA

The current study relies on micro data from the *Quadros de Pessoal* (Employee Records). The *Quadros de Pessoal* is an extensive data set provided by the Portuguese

<sup>9</sup> In this case, labor input is measured in male equivalent units.

Ministry of Labor and Social Solidarity. The data set is based on an annual employment survey that each firm in the Portuguese economy with paid personnel is legally obliged to fill in. Excluded from the legal obligation of answering the annual survey are both public administration and employers of domestic related services. For the remaining cases, firms are legally required to answer the employment survey in November of every year, based on information regarding the reference month of October.

The micro data gathered in the *Quadros de Pessoal* cover information at three different levels: the firm level, the establishment level, and the worker level. At the firm level, there is information on each firm's location, legal setting, establishments, employment, economic activity, year of constitution, and turnover. At the establishment level, the data cover information on the location, employment, and economic activity of each one of the firm's establishments. Reported data at the worker level include information on each worker's gender, nationality, occupation, professional situation, qualification, schooling, age, monthly wages (divided into several components), hours worked, and employment duration regime.

Several constraints were imposed on the total number of observations of the original data set. In relation to the worker's professional status, only wage earners were included in the analysis. Firm owners, unpaid family members, and active members of cooperatives were, therefore, dropped. Employers engaged in the firm's activities and members of cooperatives were not considered since the distinction between wages and profits may not be sufficiently clear and non-subjective. Given that wage inequality is the main theme of this paper, unpaid family members were also dropped from the original data set. Furthermore, only wage earners aged 15 to 64 were retained for the analysis undertaken.

Due to their low representation in the data set *Quadros de Pessoal*, observations related to the economic sectors of agriculture, forestry, fishery, mining, public administration, domestic service, and extra-territorial organizations were not included in the analysis. These economic sectors are not adequately covered by the annual survey since either they correspond to economic sectors explicitly excluded from the legal obligation to answer the annual survey, or they correspond to economic sectors that have a very low share of workers in total employment.

From a geographical point of view, the empirical study is focused on the Portuguese mainland and the autonomous regions of Azores and Madeira. Finally, and given the problems that the existence of missing values in the data set can bring to the computations to be performed, observations with missing data were also dropped from the original data set.

The current analysis is based on micro data from the *Quadros de Pessoal* for the year 2007. Table 1 presents firm-level descriptive statistics with regard to the tourism industry. The summarized statistics provide information for several variables used for the estimation of firm-level wage equa-

tions and production functions. Among the reported data are statistics for the firm's labor force composition (gender, education, age, tenure, and occupation), size, and location.

**TABLE 1. FIRM-LEVEL DESCRIPTIVE STATISTICS, 2007**

Characteristics (N = 23,338)	Mean
Ln wage bill per employee	6,21
Ln sales per employee	10,77
Gender (%)	
Male	35,00
Female	65,00
Education (%)	
≤ 4 years	85,17
6 years	13,36
9 years	0,18
12 years	0,37
≥ 15 years	0,92
Age (%)	
≤ 29 years	27,38
30 to 54 years	63,44
≥ 55 years	9,18
Tenure (%)	
≤ 4 years	61,93
5 to 9 years	22,21
≥ 10 years	15,86
Occupation (%)	
Executive civil servants, industrial directors, and executives	5,56
Professionals and scientists	0,18
Middle management and technicians	0,92
Administrative and related workers	5,01
Service and sales workers	73,51
Skilled workers, craftsmen, and similar	2,35
Machine operators and assembly workers	0,23
Unskilled workers	12,24
Region (%)	
North	27,28
Center	19,33
Lisbon	30,38
Alentejo	7,01
Algarve	10,46
Azores and Madeira	5,54

Source: Computations based on Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (2007).

In relation to gender, the statistics reveal that the firm's share of female employees in the tourism industry is higher than the male share. On average, women represent about 65% of the total number of employees in each firm.

With regard to educational attainment, a substantial portion of the firm's employees has no more than lower secondary education<sup>10</sup>. Also, employment in each firm is on average higher for workers aged 30 to 54, whereas a high share of the firm's employees has less than 5 years of tenure.

As for occupational distribution, the reported data for the tourism industry reveal that on average the occupation group "service and sales workers" accounts for the vast majority of employment in each firm, whereas the group "professionals and scientists" represents the lowest share of the firm's employees. Geographically, the majority of the firms are located in the Lisbon and Northern regions.

## 5.2. ESTIMATION OF WAGE AND PRODUCTIVITY DIFFERENTIALS

Table 2 presents the OLS joint estimation of the firm-level wage equation (equation 8) and firm-level production function (equation 16) for the tourism industry in 2007. The first column displayed represents the wage equation estimates, whereas the second column corresponds to the production function estimates. The dependent variable used for the wage equation is the natural logarithm of the wage bill per employee, whereas the dependent variable for the production function is the natural logarithm of turnover per employee<sup>11</sup>.

In order to ensure the exact comparability of the two sets of estimated coefficients, both specifications include identical independent variables. These variables reflect various demographic characteristics of the firm's labor force, as well as other determinants of the firm's wage bill and turnover, such as firm size and firm location<sup>12</sup>. The Appendix provides the description of the independent variables. Given the specific aim of testing for gender wage discrimination, the key parameters of interest for the current analysis are the coefficients on the share of female employees.

For the firm-level wage equation, the female coefficient represents the relative female-male wage differential ( $\delta^f$ ). According to the estimated results, this differential is negative. This indicates that female employees are paid less than their male colleagues. The results therefore reveal that firms with relatively higher shares of female employees have lower wage bills per employee. According to the female coefficient (-0,059), if the share of female workers increases by 10 percentage points, the firm's wage bill per employee will decrease by about 0,6 percent.

<sup>10</sup> Secondary education corresponds to 12 years of schooling.

<sup>11</sup> Haltiwanger *et al.* (1999, 2007) also use the variable turnover as a proxy for value added in the production function specification applied in their investigation of the relationship between the firm's productivity levels and labor force composition.

<sup>12</sup> The firm's employees are divided into different groups based on five demographic characteristics: gender, education, age, tenure, and occupation. Hence, the employees are classified into two gender groups, five education groups, three age groups, three tenure groups, and eight occupation groups.

**TABLE 2. OLS WAGE EQUATION AND PRODUCTION FUNCTION ESTIMATES, 2007**

Independent variable	ln(W/L)	ln(T/L)
Constant	6,150** (755,27)	10,803** (409,59)
Gender (Shmale omitted)		
Shfemale	-0,059** (-16,01)	-0,105** (-8,80)
Education (Shed4 omitted)		
Shed6	0,065** (13,56)	0,088** (5,61)
Shed9	0,170** (4,67)	0,115 (0,97)
Shed12	0,264** (8,46)	0,223* (2,21)
Shed15	0,453** (22,38)	0,404** (6,16)
Age (Shyoung omitted)		
Shprime	0,024** (5,76)	-0,123** (-9,19)
Shold	0,066** (9,68)	-0,253** (-11,52)
Tenure (Shorten omitted)		
Shmedten	0,003 (0,69)	0,028* (2,20)
Shlongten	0,029** (6,21)	-0,032* (-2,16)
Occupation (Shtopman omitted)		
Shprofscien	0,244** (6,11)	0,574** (4,43)
Shmidmantec	0,032 (1,79)	0,427** (7,47)
Shadminist	-0,029** (-2,93)	0,121** (3,84)
Shservsales	-0,092** (-12,87)	0,166** (7,18)
Shskillcrfts	-0,059** (-4,65)	0,120** (2,92)
Shmachassem	0,085* (2,27)	0,571** (4,73)
Shunskllwrk	-0,079** (-9,49)	0,042 (1,56)
Number of observations	23,388	
Adjusted R <sup>2</sup>	0,302	0,068

Source: Computations based on Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (2007).

Notes: The values in parenthesis are t-statistics derived from standard errors; \*statistically significant at the 0,05 significance level; \*\*statistically significant at the 0,01 significance level. The wage equation and production function specifications also include controls for firm size and firm location (6 dummies). A test for the joint significance of the coefficients is performed. The null hypothesis is rejected with a p-value of 0,000.

With regard to the firm-level production function, the female coefficient corresponds to the relative female-male productivity differential ( $\phi^f$ ). The results reported

in Table 2 show that the productivity differential is also negative, implying that women are less productive than men. In other words, the results reveal that labor is less productive in firms with relatively higher shares of female employees.

Considering the estimated female coefficient ( $-0,105$ ), a 10 percentage point increase in the female share of the firm's labor force will result in a 1,1 percent decrease in the firm's turnover per employee.

By directly comparing the estimated gender wage differentials with the gender productivity differentials, it is possible to determine whether the observed gender wage gap is justifiable on the grounds that female employees are relatively less productive than their male counterparts, or if instead the gap is attributable to wage discrimination against women. The cross-sectional estimations suggest that the gender wage differential is smaller than the gender productivity differential<sup>13</sup>. These findings are consistent with the no wage discrimination theory, whereby gender differences in earnings are fully accounted for on the basis of gender differences in productivity.

## 6. CONCLUSION

The purpose of this paper was to provide new empirical evidence on the determinants of gender wage inequality in the Portuguese tourism industry. Given the potential limitations of the standard individual-level wage equation framework in accurately measuring the gender productivity gap and therefore gender wage discrimination, an alternative empirical approach was applied. Based on direct estimations of labor productivity, this approach represents a departure from the standard wage equation methodology applied in most of the studies on gender wage gaps. The approach was applied to the tourism industry data from the *Quadros de Pessoal*.

Gender wage and productivity differentials were estimated relying on firm-level wage equations and production functions. The estimates were then directly compared in order to determine whether the observed wage gap reflects gender differences in productivity, or instead the gap is attributable to the effects of wage discrimination against female employees.

The results indicate that female employees earn less and are less productive than male employees. Furthermore, the results reveal that gender differences in wages are fully explained by gender differences in productivity levels. In sum, the results indicate that women in the tourism industry in Portugal earn less than men because they are relatively less productive.

<sup>13</sup> Given the joint estimation of the firm-level wage equation and production function, a formal test on the equality of the female coefficients (that is, a formal test on the equality of gender wage and productivity differentials) is performed. The null hypothesis of equal coefficients is rejected with a p-value of 0,000.

## BIBLIOGRAPHY

- Campos-Soria, J., Ortega-Aguaza, B. and Roperero-García, M. (2009), "Gender segregation and wage difference in the hospitality industry" in *Tourism Economics*, Vol. 15, n.º 4, pp. 847-866.
- Doherty, L. and Stead, L. (1998), "The gap between male and female pay: what does the case of hotel and catering tell us?" in *The Service Industries Journal*, Vol. 18, n.º 4, pp. 126-144.
- Haegeland, T. and Klette, T.J. (1999), "Do higher wages reflect higher productivity? Education, gender, and experience premiums in a matched plant-worker data set" in Haltiwanger, J.C., Lane, J.I., Spletzer, J.R., Theeuwes, J.J. and Troske, K.R. (Eds), *The Creation and Analysis of Employer-Employee Matched Data*, North Holland, Amsterdam, pp. 231-259.
- Haltiwanger, J.C., Lane, J.I. and Spletzer, J.R. (1999), "Productivity differences across employers: the roles of employer size, age, and human capital" in *American Economic Review*, Vol. 89, n.º 2, pp. 94-98.
- Haltiwanger, J.C., Lane, J.I. and Spletzer, J.R. (2007), "Wages, productivity, and the dynamic interaction of businesses and workers" in *Labour Economics*, Vol. 14, n.º 3, pp. 575-602.
- Hellerstein, J.K. and Neumark, D. (1995), "Are earnings profiles steeper than productivity profiles? Evidence from Israeli firm-level data" in *Journal of Human Resources*, Vol. 30, n.º 1, pp. 89-112.
- Hellerstein, J.K. and Neumark, D. (1999), "Sex, wages, and productivity: an analysis of Israeli firm-level data" in *International Economic Review*, Vol. 40, n.º 1, pp. 95-123.
- Hellerstein, J.K. and Neumark, D. (2007), "Production function and wage equation estimation with heterogeneous labor: evidence from a new matched employer-employee data set" in Berndt, E.R. and Hulten, C.R. (Eds), *Hard-to-Measure Goods and Services: Essays in Honor of Zvi Griliches*, University of Chicago Press, Chicago, pp. 31-71.
- Hellerstein, J.K., Neumark, D. and Troske, K.R. (1999), "Wages, productivity, and worker characteristics: evidence from plant-level production functions and wage equations" in *Journal of Labor Economics*, Vol. 17, n.º 3, pp. 409-446.
- Ilmakunnas, P. and Maliranta, M. (2005), "Technology, labour characteristics, and wage-productivity gaps" in *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, Vol. 67, n.º 5, pp. 623-645.
- Instituto Nacional de Estatística (2003), *Classificação portuguesa das actividades económicas (CAE – Rev. 2.1)*, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa.
- Kiker, B. F. and Santos, M.C. (1991), "Human capital and earnings in Portugal" in *Economics of Education Review*, Vol. 10, n.º 3, pp. 187-203.
- Lopes, E. R. [coord.] (2010), *A constelação do turismo na economia portuguesa*, Edições Jornal Sol, Mirandela.
- McDevitt, C.L., Irwin, J.R. and Inwood, K. (2009), "Gender pay gap, productivity gap, and discrimination in Cana-

- dian clothing manufacturing in 1870" in *Eastern Economic Journal*, Vol. 35, n.º 1, pp. 24-36.
- Mendes, R. (2007), *Gender wage inequality in the Portuguese labor market* (Doctoral dissertation), Universidade do Minho, Braga.
- Mendes, R. (2009), "Gender wage differentials and occupational distribution" in *Notas Económicas*, n.º 29, pp. 26-40.
- Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (2007), *Quadros de Pessoal*, Data in magnetic media.
- Muñoz-Bullón, F. (2009), "The gap between male and female pay in the Spanish tourism industry" in *Tourism Management*, Vol. 30, n.º 5, pp. 638-649.
- Oaxaca, R. (1973), "Male-female wage differentials in urban labor markets" in *International Economic Review*, Vol. 14, n.º 3, pp. 693-709.
- Santos, L. D. and Varejão, J. (2007), "Employment, pay and discrimination in the tourism industry" in *Tourism Economics*, Vol. 13, n.º 2, pp. 225-240.
- Vieira, J.A.C., Cardoso, A.C. and Portela, M. (2005), "Gender segregation and the wage gap in Portugal: an analysis at the establishment level" in *Journal of Economic Inequality*, Vol. 3, n.º 2, pp. 145-168.
- Vieira, J.A.C. and Pereira, P.T. (1993), "Wage differential and allocation: an application to the Azores islands" in *Economia*, Vol. 17, n.º 2, pp. 127-159.

## APPENDIX

Variable	Description
Shmale:	Share of male employees.
Shfemale:	Share of female employees.
Shed4:	Share of employees with highest completed degree of education $\leq 4$ years.
Shed6:	Share of employees with highest completed degree of education = 6 years.
Shed9:	Share of employees with highest completed degree of education = 9 years.
Shed12:	Share of employees with highest completed degree of education = 12 years.
Shed15:	Share of employees with highest completed degree of education $\geq 15$ years.
Shyoung:	Share of young aged employees (age $\leq 29$ years).
Shprime:	Share of prime aged employees (30 years $\leq$ age $\leq 54$ years).
Shold:	Share of old aged employees (age $\geq 55$ years).
Shorten:	Share of employees with short tenure (tenure $\leq 4$ years).
Shmedten:	Share of employees with medium tenure (5 years $\leq$ tenure $\leq 9$ years).
Shlongten:	Share of employees with long tenure (tenure $\geq 10$ years).
Shtopman:	Share of executive civil servants, industrial directors, and executives.
Shprofscien:	Share of professionals and scientists.
Shmidmantec:	Share of middle managers and technicians.
Shadminist:	Share of administrative and related workers.
Shservsales:	Share of service and sales workers.
Shskllcrfts:	Share of skilled workers, craftsmen, and similar.
Shmachassem:	Share of machine operators and assembly workers.
Shunskllwrk:	Share of unskilled workers.



# O AEROPORTO DE BEJA E A COMPETITIVIDADE DO BAIXO ALENTEJO: O CASO DAS POTENCIALIDADES TURÍSTICAS

## BEJA AIRPORT AND BAIXO ALENTEJO COMPETITIVENESS: THE CASE OF TOURISTIC POTENTIALITY

José Freitas

Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional  
da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa

### RESUMO/ABSTRACT

É reconhecida a importância que as infraestruturas aeroportuárias assumem no despoletar de novas dinâmicas territoriais. Entre outros aspetos, um aeroporto gera um conjunto de externalidades positivas, ao nível da criação de emprego (direto, indireto e induzido) e da localização de atividades económicas. Diversos estudos têm procurado evidenciar a correlação positiva entre este tipo de infraestruturas e o crescimento económico e a competitividade de uma região. Neste contexto, o Aeroporto de Beja, inaugurado em 2011, constitui uma importante referência para a região onde se insere. Contudo, a par das particularidades que este aeroporto apresenta, têm-se vindo a aprofundar um conjunto de conceitos negativos que podem prejudicar o início da operacionalidade da infraestrutura. Todavia, a região do Alentejo apresenta diversas potencialidades, nomeadamente as turísticas, que irão necessitar para a sua concretização de um aeroporto próximo, numa escala onde Beja apresenta vantagens competitivas.

Palavras-chave: Aeroportos, Desenvolvimento Regional, Turismo.

Códigos JEL: R42, R58

It is recognized the importance that the airport infrastructure assumes in triggering new territorial dynamics. Among other things, an airport generates a set of positive externalities in terms of job creation (direct, indirect and induced) and location of economic activities. Several studies try to show a positive correlation between this type of infrastructure and economic growth and competitiveness of a region. In this context, the Beja Airport, opened in 2011, is an important reference for the region where it is inserted. However, in addition to special features of this airport, it have been deepened a set of negative concepts that can disrupt the start of operations in the infrastructure. However, the region of Alentejo has several capabilities, including tourism, and they will need for their implementation a nearby airport, on a scale where Beja has competitive advantages.

Keywords: Airports, Regional Development, Tourism

JEL Codes: R42, R58

### 1. INTRODUÇÃO

Os aeroportos têm assumido em vários contextos uma função catalisadora na economia, com reflexos em termos de desenvolvimento regional. O Aeroporto de Beja, inaugurado em 2011, foi concebido para assumir essa função de motor do desenvolvimento numa região pobre, marcada pelo despovoamento, pelo envelhecimento e pelo declínio económico. O aproveitamento para fins civis da Base Aérea

n.º 11, ao lado da qual se localiza o aeroporto, tinha o propósito de constituir uma forma de gerar emprego, fixar população, aumentar o rendimento disponível e, nessa linha, contribuir para atenuar os fortes estrangulamentos sociais, demográficos e económicos do território.

Apesar dessa visão, este aeroporto apresenta diversas particularidades, resultantes do facto da sua justificação não se basear nas necessidades e condições presentes da região, mas em diversos projetos a concretizar a médio e

longo prazos, designadamente turísticos, decorrentes dos empreendimentos a edificar em torno do Alqueva. Além da componente turística, são reconhecidas diversas potencialidades que o aeroporto poderá vir a ter, a prazo, na manutenção aeronáutica, no treino avançado e na carga aérea.

Contudo, detenhamo-nos no turismo, dado ser uma atividade que encontra no Alentejo grandes potencialidades que serão beneficiadas pela existência de uma infraestrutura aérea na região. Em termos turísticos, o Alentejo é um diamante por delapidar, com diversos elementos de interesse, cujo desenvolvimento depende em grande medida da existência de um aeroporto.

Todavia, o cenário mais otimista acabou por ainda não se verificar e atualmente a oferta hoteleira é manifestamente escassa no Alentejo em geral, com uma importante presença no litoral alentejano e em Évora, mas ainda muito distante do projetado e praticamente inexistente no Alqueva, onde se depositavam mais expectativas em termos turísticos. A crise económica dos últimos anos tem uma evidente consequência nesse adiamento e reajustamento que muitos projetos deverão estar a ser alvo. Mas importa não esquecer que o conjunto de projetos turísticos a implementar na região tem um caráter de médio e longo prazo, que se traduz num espaço temporal de 10-20 anos.

No quadro atual, não se pode depositar no turismo a responsabilidade de alavancar o aeroporto na sua fase de arranque, o que não significa a importância que este setor virá a ter a prazo na própria infraestrutura. Por isso, numa fase inicial, terão de ser outras atividades a mitigar os efeitos de isolamento e baixa densidade com que a região se vê confrontada.

Neste contexto, o presente artigo pretende enquadrar a valência turística do Aeroporto de Beja, sobretudo no contexto das dinâmicas regionais emergentes, focando sobretudo o potencial turístico de Alqueva, a fim de perceber a expectável articulação entre o transporte aéreo e a consolidação da matriz turística preconizada para a região. Pretende-se ainda comparar as vantagens do Aeroporto de Beja, em relação ao de Lisboa, atual e futuro, face aos potenciais destinos turísticos do Alentejo. Por fim, focaliza-se a interligação entre o *projeto turístico de Alqueva* e o *projeto aeroportuário de Beja*, que se assume determinante para a viabilização do aeroporto.

## 2. AEROPORTO DE BEJA – UM PROJETO SINGULAR

As principais infraestruturas de transporte, como os aeroportos, localizam-se sobretudo nas grandes aglomerações populacionais, dado ser aí onde existe uma escala económica, demográfica e turística que as justificam. Contudo, o Aeroporto de Beja é nesse contexto um caso particular, uma vez que as características geodemográficas e socioeconómicas da região não estão suficientemente consolidadas para apoiar a infraestrutura nos seus primeiros anos.

O Alentejo não tem escala no tráfego *outbound*, ou seja, no tráfego de saída de passageiros, que possa viabilizar o aeroporto. O Aeroporto de Beja é nesse quadro um

caso paradigmático, visto que a região onde se localiza caracteriza-se por ser um território marcadamente de baixa densidade demográfica, com população envelhecida, sem uma rede de cidades com escala e cujo PIB é dos mais baixos em termos comunitários.

A consolidação de um aeroporto exige núcleos urbanos com capacidade de atratividade. Atendendo à pequena dimensão das cidades do Alentejo e à sua distância relativa face ao Aeroporto de Beja, não deverá existir o *city effect*, pelo que o aeroporto não beneficiará das vantagens económicas e dos efeitos de escala proporcionados pelas aglomerações urbanas.

As *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional* referem que “O contexto atual do Aeroporto de Beja tem um potencial reduzido” (MOPTC, 2006, p. 119). Contudo, o mesmo documento salienta que “Das possíveis alternativas estratégicas disponíveis entende-se que a configuração como aeroporto turístico para a Região do Alentejo é a que poderá ter maior potencial, embora o desenvolvimento dos destinos turísticos do Alentejo (por ex. Alqueva, Costa Vicentina, etc.) será a médio e longo prazo” (MOPTC, 2006, p. 119).

Nesse sentido, não são as condições atuais e as necessidades regionais que poderão justificar aquela infraestrutura. A viabilização desta decorre de um processo de médio e mesmo longo prazo, dada a inexistência de condições internas facilitadoras para o transporte aéreo. Importa salientar que a EDAB<sup>1</sup> definiu, em função das características e potencialidades da região, um conjunto de oportunidades para o aeroporto, designadamente: transporte aéreo associado ao turismo, a logística e a indústria aeronáutica. Mais recentemente, a ANA – Aeroportos de Portugal, a quem caberá a gestão da infraestrutura, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro, veio posicionar o aeroporto na sua fase de arranque nas seguintes áreas: o transporte de passageiros, o estacionamento de longa duração e a carga área. Apesar dos atrasos no arranque dos projetos turísticos, o transporte de passageiros associado ao turismo constitui uma das possibilidades de negócio do aeroporto no curto e médio prazo.

Como veremos adiante, existe potencial turístico no Alentejo, ao qual estão associadas um conjunto de dinâmicas emergentes, materializadas na projeção de diversos empreendimentos, que permitem esboçar com razoabilidade um quadro de potencialidades para o transporte aéreo, num período de médio e longo prazo.

### 2.1. BREVE ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DO AEROPORTO DE BEJA

O Aeroporto de Beja está edificado junto da Base Aérea n.º 11 (BA 11) da Força Aérea Portuguesa, com a qual partilhará as pistas e a capacidade operacional aeronáutica. Esta Base militar foi construída nos anos 60 pela República Federal da Alemanha, no contexto de acordos com o

<sup>1</sup> Acrónimo de Empresa de Desenvolvimento do Aeroporto de Beja.

estado português, com o intuito de proporcionar facilidades de treino operacional à sua Força Aérea.

A ideia de um aeroporto em Beja remonta aos anos 80, onde era defendida uma utilização mista da Base, ou seja, militar e comercial, que possibilitasse o apoio às atividades económicas, à data centradas nas atividades agrícola e agroindustrial da região, mas que noutras regiões essa utilização mista serviu para consolidar as vocações turísticas desses territórios. Os propósitos para Beja acompanhavam o que se verificava noutros países, através da reconversão de antigas bases militares para utilização mista ou apenas civil.

Em 1992, com a saída da Força Aérea Alemã, o aproveitamento para fins civis da Base adquire um novo vigor, desta feita dirigida não só para o transporte de mercadorias, mas também para o de passageiros, associado ao turismo.

Na sequência de diligências das forças locais, como a Câmara Municipal de Beja, o Núcleo de Empresários e a Associação de Municípios, o poder político *institucionaliza* o projeto do Aeroporto de Beja em 1998, através do Despacho Conjunto n.º 375/98, de 2 de junho, que cria o 1.º Grupo de Trabalho Intersectorial, incumbido de “assegurar o desenvolvimento dos trabalhos preparatórios relacionados com o aproveitamento civil das infra-estruturas aeroportuárias de Beja ao nível do transporte de mercadorias e de passageiros, bem como ao apoio ao desenvolvimento industrial e agro-industrial” (Pais, 2002, p. 133).

Em 1999, através do Despacho Conjunto n.º 508/99, de 25 de junho, o governo nomeia o 2.º Grupo de Trabalho “[...] com o objectivo de elaborar um *dossier* de suporte à decisão final relativa à utilização civil da Base” (Pais, 2002, p. 145).

Em 2001, o Decreto-Lei n.º 155/2000, de 22 de julho constituiu a EDAB, que foi dotada da missão de gerir o processo de implementação do aeroporto. Em 2009, o Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro, integrou o aeroporto, sob a designação de *Terminal Civil de Beja*, na gestão da ANA – Aeroportos de Portugal.

Em Abril de 2011 é realizado o voo inaugural que ligou o Aeroporto de Beja a Cabo Verde, que marcou o início efectivo deste aeroporto.

## 2.2. CARACTERÍSTICAS DO AEROPORTO

A importância de uma infraestrutura radica na sua localização, mas também nas suas características e condições. O Aeroporto de Beja tem uma área de implantação de cerca de 150 hectares, o que representa uma infraestrutura de pequena dimensão, mas com capacidade de ampliação. O aeroporto irá utilizar as pistas da Base Aérea, que configuram plataformas com escala (duas pistas paralelas distanciadas 150 metros entre si, uma vez que a principal possui 3450x60m e a secundária 2951x45m).

O Aeroporto de Beja é uma infraestrutura aeroportuária simples e eficiente, com uma estreita ligação entre os lados *are terra*, uma vertente muito valorizada pelas companhias *low cost*, dado que torna rápidos os movimentos dos passageiros e das próprias aeronaves, crucial nos períodos de maior procura turística.

A importância depositada neste aeroporto advém das suas enormes qualidades: grande área disponível para a implantação de infraestruturas aeronáuticas, espaço aéreo não congestionado, sem sobrevoos de aglomerados populacionais, condições climatológicas favoráveis e área plana sem problemas de natureza orográfica.

A escolha de Beja não assentou apenas na existência da Base Aérea, embora esta seja uma premissa fundamental na concretização do projeto. A região apresenta vantagens de localização devido a fatores geográficos, climatéricos e urbanos. As condições climatéricas são muito importantes na localização de um aeroporto; recorde-se a controvérsia sobre as limitações operacionais na Ota, pondo em causa a segurança. O Alentejo oferece, além de um espaço aéreo descongestionado, um clima ameno, com mais de 300 dias de sol por ano (Pais, 2002). Além disso, refira-se ainda que ao contrário de uma parte das infraestruturas aeroportuárias, Beja poderá funcionar de noite, apresentando por isso uma capacidade operacional de 24 horas/dia (Monteiro, 2007).

As acessibilidades constituem um elemento-chave na consolidação de um aeroporto. A qualidade de um aeroporto e a sua influência passam pela integração no território, através de um bom sistema de transportes rodoviários e ferroviários (AEP, 1999). Nesta matéria, esta infraestrutura apresenta *handicaps* ao nível das acessibilidades, que poderão não ser problemáticos atendendo à distância temporal face à concretização dos projetos turísticos. Durante o ano de 2012 deverá estar concluída a ligação rápida rodoviária entre Sines e Beja, o *novo* IP8, que entronca em Grândola na A2, que será decisiva no estreitamento do aeroporto com os projetos turísticos do litoral alentejano e nas ligações com Lisboa e Algarve.

A ligação ferroviária é inexistente, embora importante numa lógica turística complementar, na qual o Aeroporto de Beja poderia funcionar como uma infraestrutura de apoio a Lisboa, atendendo à previsível saturação da Portela e face à assumpção de Beja enquanto *low cost airport*.

Para o aeroporto poder ser servido pela ferrovia será necessário alterar o traçado entre as localidades de Cuba e Beja, contornando a infraestrutura pelo ocidente, para retomar a ligação à cidade de Beja. Atualmente, o aeroporto está a cerca de 8 km de duas estações ferroviárias, a norte de Cuba e a sudeste de Beja. A linha férrea Beja-Lisboa não está eletrificada, recorrendo-se a comboios de tração a diesel, com custos de tempo para o utilizador e financeiros para o operador, porquanto o material circulante apresenta debilidades.

É preciso notar que o aeroporto em Beja teria de *nascer* obrigatoriamente junto às pistas que já existiam, e porque a BA 11 se trata de uma estrutura militar, o nível de integração territorial é necessariamente menor. Mas apesar destes constrangimentos, a flexibilidade da rodovia poderá reduzir parcialmente esses *handicaps* ao nível das acessibilidades.

A existência de uma infraestrutura militar, designadamente no contexto da saída da Força Aérea Alemã e a consequente transferência da gestão da Base Aérea para a Força Aérea Portuguesa abriu uma oportunidade também no domínio civil. A opção de utilização mista poderia re-

presentar um ganho temporal e económico significativo. O que em parte não se veio a verificar relativamente aos vários adiamentos e atrasos evidenciados ao longo do projeto. Durante muitos anos, este projeto esteve parado, devido a questões de natureza política, jurídica e administrativa. Não só no passado, como ainda hoje, a viabilidade do projeto do Aeroporto de Beja é um fator crítico, visto o “[...] Alentejo não ser gerador de tráfego de passageiros, e de nos meios aeronáuticos comerciais se considerar que os terminais exclusivos de carga não eram rentáveis” (Pais, 2002, p. 104), o que atrasou a concretização da ideia do aeroporto.

Apesar desses constrangimentos, o aproveitamento de uma base militar permitiu evitar um processo complexo de decisão da construção de raiz de uma infraestrutura onerosa e com um período de amortização muito longo, além de custos sociais e ambientais muito significativos. Além disso, o aeroporto assume-se como um projeto de desenvolvimento regional, isto é, que possibilite inverter o ciclo negativo de interioridade, fomenta a captação de investimento e a fixação de pessoas, nomeadamente as mais qualificadas.

A problemática da importância do aeroporto para o desenvolvimento da região vincula-se ao facto de o transporte aéreo ter demonstrado em diversos contextos a sua capacidade em promover o desenvolvimento e competitividade dos territórios, bem como em introduzir alterações no seu tecido socioeconómico.

Neste contexto, os projetos turísticos projetados para o Alentejo, no segmento residencial permitem identificar uma importante área de negócio para o aeroporto, para que, de acordo com Jorge Gaspar, “[...] um investimento no aeroporto de Beja [...] será mais eficaz ao nível do desenvolvimento regional da região do Alentejo” (Gaspar, 1999, p. 27). Os impactos e efeitos de um aeroporto são também observáveis nos ganhos de acessibilidade e de competitividade para as empresas da região.

### 3. O AEROPORTO E O TURISMO

O turismo é um dos principais setores económicos mundiais, que dinamiza ao nível local muitas atividades, como transportes, hotelaria, restauração, lazer e comércio, com implicações em termos de desenvolvimento regional. A massificação deste fenómeno tem contribuído de forma exponencial para o crescimento do transporte aéreo, da mesma forma que este parece ser condição *sine qua non* para a consolidação desta área de atividade. A indústria do turismo necessita de um sistema de transporte aéreo, eficiente e eficaz, sendo neste contexto os aeroportos elementos imprescindíveis para a valorização do potencial turístico de uma região.

Além da sua importância nos contextos urbanos e do litoral, o turismo tem sido apresentado como uma *porta de saída* para regiões deprimidas, caracterizadas pelo declínio da agricultura (Simões, 2003). As dinâmicas de investimento para o Alentejo indicam que o turismo terá um papel central na diversificação da base produtiva e promoção

das atividades tradicionais, presentemente com um baixo valor acrescentado e com graves problemas de competitividade num *mundo global*.

O modelo de desenvolvimento preconizado para o Alentejo visa garantir a coesão territorial e por essa via possibilitar estratégias integradas de desenvolvimento, com repercussões ao nível da riqueza e do emprego. Os territórios que maximizam as suas competências têm maior probabilidade de se afirmarem num *mundo global*. E uma das mais-valias do Alentejo é a sua autenticidade e individualidade, ao nível do património ambiental e urbano, do clima, da paisagem e organização do território, ou seja, de um conjunto de recursos amplamente valorizados pela *indústria* do turismo.

Nesse âmbito, preconiza-se para o Alentejo um modelo de turismo sustentável<sup>2</sup>, embora cientes de que as atividades de lazer têm sempre impacto muito diverso no território. Por isso, a articulação entre o desenvolvimento do turismo com as características ambientais e naturais da região será um elemento nuclear no modelo de sustentabilidade. Num mercado globalizado como o é do turismo residencial, as singularidades naturais e paisagísticas são determinantes numa procura em crescimento, tanto interna como externa, que busca novos nichos de mercado que valorizam a proteção dos recursos endógenos, a seletividade e qualidade, em oposição à massificação verificada noutros destinos turísticos, mesmo no campo residencial<sup>3</sup>. A grande potencialidade desta região é o relacionamento cénico entre o Património e a Natureza.

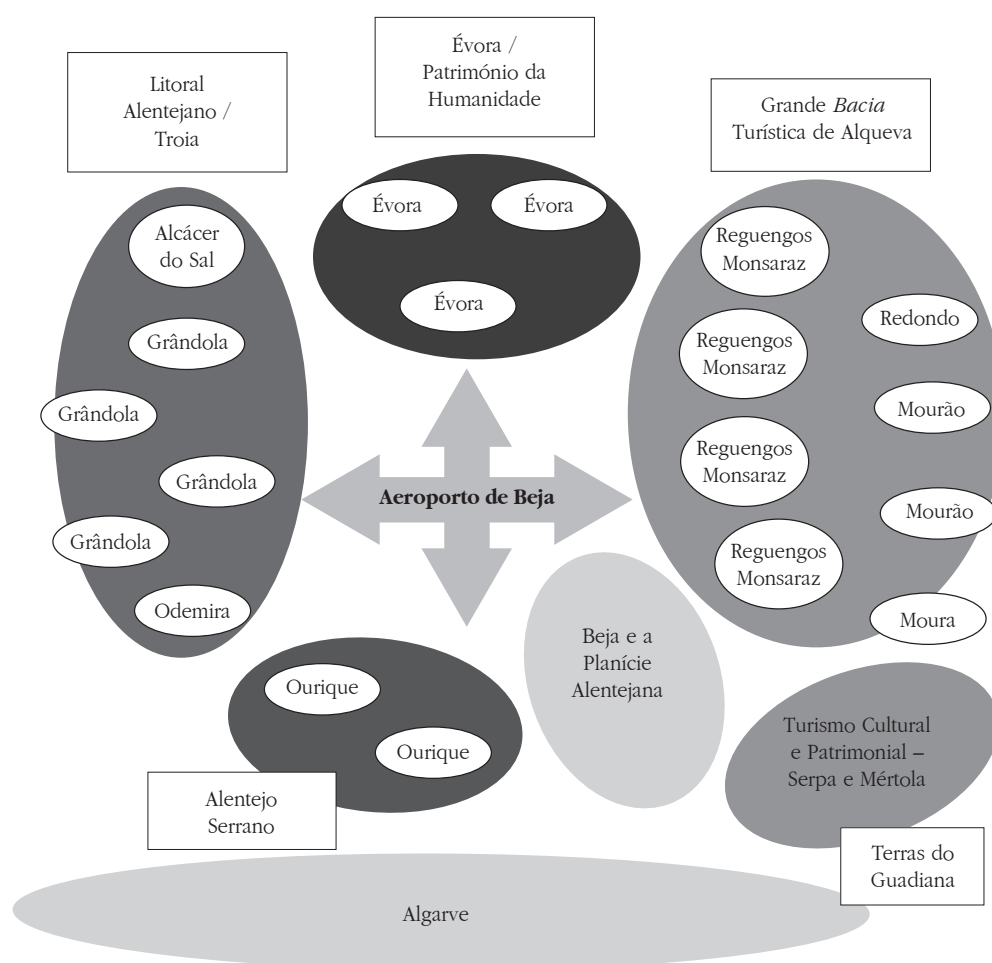
O Alentejo é uma região que apresenta potencial para o desenvolvimento do turismo, designadamente em dois polos ainda por explorar, que são o litoral alentejano e o Alqueva, sobretudo este último. Neste contexto, o Aeroporto de Beja poderá surgir como um pivô estratégico na afirmação internacional e viabilização do turismo do Alentejo.

A globalização do turismo reflete-se no número crescente de pessoas que têm uma casa de férias num país estrangeiro, sendo o transporte aéreo decisivo quando proporciona uma utilização frequente dessa residência secundária. O Alentejo integrar-se-á na *periferia do lazer* do Mediterrâneo, que tem sido um dos locais de escolha das sociedades do norte da Europa. Convém sublinhar que estes projetos turísticos estão também ligados ao *imobiliário de lazer*. É expectável que o aeroporto seja preponderante também neste domínio, se atendermos a que os *resorts* a construir no Alentejo necessitarão obrigatoriamente de um transporte *low cost* para se afirmarem. O Aeroporto de Beja, pelos baixos custos da sua construção, poderá proporcionar taxas competitivas, com vista a atrair investidores e companhias. Neste contexto, as potencialidades turísticas do território são reforçadas pela existência de uma infraestrutura aeroportuária central em termos geográficos.

<sup>2</sup> Seguindo as recomendações da Carta Europeia de Turismo Sustentável.

<sup>3</sup> O Algarve é neste domínio um paradigma de um crescimento excessivo da atividade turística, em clara rutura com as capacidades do território.

FIGURA 1. VISÃO GEOECONÓMICA DO TURISMO NO ALENTEJO E ÁREAS ENVOLVENTES



Nota: Os círculos a negrito representam os projetos PIN em acompanhamento/execução pela AICEP (15/07/2009).

### 3.1. O POTENCIAL TURÍSTICO DO ALENTEJO

O Alentejo apresenta muitas potencialidades turísticas, fruto do seu património natural e cultural, das paisagens e do clima. O Aeroporto de Beja representa um elemento muito importante nesta estratégia de afirmação turística.

O modelo de desenvolvimento turístico a implantar no Alentejo encontra-se parcialmente consolidado em diversos contextos turísticos, como no sul de Espanha, onde os aeroportos tiveram e têm um papel nuclear. A segunda residência a promover, a prazo, no Alqueva e litoral alentejano, cujos destinatários poderão ser preferencialmente turistas estrangeiros, inscreve-se nesse modelo.

No contexto da Península Ibérica, os aeroportos turísticos cresceram de uma forma muito evidente nos últimos anos, em torno das principais instâncias balneares. Este facto é bem visível nas instâncias do sul de Espanha, assim como em termos nacionais no Algarve, onde o Aeroporto de Faro tem assumido uma função central na capitalização do turismo. Embora o modelo de desenvolvimento turístico a implementar tanto no Alqueva, como no litoral alentejano não deva inscrever-se numa tipologia de massas. O turismo a implantar no Alentejo seguirá o modelo do tu-

rismo residencial e *resorts* integrados, conforme mostram os empreendimentos PIN (potencial de interesse nacional) aprovados pela AICEP<sup>4</sup>.

Refira-se que “Os passageiros associados à segunda casa, pela fidelidade ao destino e elevado número de deslocamentos que realizam por ano, dão uma elevada sustentabilidade a rotas essenciais para o desenvolvimento do restante turismo” (Queiroz, 2008, p. 56). Esta realidade é amplamente verificada no Algarve e no sul de Espanha, onde a segunda residência tem assumido um crescente protagonismo<sup>5</sup>.

A Figura 1 apresenta a visão geoeconómica do turismo no Alentejo, onde se salientam as potencialidades turísti-

<sup>4</sup> Acrónimo de Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal.

<sup>5</sup> Segundo dados do INE, em 2001, nos concelhos do Algarve, foram contabilizadas 106 195 residências de uso sazonal ou secundário, que se aproxima do valor das residências habituais, com 144 040 fogos. No caso do Alentejo, saliente-se que as residências de uso sazonal são, numa parte significativa, pertença de cidadãos estrangeiros, designadamente alemães (Simões, 2003).

cas da região através da identificação não só dos projetos PIN aprovados e em acompanhamento, que têm sido a base de promoção do conceito de *resorts* para o Alentejo, bem como de outras áreas com potencial, que podem ser integradas no *hinterland* do Aeroporto de Beja, como o próprio Algarve, numa lógica de complementaridade nos períodos de maior atividade do Aeroporto de Faro.

A figura destaca claramente duas grandes bacias turísticas: Alqueva e litoral alentejano, onde se deverão localizar diversos *resorts* residenciais potencialmente dirigidos às classes médias europeias, mas também às classes altas nacionais. Este esquema geoeconómico permite retirar algumas conclusões promissoras relativamente ao Alentejo como uma região com potencial turístico<sup>6</sup>. Contudo, é possível que venha a existir um redimensionamento dos projetos turísticos previstos, atendendo à conjuntura económica mundial.

Estes empreendimentos serão construídos por grandes grupos e consórcios no campo turístico e imobiliário. As multinacionais, independentemente do setor de atividade, têm “[...] uma estratégia de desenvolvimento da empresa e não do território, onde ela (temporariamente) se localiza” (Nunes, s/d, p. 9). Por isso, deve-se refletir nos seus reais efeitos nas economias locais. Todavia, na área do turismo, em que o Alentejo apresenta inúmeras potencialidades, as multinacionais poderão vir a ter uma grande preponderância na transformação da paisagem em *produto* turístico, através da associação a marcas fidedignas.

Apesar dos dados muito interessantes inscritos na Figura 1, o Alentejo apresenta uma forte limitação que é o seu desconhecimento internacional como destino turístico e devido a que “A maior parte dos cerca de 8 mil milhões de euros contabilizados [nos vários projetos PIN] só estaria aplicada, segundo previsões, dentro de 10/15 anos” (Borges, 2008, p. 63). Saliente-se ainda que de acordo com o PENT – Plano Estratégico Nacional do Turismo, os principais mercados emissores para o Alqueva e litoral alentejano são o interno e Espanha (Borges, 2008), para os quais o transporte aéreo pode não ser determinante. A questão dos potenciais consumidores do turismo do Alentejo é crucial. O aeroporto poderá contribuir para uma maior internacionalização do turismo do Alentejo, contradizendo o cariz ibérico evidenciado pelo PENT.

Neste âmbito, deve-se separar duas possíveis tendências. Por um lado, o Alqueva como local por excelência para a residência secundária de classes média-alta urbanas da área de Lisboa, para quem a distância é uma variável muito importante de localização. Neste caso, o meio de transporte será o automóvel particular, posto o que o aeroporto não representará uma mais-valia neste modelo. Por outro lado, o Alqueva como destino de férias para as populações estrangeiros do norte da Europa, onde o avião

será decisivo na promoção desse destino. As aglomerações de segundas residências deverão ser servidas por uma infraestrutura aeroportuária, para as pessoas que residam noutro país e que utilizem a residência secundária em diversas alturas do ano, nomeadamente nos períodos de férias. As duas tendências poderão confluir no futuro.

De acordo com o Plano Estratégico de Habitação 2008-2013, Portugal apresenta a taxa de segundas residências mais elevada no contexto europeu, situando-se nos 18% (CET, s/d, p. 34). Uma das dinâmicas mais interessantes da sociedade portuguesa, no domínio habitacional, é o crescimento da segunda residência. Mas o que deverá operar no Alentejo distingue-se na forma e na substância. O Alentejo tem alguma presença de residências de uso sazonal ou secundário, em parte pertença de populações originárias da região, mas que residem na área metropolitana de Lisboa. Por isso, a segunda residência a desenvolver no Alentejo terá um caráter muito diferente.

O PENT definiu para o Alentejo um cenário de crescimento médio anual de 12,5% das dormidas de estrangeiros, que deverão atingir os 650 000 em 2015, correspondendo a um crescimento anual de 10,8%. O mesmo Plano refere que o modelo de desenvolvimento de curto prazo do Alentejo passa pelo contraste entre um ambiente tranquilo, com diversas atividades ao ar livre. O elemento determinante será o *Touring* Cultural e Paisagístico, seguido pelo Sol e Mar. O Golfe, o Turismo Náutico, a Saúde e Bem-estar, os *Resorts* Integrados e o Turismo Residencial, e a Gastronomia e Vinhos constituem produtos diversificadores da oferta (MEI, 2007). Neste âmbito, o Alqueva será um dos elementos de afirmação externa da região, determinante para tornar o Alentejo um destino de turismo residencial. O golfe tem tido uma grande difusão mundial e “Portugal tem condições excepcionais para a prática do golfe considerando a amenidade do clima durante todo o ano” (Pardal e Costa Lobo, 2000, p. 159), pelo que tem impactos na redução da sazonalidade da procura.

O Alentejo, pelas suas condições naturais e pela distância não muito significativa de Lisboa, poderá também assumir-se um território associado à busca do bem-estar e reequilíbrio biopsicológico.

### 3.2. ALQUEVA: POTENCIALIDADES E DESAFIOS PARA O TURISMO RESIDENCIAL

Para uma visão abrangente sobre o Aeroporto de Beja, detenhamo-nos sobre as potencialidades de Alqueva. A barragem do Alqueva é uma infraestrutura reclamada para a região há muitas décadas, como elemento estruturante no desenvolvimento da atividade agrícola. Além das valências agrícolas, a barragem de Alqueva veio criar novas potencialidades em diversas áreas, como o turismo.

O turismo é “[...] uma actividade que depende das características ambientais e naturais do território” (Ferreira, 1998, p. 37). Nesse âmbito, o Alqueva apresenta diversos elementos diferenciadores em termos turísticos, como o maior espelho de água da Europa e uma paisagem muito particular.

<sup>6</sup> Refira-se ainda que o Alentejo tem de efetuar um forte trabalho de promoção: em 2005, a estada média de turistas na região era de 1,6 dias, enquanto a média nacional era de 3,1 dias (Borges, 2008).

De acordo com o PENT, o Alqueva, associado às potencialidades do rio Guadiana, terá condições para desenvolver produtos diversificados, para além de atividades náuticas que o espelho de água proporciona. O mesmo documento estratégico refere que o “[...] mercado interno e Espanha assumem-se como prioritários” (MEI, 2007, p. 85). Este elemento é contraditório com a mais-valia do aeroporto. Todavia, o golfe garantirá uma importante presença de turistas, sobretudo das Ilhas Britânicas.

A habitação projetada para o Alqueva, deverá articular conceitos distintos, como condomínios, *resorts* integrados, segunda residência e turismo residencial. Embora não seja um turismo de massas, na tradicional aceção do termo, implica a necessidade do transporte aéreo, face a uma escala de utilização muito significativa.

Assim, os novos projetos turísticos para o Alentejo e o Alqueva irão combinar o alojamento hoteleiro, com o residencial, que poderão ter a função de segunda ou terceira residências, enquanto casa de fim de semana, de férias, de campo, para uma população com recursos económicos. Também poderá ser permanente para a população reformada, oriunda do norte da Europa. Hoje, é indubitável a dinâmica do turismo sénior internacional, traduzida ao nível do alojamento e visível em diversos contextos mundiais, como a Florida nos Estados Unidos da América, o sul de Espanha, e o Algarve, embora este numa escala menor. O Alqueva constitui-se num mercado turístico para o grupo sénior, que tem em si a componente residencial, uma vez que essa camada da população passa uma parte muito significativa do ano na casa de férias. As condições climáticas favoráveis são sem dúvida um elemento importante na consolidação deste destino de turismo residencial. Trata-se de um clima de afinidades mediterrâneas, quente e seco durante grande parte do ano.

Assim, um segmento de mercado importante será a tipologia dos serviços à terceira idade, não necessariamente estrangeira, de um estatuto médio/alto e alto. O Alqueva poderá tornar-se num *centro de retiro*, já que “[...] muitos reformados mudam-se para lugares onde as condições climáticas são mais amenas” (Giddens, 1997, p. 584). O turismo residencial é um nicho de mercado, destinado à população do norte da Europa, com destaque para os britânicos, com forte gosto pela prática do golfe e que poderão aí beneficiar de cuidados de saúde (*Saúde e Bem-Estar*). Estes condomínios deverão desenvolver o golfe como atividade âncora, beneficiando da água disponível na albufeira.

As albufeiras e as áreas envolventes apresentam boas condições para a localização de infraestruturas turísticas e residenciais. A albufeira do Alqueva possibilitará um conjunto de atividades recreativas, como a natação, a pesca (com ou sem embarcação), a navegação à vela, o *jetski*, o *hovercraft*, o remo, o *windsurf*, os passeios de gaivota e a canoagem.

Também é verdade que a habitação neste espaço poderá privatizar o espaço rural, com consequências no acesso a locais de recreio, como o lago, tornando-o uma

reserva e bem privado e fomentando a “[...] apropriação de valores paisagísticos públicos” (Ferreira *et al.*, 2001, p. 80). Nesse âmbito, recorde-se que tem havido alguma discussão sobre a possibilidade de empreendimentos turísticos poderem restringir o acesso a lugares públicos, nomeadamente a praias.

Nesta fase, o projeto de turismo do Alqueva que apresenta um maior grau de maturidade é o do Parque Alqueva<sup>7</sup>, no concelho de Reguengos de Monsaraz, cujas obras tiveram início em abril de 2010.

A título elucidativo apresentam-se alguns dados sobre o Parque Alqueva, que será um exemplo do que poderá ser o Alqueva no seu todo a médio e longo prazo. O Plano de Pormenor do Parque Alqueva (PPPA) abrange três núcleos distintos e descontínuos entre si: a Herdade das Areias, a Herdade do Postoro e a Herdade do Roncão. De acordo com a alínea a) do n.º 2 do PPPA, são seus objetivos “Criar um novo destino turístico competitivo e de excelência, contemplando nomeadamente as valências de hotelaria, golfe, turismo náutico, turismo de natureza, turismo sénior e residencial, em conformidade com o definido como prioritário e estratégico pelo PENT”. A análise do Plano de Pormenor permitiu concluir as preocupações ambientais e de preservação da biodiversidade. Os três empreendimentos terão diversas estruturas de lazer e recreio. Os espaços turísticos serão constituídos pelos estabelecimentos hoteleiros e aldeamentos turísticos, além de estabelecimentos de serviços e comércio. Nestes projetos, a habitação corresponderá à moradia isolada, em banda e apartamentos.

As três herdades do Parque Alqueva terão conceitos distintos: *Cultura e Sofisticação* na Herdade do Roncão (739 hectares), *Vivência Bucólica* na Herdade das Areias (858 hectares) e *Vivência Ativa* na Herdade do Postoro (477 hectares). No conjunto, estão projetados sete hotéis, quatro campos de golfe, aldeamentos turísticos com *villas*, apartamentos e *townhouses*, clube de golfe, *spa*, salão de jogos, restaurante, bar, salas para reuniões e espaço social, centro equestre, campo de férias, praia fluvial, porto de recreio, comércio e serviços. Esta ampla oferta insere-se num espaço de mais de 150 km de frente de lago e de praias artificiais.

Os empreendimentos terão ainda agricultura biológica, quinta pedagógica, observatório de avifauna, percursos de observação da natureza, centro desportivo com ginásio, campo multiusos, anfiteatro, duas piscinas (interior e exterior) e parque de atividades ao ar livre, possibilitando a prática de vários desportos, nomeadamente os náuticos.

Este exemplo daquilo em que tornará o Alqueva em 10-15 anos configura um cenário global de *resort*, onde o transporte aéreo tem uma importância vital. Nesta fase, os atrasos nos lançamentos dos vários empreendimentos conhecidos não deixará de atrasar o arranque efetivo do Aeroporto de Beja.

<sup>7</sup> Um projeto da Sociedade Alentejana de Investimentos e Participações (SAIP) do Grupo Roquette.

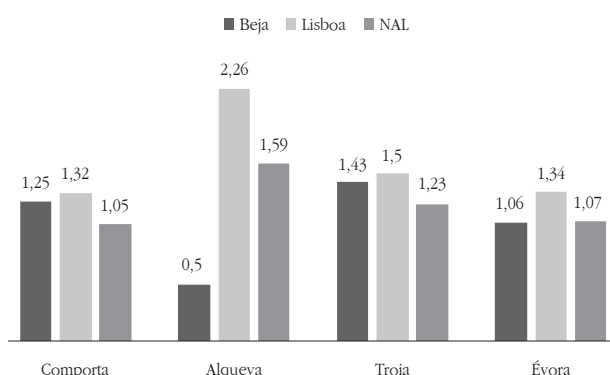
#### 4. AS VANTAGENS COMPARATIVAS DO AEROPORTO DE BEJA

A oferta do Aeroporto de Beja deverá estar diretamente ligada à procura gerada na região e aos fluxos turísticos, sobretudo ao tráfego *inbound*, derivado do turismo. Assim, a viabilidade do aeroporto depende da concretização dos projetos turísticos e da capacidade desse potencial tráfego ser assumido pelo Aeroporto de Beja. Contudo, o atual Aeroporto de Lisboa, mas sobretudo o futuro, poderão competir diretamente com Beja em determinados destinos.

É importante ver que os impactos de um aeroporto não são um fenómeno linear, antes traduzem um modelo complexo, multidimensional e não simplesmente de causa e efeito. No estudo dos impactos de um aeroporto o espaço é uma variável muito importante, que não é *igualmente* atrativo em diferentes contextos.

Nesse âmbito, apresentamos no Quadro 1 as vantagens geográficas do Aeroporto de Beja, relativamente ao de Lisboa, atual e futuro, através de uma análise comparativa da distância temporal entre os aeroportos e os principais destinos turísticos do Alentejo.

**QUADRO 1. TEMPOS DE PERCURSO ENTRE OS AEROPORTOS DE BEJA, LISBOA E NAL, E VÁRIOS DESTINOS TURÍSTICOS NO ALENTEJO (EM HORAS)**



Fonte: Adaptado de [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com).

Em relação ao atual Aeroporto de Lisboa, o Aeroporto de Beja é sempre mais vantajoso apesar de esta vantagem ser apenas mais pronunciada no caso do Alqueva.

No caso do NAL – Novo Aeroporto de Lisboa, que tomámos com referência a Canha, freguesia onde se implantará parte desta infraestrutura aeroportuária, verifica-se que o aeroporto em Beja tem vantagem significativa face ao Alqueva, e muito ligeira face a Évora. Quanto à *bacia* turística do Litoral (Troia e Comporta), Beja não tem vantagens face ao NAL, embora se espere que com o novo IP8, projetado para 2011 e onde será possível praticar velocidades superiores, os tempos de percurso entre Beja e o litoral alentejano diminuirão.

No caso de Évora, ambas as infraestruturas (Beja e Lisboa) apresentam tempos de percurso relativamente idênticos. Évora tem uma importante integração na região

metropolitana de Lisboa, embora, quando o IP2 estiver operacional, o tempo de percurso entre Beja e Évora irá diminuir. Contudo, com a alta velocidade ferroviária, Évora poderá ficar a uma distância temporal de cerca de 15-20 minutos do NAL. É evidente que esta análise é redutora, uma vez que não incorpora as melhorias rodoviárias que poderão diminuir os tempos de deslocação entre os vários aeroportos e os destinos analisados.

Estes dados comparativos parecem evidenciar uma *exclusividade* territorial, uma área de influência do Aeroporto de Beja em relação ao Alqueva, o que não se verifica em relação ao litoral alentejano. Este exercício evidencia que os projetos turísticos de Alqueva serão determinantes para o aeroporto. Embora o aeroporto também seja determinante na consolidação turística de Alqueva. Existe pois uma forte dependência entre estes dois vértices do *Triângulo de Desenvolvimento do Alentejo*<sup>8</sup>. Geograficamente, os projetos turísticos do Alqueva e o Aeroporto de Beja articulam-se, numa estratégia comum de afirmação internacional.

#### 5. O TURISMO RESIDENCIAL E O TRANSPORTE AÉREO DE LOW COST

O potencial turístico do Alentejo poderá combinar duas variáveis em muitos casos já interligadas: o turismo de *resort* e o transporte *low cost*. O PENT definiu, através da análise das grandes tendências da procura internacional, 10 produtos com aptidão e potencial competitivo para Portugal: *Sol e Mar*, *Turismo de Natureza*, *Turismo Náutico*, *Resorts Integrados e Turismo Residencial*, *Turismo de Negócios*, *Golfe*, *Gastronomia e Vinhos*, *Saúde e Bem-Estar*, *Touring Cultural e Paisagístico* e *City Breaks* (THR, 2006). O Alentejo poderá abranger vários dos elementos citados, nomeadamente na oferta dos *resorts* integrados<sup>9</sup>.

Em todo o país, está prevista para os próximos 10 anos a construção de 30 grandes projetos com cerca de 38 000 novas unidades residenciais em *resorts* integrados (THR, 2006). No caso do Alentejo, são observáveis imensas potencialidades no segmento residencial/*resort* integrado, que podem ser favorecidas pela existência de um *low cost airport*. As acessibilidades são fundamentais no turismo, designadamente na segunda residência.

Alguns números podem ser elucidativos do grande mercado dos *resorts* integrados: em 2005, 30 milhões de europeus passaram férias nesses locais. Destes, três milhões fizeram turismo residencial através da sua propriedade num *resort*. Este segmento tem tido um crescimento de cerca de 10% ao ano, prevendo-se que venha a ser um dos mais importantes na indústria turística (THR, 2006). Desde 2000, cerca de um milhão de europeus (60% britânicos e

<sup>8</sup> O *Triângulo de Desenvolvimento do Alentejo* compreende o Alqueva, o Porto de Sines e o Aeroporto de Beja.

<sup>9</sup> O Alqueva insere-se nos novos polos a desenvolver, com vista a diminuir a dependência excessiva da oferta turística nacional face ao Algarve, Lisboa e Madeira.

30% alemães) adquiriram uma propriedade noutra país, com destaque para Espanha (45%) e França (20%). São adquiridas anualmente 120 000 casas para férias, fora dos países de origem, com a Espanha a ser o principal destino – 50% da quota de mercado (THR, 2006).

De acordo com o *Diagnóstico Regional do PROT Alentejo*, reconhece-se que a Europa tem vindo a registar uma forte preferência por locais de sol para a aquisição de segundas residências e para longas permanências. Nesse documento refere-se que “A singularidade da paisagem urbana e natural, a identidade sociocultural, o estado de conservação do património natural, os valores paisagísticos e biofísicos da costa litoral, o valor dos sistemas culturais mediterrâneos, a qualidade dos produtos regionais [...] constroem uma combinação única à escala nacional e europeia” (CCDRA, 2007, p. 5).

Segundo um estudo de Cláudia Almeida, as *Boas Acessibilidades* com 52,9%, constituía a principal motivação para a aquisição de um imóvel no Algarve. Segundo a autora, “A importância das acessibilidades é notória, nomeadamente das aéreas, importante para a captação deste segmento de mercado para os principais destinos onde o TR [turismo residencial] se tem vindo a desenvolver” (Almeida, 2008, p. 4). No mesmo estudo, tendo como referência o Aeroporto de Faro, 87,5% dos proprietários de uma segunda residência utilizaram uma companhia aérea de baixo custo, na deslocação para o seu destino de férias, com uma origem maciça no Reino Unido. Por isso, depreende-se a importância do Aeroporto de Beja também na afirmação dos projetos turísticos. O Alentejo, um destino ainda desconhecido, pode beneficiar com as dinâmicas induzidas pelas companhias aéreas de baixo custo, centradas no desenvolvimento de novos destinos, na acessibilidade a regiões periféricas, e no estímulo do mercado imobiliário.

Importa referir que as *low cost* têm um elevado poder negocial e o Aeroporto de Beja apresenta limitações para as *low cost* como a fraca densidade populacional, o baixo poder de compra regional e a distância a uma *cidade âncora* (Lisboa), que são critérios fundamentais de localização deste tipo de companhias.

Além do mais, a viabilização do aeroporto, ao nível turístico, exigirá uma alteração de paradigma, dado que o Alentejo é maioritariamente procurado pelo turista nacional (74%), sendo o espanhol o que se destaca entre os estrangeiros (EDAB, s/d).

Assim, os primeiros anos serão decisivos para a afirmação desta infraestrutura, tendo em conta que a abertura do NAL está prevista para 2017 e que a conclusão da ampliação do Aeroporto de Faro está prevista para 2013. Neste período, o aeroporto deverá ter capacidade de atrair uma companhia *low cost*, a fim de se tornar numa base competitiva para alguns destinos, como a área metropolitana de Lisboa, ou como o próprio Algarve numa primeira fase e, posteriormente, os projetos turísticos a empreender no próprio território. Apesar das enormes potencialidades do Alentejo, este território tem ainda um considerável caminho a percorrer no campo turístico.

Em termos turísticos, é certo que a afirmação do Aeroporto de Beja dependerá da concretização dos empreendimentos projetados para o Alqueva e Litoral Alentejano, sem os quais a vocação turística do Aeroporto de Beja poderá não ter viabilidade. Mas recorde-se que este aeroporto irá concorrer com outros na vizinhança que têm já uma importante componente *low cost*. Os cinco aeroportos mais próximos de Beja<sup>10</sup> processaram em 2008 cerca de 25 milhões de passageiros, com o de Lisboa (Portela) a arrecadar cerca de metade de entre eles.

## 6. CONCLUSÕES

Do ponto visto teórico, um aeroporto é um elemento importante para o desenvolvimento regional. De acordo com diversos estudos, os aeroportos têm um papel importante nas economias regionais. Essas infraestruturas são claros instrumentos de afirmação e competitividade regional. Contudo, o que esteve em análise foi se a região tem capacidade para beneficiar do aeroporto, face às dinâmicas e potencialidades endógenas. Ou seja, se existe potencial de desenvolvimento na região que possa dinamizar a concretização do Projeto Aeroportuário de Beja, designadamente em termos turísticos.

Presentemente, concluímos que as dinâmicas da região não estão num nível de maturidade que possam simultaneamente beneficiar e ser beneficiadas pela existência do Aeroporto de Beja. Nesse contexto, o aeroporto pode não constituir, a curto e mesmo a médio prazo, um efetivo contributo para o desenvolvimento sustentável da região. A perceção de que um aeroporto pode ser reproduzido em qualquer contexto territorial, numa lógica *a-espacial* é, a nosso ver, errada, dado que necessita de interligar-se com a dinâmica endógena.

Portanto, o projeto do aeroporto integra-se numa estratégia de médio e mesmo longo prazo, visto que não são as necessidades presentes, como foi visto, que justificam esta infraestrutura. Em termos de transporte de passageiros, não existe escala urbana para a sua viabilização, o designado tráfego *outbound*. Assim como o tráfego *inbound*, associado ao turismo, apresenta também atualmente um nível pouco expressivo. O turismo está muito dependente dos projetos turísticos apontados para o Alentejo, designadamente para o Alqueva que, como foi visto, ainda estão numa condição embrionária. Todavia, num espaço temporal de 10-15 anos, a oferta turística do Alentejo, nomeadamente em termos de *resorts* integrados e turismo residencial, será substancialmente diferente da que atualmente existe. E nessas condições, a infraestrutura aeroportuária terá uma função muito clara no apoio às atividades turísticas.

É importante situar que o aeroporto iniciou a sua atividade em plena recessão económica e crise financeira global.

<sup>10</sup> São os aeroportos de Lisboa, Faro, Sevilha, Badajoz e Jerez de La Frontera.

Deve-se também evidenciar a crise energética, que tem tido fortes impactos no domínio aeroportuário. Hoje, o transporte aéreo é marcado por grandes incertezas, pelo que o Aeroporto de Beja foi inaugurado num momento crítico, marcado por claras indefinições no setor aeroportuário. Os projetos turísticos programados para o Alentejo têm sido sucessivamente adiados devido à retração económica mundial. O aeroporto *nasce* também num momento em que se aborda a possível privatização dos aeroportos nacionais. Contudo, a crise em que vivemos poderá eventualmente levar à reprogramação temporal do NAL, beneficiando Beja no seu arranque e consolidação, concretamente no apoio aos projetos turísticos do Alentejo (Alqueva, litoral alentejano e Évora).

Apesar das dificuldades de partida, o Aeroporto de Beja, se beneficiar de uma conjuntura favorável consubstanciada na concretização dos empreendimentos turísticos, poderá assumir mais cedo a função para a qual é criado, ou seja, o de constituir um importante instrumento de coesão que possa vir a contribuir efetivamente para o desenvolvimento da região em particular, e do país em geral.

#### BIBLIOGRAFIA

- Almeida, Cláudia (2008) *A Importância das Companhias Aéreas de Baixo Custo no Desenvolvimento de Segmentos de Mercado Turístico*, Comunicação apresentada no 1.º Workshop da APDR: O Impacto dos Aeroportos no Desenvolvimento Regional, Lisboa, APDR.
- AEP (1999) *Estratégia e Gestão de Aeroportos*, Seminário da Associação Empresarial de Portugal, Porto, AEP.
- Borges, Maria do Rosário (2008) Orientações e políticas para o ordenamento do território e do turismo: o caso da Região Alentejo, *Sociedade e Território*, n.º 41, pp. 54-67.
- CCDRA (2007) *PROT Alentejo – Diagnóstico Prospectivo Regional – Documento Principal*, Évora, CCDRA.
- CET (s/d) *Contributos para o Plano Estratégico de Habitação 2008-2013 – Diagnóstico de Dinâmicas e Carências Habitacionais*, Lisboa, CET/ISCTE, Augusto Mateus & Associados, IRIC/UP.
- EDAB (s/d) *Plano de Marketing – Aeroporto de Beja – Alentejo*, Beja, EDAB.
- Ferreira, Ana Seixas Val (1998) As Actividades de Turismo, Recreio e Lazer nas Albufeiras, *Sociedade e Território*, n.º 28, pp. 37-49.
- Ferreira, Maria Júlia, Nunes, Maria Paula, Vassalo Rosa, Luís e Ana Alvoeiro Delgado (2001) *Condomínios Habitacionais Fechados: Utopias e Realidades*, Lisboa, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional.
- Gaspar, Jorge (1999) A localização do Novo Aeroporto Internacional no Contexto do Desenvolvimento do Território, *Série de Estudos Regionais*, n.º 6,
- Giddens, Anthony (1997) *Sociologia*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- MEI (2007), *Plano Estratégico Nacional do Turismo. Para o Desenvolvimento do Turismo em Portugal*, Lisboa, Turismo de Portugal, IP.
- Monteiro, José de Sousa (2007) As Atribuições do Aeroporto de Beja (II), *Economia Global e Gestão*, Vol. XII, n.º 1, pp. 169-174.
- MOPTC (2006) *Orientações Estratégicas para o Sistema Aeroportuário Nacional*, Relatório da Comissão do Sistema Aeroportuário Nomeada por Despacho do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Acedido a 25 de Setembro de 2008 em <http://www.moptyc.pt/tempfiles/20060711201057moptyc.pdf>.
- Nunes, Sérgio Paulo Leal (s/d) *Abordagens de Política do Desenvolvimento Regional*, Escola Superior de Tecnologias do Instituto Politécnico de Tomar, Acedido a 7 de Novembro de 2008 em [http://www.estt.ipt.pt/download/disciplina/801\\_\\_4.%20Abordagens%20de%20pol%C3%ADtica%20do%20Desenvolvimento%20Regional.pdf](http://www.estt.ipt.pt/download/disciplina/801__4.%20Abordagens%20de%20pol%C3%ADtica%20do%20Desenvolvimento%20Regional.pdf).
- Pais, Artur (2002) *Contributos para a História da Base Aérea n.º 11 e do Projecto do Aeroporto Civil de Beja*, Beja, Edição de autor.
- Pardal, Sidónio e Manuel da Costa Lobo (2000), *Normas Urbanísticas – Volume IV. Planeamento Integrado do Território – Elementos de Teoria Crítica*, Lisboa, UTL.
- Queiróz, José (2008) O aeroporto de Beja-Alentejo, *Cadernos de Economia*, n.º 83, pp. 51-58.
- Simões, Orlando (2003) Turismo em Espaços Rurais e Naturais: um Ponto de Partida, in Simões, Orlando e Artur Cristovão (org), *TERN – Turismo em Espaços Rurais e Naturais*, Coimbra, Instituto Politécnico de Coimbra, pp. 15-23.
- THR (2006) *Resorts Integrados e Turismo Residencial*, Lisboa, Turismo de Portugal, IP.
- Diário da República, 2.ª Série, n.º 227, de 26 de Novembro. [www.portugalglobal.pt](http://www.portugalglobal.pt) [www.viamichelin.com](http://www.viamichelin.com)

# CRIATIVIDADE: A CONSTRUÇÃO DE NOVOS CENÁRIOS PARA O TURISMO EM PONTE DE LIMA

## CRIATIVITY: A CONTRIBUTION TO THE RESHAPE OF THE TOURIST IMAGE OF PONTE DE LIMA

**Mécia Cunha Mota**

Mestre em Planeamento e Organização do Espaço Territorial  
Faculdade de Ciências Sociais, Universidade Católica Portuguesa, Braga  
meciamota@gmail.com

**Paula Cristina Remoaldo**

Professora Associada na Universidade do Minho  
NIGP/CICS, Departamento de Geografia/ICS, Universidade do Minho, Guimarães  
premoaldo@geografia.uminho.pt

**J. Cadima Ribeiro**

Professor Catedrático na Universidade do Minho  
NIPE/Escola de Economia e Gestão, Universidade do Minho, Braga  
jcadima@eeg.uminho.pt

### RESUMO/ABSTRACT

O turismo e a criatividade têm ganhado espaço nas estratégias de desenvolvimento das cidades, constituindo dois dos instrumentos mais bem posicionados para alcançar essa meta. Esse papel advém da possibilidade de se tirar partido dos recursos endógenos.

Este artigo pretende contribuir para clarificar o papel do turismo e da criatividade no desenvolvimento de pequenos núcleos urbanos, tomando para objeto de análise o caso de Ponte de Lima. Para tal, procede-se a uma curta discussão sobre o conceito da criatividade e à caracterização e avaliação das potencialidades turísticas do município em causa. Num segundo momento, dá-se notícia da perceção dos atores locais/regionais sobre a matéria. A informação foi recolhida através de pesquisa de dados secundários e com recurso à realização de entrevistas semiestruturadas feitas a 13 agentes de instituições com intervenção local e regional.

Com o diagnóstico realizado e o levantamento de elementos de estratégia, pretende-se dar um contributo para a concretização de um projeto de desenvolvimento turístico sustentado no território em estudo.

Palavras-chave: Turismo Cultural, Turismo Criativo, Planeamento Estratégico, Ponte de Lima.

Creativity and tourism have been playing an increasing role in the development of cities and are considered two of the best instruments to achieve that goal. This role has to do with the possibility of exploring and benefiting from their endogenous resources.

This paper tries clarifying the potential role of creativity and tourism in Ponte de Lima development. With that aim, we begin it with a short discussion of the concept of creativity, and the characterization and evaluation of Ponte de Lima tourism resources. In a second moment, we analyse the view kept by the local/regional actors regarding its tourism strategy. The secondary information used was collected from several sources. Besides that, we conducted interviews about the research issue to 13 local and regional agents.

The idea behind this research was to give a contribution to the implementation of a more sustainable and efficient tourism strategy in what concerns the Ponte de Lima case. For that, based on the results we got from the interviews and the general analysis developed, a few recommendations are produced.

Keywords: Cultural Tourism, Creative Tourism, Strategic Planning, Ponte de Lima.

*Códigos JEL: O13, O18, Q26, R11, R58*

*JEL Codes: O13, O18, Q26, R11, R58*

## INTRODUÇÃO

Segundo o “Estudo Macroeconómico para o Desenvolvimento de um *Cluster* das Indústrias Criativas na Região Norte” (Fundação Serralves, 2008), o turismo cultural tem vindo a apresentar-se como uma alternativa ao modelo clássico tradicional “sol e praia”, baseado na exploração de um número limitado de centros de atração, e em resposta a uma procura turística que se tem revelado mais exigente, segmentada e em mudança. O mesmo estudo indica que a cultura tem sido usada como um meio de desenvolvimento económico e social, e que o mercado de turismo cultural tem sido inundado com novas atrações patrimoniais, rotas e percursos pedonais. Muitos consumidores, cansados da massificação de certos destinos turísticos, têm procurado alternativas que correspondam melhor às suas expectativas. No fundo, considera-se (Fundação Serralves, 2008) que estamos perante um “novo turista” e um novo consumo que aponta para o uso da criatividade como alternativa ao produto turístico tradicional.

De um modo geral, as estratégias usadas por cidades e regiões para se constituírem em destinos turísticos atrativos foram a criação de ícones arquitetónicos, de megaeventos, o recurso à temática e o uso na oferta turística do respetivo património. O problema que se coloca é o das cidades se sentirem tentadas a usar as ideias das outras. Neste sentido, na perspetiva dos autores do estudo promovido pela Fundação Serralves (2008), deve desenvolver-se uma oferta que permita evidenciar o caráter distintivo de uma cidade ou região, tirando partido da respetiva cultura, na sua expressão material e imaterial, e criatividade. Isso implica que os destinos estabeleçam uma estratégia que conjugue o seu património material e imaterial com a produção contemporânea.

A maior parte das políticas de desenvolvimento local privilegiam a realização de atividades culturais, a organização de grandes eventos, a construção de equipamentos emblemáticos e a criação de condições a nível de infraestruturas que viabilizem o cruzamento de atividades de tecnologia, como o audiovisual e a multimédia (Henriques, 2003). Este cruzamento de setores e agentes é muito propício ao desenvolvimento da criatividade pela revitalização.

A esse respeito, Bilbao é muito interessante porque, com a construção do Museu Guggenheim, se conseguiu animar o setor do alojamento, da restauração e dos transportes, em razão das muitas visitas que gerou. Por sua vez, o crescimento das indústrias culturais promoveu as galerias e os artistas. No fundo, o museu colocou Bilbao no mapa cultural (Haarich e Lenfers, 2000). Este é um exemplo de como a construção de um equipamento emblemático pode mudar a vida de uma cidade.

O presente artigo centra-se no desenvolvimento de novos produtos turísticos, produtos que, nomeadamente, tenham a potencialidade de evoluir do aproveitamento de recursos básicos para a conformação de experiências criativas para e por parte dos visitantes. Nesse ensejo, a questão que se poderá colocar é a seguinte: de que forma se poderá transitar do turismo cultural tradicional, essencialmente de fruição passiva, para um turismo cultural criativo/ativo? Com base nesta questão de partida, equacionámos

os seguintes objetivos: i) destrinçar o turismo cultural do turismo criativo; ii) avaliar o potencial do turismo criativo; e iii) avaliar os projetos de turismo que estavam em curso em Ponte de Lima, no contributo que poderiam dar para um novo modelo turístico local.

Estruturou-se o presente artigo como segue: começa-se com uma breve discussão sobre o conceito de criatividade e a sua natureza multidisciplinar; no ponto 2, procede-se à caracterização e avaliação das potencialidades turísticas de Ponte de Lima; no ponto 3, dá-se notícia das perceções mantidas pelos atores locais/regionais sobre o potencial de desenvolvimento turístico do município; no ponto 4, sintetizando dados, apresenta-se uma análise das fraquezas, ameaças, pontos fortes e oportunidades associadas ao projeto de desenvolvimento turístico de Ponte de Lima; fecha-se com as conclusões e as recomendações de política.

## 1. A IMPORTÂNCIA DA CRIATIVIDADE NO TURISMO CULTURAL

O presente texto pretende contribuir para a construção de um novo discurso no que ao desenvolvimento do turismo em Ponte de Lima diz respeito. O elemento central do discurso que se pretende incentivar é a criatividade.

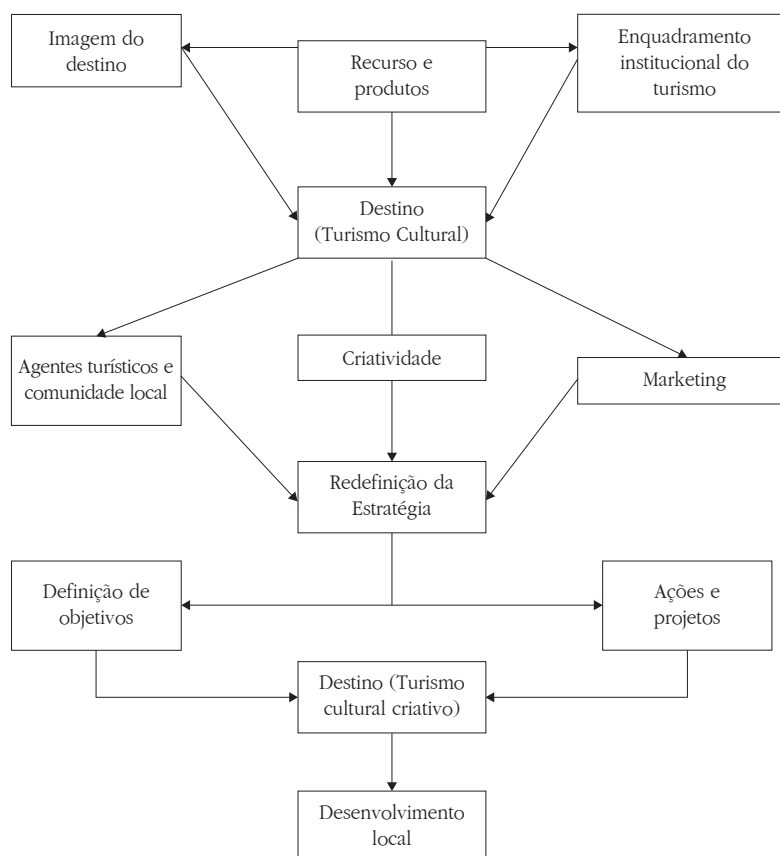
Importa esclarecer este novo conceito e o alcance da sua aplicação em termos de estratégia de desenvolvimento turístico. Para esse efeito, elaborou-se um modelo onde se retêm as dimensões da construção de um destino turístico e os fatores que importa reunir de forma a assegurar a evolução do turismo cultural comum para um modelo de turismo mais criativo (Figura 1). Por essa via, pretende-se tornar explícita a mudança de paradigma que um e outro conceito implicam, isto é, a necessidade de operar a passagem de uma fruição passiva do produto por parte do turista para um modelo em que o turista quer ser um elemento ativo na experiência turística.

Seguindo o que aparece relevado na figura precedente, numa perspetiva de explicitação da leitura que fazemos do caminho a percorrer explicitam-se, de seguida, aquelas que são as dimensões críticas desse novo projeto turístico.

Em primeiro lugar, é lícito reconhecer que os recursos e produtos existentes aparecem a montante de todo o processo. Aliás, a singularidade do projeto turístico é devedora do adequado aproveitamento dos atributos do território, que, na medida do seu potencial, importa converter em produtos e serviços que corporizem a oferta a materializar.

Estes, os recursos e produtos, vão influenciar determinantemente a imagem do destino, visto que, para tal, contribui também a estratégia de marketing que possa ser implementada. Tudo isto terá de ser consistente com a postura dos agentes turísticos e da comunidade local. Como a literatura disponível bem sublinha (por ex., Jackson, 2008), o acolhimento por parte da comunidade local do projeto de desenvolvimento turístico é um elemento-chave no seu sucesso. Assim é, ainda mais tratando-se do desenvolvimento de destino de turismo cultural, na medida em que as populações, com as suas práticas e as suas manifestações culturais, são parte da própria experiência turística.

FIGURA 1. DESTINO TURÍSTICO E FATORES DE EVOLUÇÃO DO TURISMO CULTURAL PARA O TURISMO CRIATIVO



Fonte: Elaboração própria.

Em razão da necessidade do planeamento, gestão e promoção dos destinos turísticos, a rede de agentes de suporte e, em última instância, o quadro institucional que seja criado, são também dimensão central na configuração e sucesso do destino. Nesse sentido, numa perspetiva pragmática de resposta à realidade presente nos territórios, insiste-se na exigência de uma clara definição de quais são as competências das regiões de turismo, das câmaras municipais e de outros organismos do âmbito do planeamento e da promoção turística.

Pensando de uma forma mais holística o turismo cultural, quando a criatividade é assumida como uma componente relevante do processo, cria-se a oportunidade para se redefinir a estratégia encetada. Por outro lado, importa ver quais os recursos e os produtos que podem ser rendibilizados no contexto do novo projeto e como, a partir da carteira básica de recursos, se podem desenvolver novos produtos que vão ao encontro de nichos relevantes da procura.

Nesta nova perspetiva, isto é, da redefinição da estratégia turística, os vários *stakeholders* são chamados a intervir e a desempenhar um papel mais ativo, coordenando projetos e ações. Materializando este conceito, parte-se do princípio de que o turista passe a ser envolvido numa nova forma de fazer turismo, que visa uma experiência mais singular e participativa nas atividades culturais que lhe são proporcionadas.

Importa ter presente que Ponte de Lima possui uma imagem externa muito positiva, resultante do forte investimento concretizado na recuperação e preservação do seu centro histórico e no projeto “Ponte de Lima, Terra Rica da Humanidade”. No fundo, esse investimento ajudou a consolidar uma imagem de marca assente nos valores simbólicos da vila.

Tomando essa realidade de partida, a construção de um novo projeto a nível de turismo supõe que sejam trabalhados os valores associados à emergência da criatividade e a aposta em indústrias criativas. Numa certa medida, como o sugerem Selada e Vilhena da Cunha (2008), esse potencial pode aproveitar da circunstância de se tratar de uma vila histórica e da enorme carga simbólica daí resultante, exprimível em lugares pitorescos e sossegados (rios, florestas e lagos), em património construído de diversas épocas e em tradições e celebrações com antecedentes remotos.

Olhando a situação presente, na estratégia de promoção implementada no município de Ponte de Lima, resulta notória a ausência de um plano de comunicação e marketing. De idêntico modo, para captar novos públicos, parece ser necessário o recurso mais intenso a novos métodos de informação e comunicação.

Todas estas insuficiências e circunstâncias apontam a necessidade da redefinição da estratégia, mesmo que não estivesse em causa a criação de uma nova imagem do destino.

Estando, isto é, equacionando-se a oportunidade de explorar novos fatores de atratividade e, em concreto, projetar Ponte de Lima como um destino de turismo cultural criativo, mais se reforça a urgência de implementar modelos renovados de promoção e de atuação e de olhar para o potencial que o território oferece a nível de oferta de novos produtos.

Naturalmente, redefinidos que sejam os objetivos a serem atingidos a médio e longo prazo, haverá que reunir depois vontades e recursos para concretizar as ações e projetos que lhe deem corpo. Só então se chegará à almejada afirmação de um destino de turismo cultural e criativo e, por via deste, a um maior nível de bem-estar local.

### 1.1. A CRIATIVIDADE: UM CONCEITO, VÁRIOS SIGNIFICADOS

A criatividade é um conceito complexo e multidisciplinar que, quanto mais o tentamos definir, mais ele nos ilude (Landry, Bianchini, Ebert, Gnad e Kunzmann, 1996). Mas, ao mesmo tempo que nos ilude, tem a ver com as diferentes soluções que se nos podem oferecer, porque um objeto pode ser interpretado de várias formas, de acordo com o olhar de diversos indivíduos.

Mas então o que é a criatividade? A criatividade tem a ver com o trazer algo à nossa existência, tem a ver com o criar e inventar, usar a imaginação. É a capacidade de resolver problemas inesperados. A verdadeira criatividade envolve a experimentação, a originalidade, a capacidade de quebrar regras, ser inconventional, construir cenários futuros, ter um pensamento lateral e flexível (Landry, Bianchini, Ebert, Gnad e Kunzmann, 1996).

Para Kunzmann (2006), invocando Domenico de Masi, a criatividade é um objetivo que dá significado, que dá vida, que nos arrebatava pela surpresa. Mas também é algo misterioso, rebelde, divertido, impertinente e simpático. A criatividade está aliada a termos como a inovação que, segundo Escalera (2008), pode ser compreendida como a implementação de um produto (bem ou serviço) novo ou significativamente melhorado, ou um processo, ou um novo método de marketing, ou um novo método organizacional nas práticas de negócios, na organização do local de trabalho ou nas relações externas. Por outras palavras, a criatividade é a formação das ideias e a inovação é a sua colocação em prática.

Para Florida e Tignali (2004), a competitividade futura vai depender de um conjunto de fatores que podem ser resumidos na chamada teoria dos 3 T's, que são a Tecnologia, o Talento e a Tolerância. No entanto, para Cadima Ribeiro (2009), aos 3 T's importa juntar um quarto atributo: a Distinção, reportada à qualidade de vida e à variedade de equipamento social e cultural disponíveis. O mesmo autor, defende ainda que apenas uma boa conjugação destes fatores permite às cidades/territórios serem capazes de atrair, reter e desenvolver pessoas criativas.

Na perspetiva de Florida (2002), a classe criativa inclui cientistas e engenheiros, professores universitários, artistas, designers e escritores, investigadores e analistas, arquitetos e pessoas de outras profissões que lidam com tarefas criativas.

Estes trabalhadores têm em comum um “ethos” criativo que destaca a criatividade, a individualidade, a diferença e o mérito.

### 1.2. DO TURISMO CULTURAL AO TURISMO CRIATIVO

O turismo cultural pode ser definido, em sentido lato, como o movimento de pessoas que procuram as atrações culturais, conhecer a cultura, história, manifestações culturais e artísticas, fora do seu local habitual de residência, com a intenção de obter novos conhecimentos e conhecer outras culturas (Simeon, Buonincontri e Trapani, 2009). Em sentido mais restrito, e de acordo com a Organização Mundial de Turismo, remete para a necessidade humana de conhecimento e experiência.

Fazendo face às mudanças verificadas a nível de padrões de consumo, os destinos turísticos podem continuar a oferecer o turismo cultural “tradicional” mas correm o risco de perder mercado. No entanto, as alternativas que se oferecem são difíceis de assimilar pelo turismo tradicional, o que não significa que devam ser ignoradas ou descuradas. Entre essas alternativas está o turismo cultural ativo, também apelidado de criativo (Richards, 2009).

Richards e Raymond (2000) definiram o turismo criativo como o turismo que oferece aos visitantes a oportunidade de desenvolverem o seu potencial criativo através de uma participação ativa em experiências de aprendizagem que são características do destino de férias para onde são levados. Para Richards e Wilson (2006), a criatividade permite: adicionar valor aos territórios e aos produtos culturais; a criação de novos produtos; e a sustentabilidade. Acresce que a criatividade pode ser transportada para vários locais e permite a criação de valores.

Estas são algumas das razões invocadas para supormos que o turismo criativo se oferece como uma alternativa ao turismo cultural tradicional. Em boa verdade, mais do que produtos ou serviços específicos, releva aqui a criação de uma “atmosfera” do lugar (Richards e Wilson, 2006). Tal poderá ser feito através da realização de eventos culturais criativos, como a Capital Europeia da Cultura que Guimarães vai acolher em 2012 ou a criação de espaços criativos, como se pretende que venha a ser o Bairro dos Couros, em Guimarães, à parte do contributo que daí virá para a regeneração urbana da mesma (Cadima Ribeiro e Remoaldo, 2011).

Um outro exemplo é os Maus Hábitos, um espaço de cultura alternativa do Porto com várias vertentes desde residência artística, salas para exposições e conferências, restaurante, entre outros (<http://www.maushabitos.com/>).

A nível internacional podemos recordar o Sistema Arqueológico Venusiano, com uma forte dimensão simbólica e emocional, o que permite a comercialização da experiência cultural. O reunir a experiência no Sistema Arqueológico Venusiano passou a concentrar a fruição e a vivência de uma completa experiência cultural (Simeon, Buonincontri e Trapani, 2009).

Outro caso chega-nos de Espanha, a cidade de Bilbao, com o Museu Guggenheim, que é um sucesso. De repente, Bilbao tornou-se não só numa nova atração turística

como também um exemplo de empreendedorismo urbano e de planeamento estratégico orientado para tirar partido do mercado turístico (Plaza, Tironi e Haarich, 2009).

## 2. METODOLOGIA E BREVE CARACTERIZAÇÃO DE PONTE DE LIMA

### 2.1. FONTES DE INFORMAÇÃO E METODOLOGIA UTILIZADA

Tendo por base as considerações tecidas no ponto 1 do presente texto e as dormidas registadas na hotelaria em Ponte de Lima em 2006 (27 222 dormidas), realizámos entrevistas semiestruturadas a um conjunto de agentes, utili-

zando um guião flexível e adaptado às contingências dos discursos produzidos em situação de inquérito (Remoaldo e Machado, 2008). Contemplámos na nossa amostra 13 representantes de instituições locais e regionais que, direta ou indiretamente, estão relacionadas com a problemática do turismo em Ponte de Lima (Quadro 1).

O guião da entrevista contemplou um conjunto de 11 temas, de forma a permitir dar coerência e homogeneidade às diferentes entrevistas que seriam concretizadas (Mota, Remoaldo e Cadima Ribeiro, 2010). No presente texto, analisam-se apenas alguns dos temas contemplados, nomeadamente: a importância do turismo para o município e para a região; a gestão e promoção turística; o Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT); e os recursos identificados para otimização de um projeto renovado de turismo cultural.

QUADRO 1. LISTA DE ENTREVISTAS REALIZADAS

Identificação do agente local/regional	Função
Arquivo Municipal de Ponte de Lima	Coordenadora
CCDR-N – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte	Coordenador da Agenda Regional de Turismo
UFP – Universidade Fernando Pessoa	Docente e Investigador
Biblioteca Municipal de Ponte de Lima	Coordenadora
Loja de Artesanato e Delegação de Turismo de Ponte de Lima	Coordenadora
Museu dos Terceiros	Técnico do Museu
Clube Náutico de Ponte de Lima	Coordenador
IPVC – Instituto Politécnico de Viana do Castelo	Coordenador do Curso de Turismo
Câmara Municipal de Ponte de Lima	Vereador do Turismo
AREA Alto Minho – Agência Regional de Energia e Ambiente do Alto Minho	Técnica do Ambiente
Capital Europeia da Cultura 2012	Diretor de Projeto
ADRIL – Associação de Desenvolvimento Rural Integrado do Lima e TURIHAB – Associação de Turismo de Habitação	Presidente da ADRIL e da TURIHAB
Oficina da Natureza – Empresa de Animação Turística	Sócio-gerente

Fonte: Elaboração própria.

Em média, as entrevistas duraram 45 minutos, e foram concretizadas nos meses de abril e maio de 2010. Pensa-se que os enviesamentos de leitura de situação por parte dos entrevistados devem ser reduzidos, atendendo a que as mesmas foram realizadas num ambiente calmo, tendo sido atingidos os objetivos gerais que eram prosseguidos. Quanto à forma, privilegiaram-se as questões abertas, correspondendo, principalmente, a opiniões e vivências dos entrevistados.

Com o consentimento dos entrevistados, as entrevistas foram gravadas em registo áudio e procedeu-se posteriormente à sua transcrição e a uma análise temática e categorial de conteúdo.

### 2.2. BREVE CARACTERIZAÇÃO DE PONTE DE LIMA

O município de Ponte de Lima pertence ao distrito de Viana do Castelo, sub-região conhecida por Alto Minho, ocupando uma posição central no Vale do Lima, entre Viana do Castelo, a poente, e Ponte da Barca e Arcos de

Valdevez, a nascente. Tem 51 freguesias, num espaço geográfico de 320,3 km<sup>2</sup>.

De acordo com dados oficiais do Instituto Nacional de Estatística (INE), em 1991 o município tinha 43 421 habitantes e em 2007 alcançava os 44 618 habitantes (INE, 2002; INE, 2008). A população jovem representava, em 2007, 24% da população total do município (INE, 2008).

Ponte de Lima possui uma base económica débil e pouco diversificada, sendo a sua superfície maioritariamente usada para fins florestais (50,5% da área do concelho) e agrícolas (36,1% da área do concelho) (CMPL, 2002).

O município de Ponte de Lima apresenta uma qualidade ambiental e natural de exceção, marcado que é por valores paisagísticos e patrimoniais muito ricos e diversificados, particularmente no equilíbrio dos valores ambientais com uma paisagem caracterizada por uma baixa ação do homem (CMPL, 2002). Em parte em razão disso, encontra-se vocacionado para um turismo de qualidade, através do Turismo em Espaço Rural (TER).

A essa dimensão ambiental e patrimonial, de que tira proveito o TER, há que acrescentar a forte aposta feita nas décadas mais recentes na qualificação do centro histórico e na divulgação do Caminho Português para Santiago de Compostela que passa pela vila.

Nos últimos 15 anos, tem-se registado um aumento de dormidas na hotelaria. Em 2006, alcançou um recorde de 27 222 dormidas (Mota, Remoaldo e Cadima Ribeiro, 2010).

A Feira de Ponte de Lima, que é uma das mais antigas do país, é uma importante atração para os visitantes (Sá, Lima, Babo, Portugal, Sá, Silva e Pimentel, 2007). Ponte de Lima tem ainda uma das poucas áreas protegidas de gestão municipal do país, e a quinta pedagógica de Pentieiros e a Ecovia devem ser consideradas como pontos fortes no âmbito do Turismo de Natureza (Sá, Lima, Babo, Portugal, Sá, Silva e Pimentel, 2007). A Feira do Cavalo e o Festival Internacional de Jardins são outros dos eventos com potencial turístico a considerar.

### 3. RESULTADO DAS ENTREVISTAS AOS AGENTES INSTITUCIONAIS

Dentro dos propósitos enunciados, para analisar o envolvimento dos agentes institucionais no desenvolvimento do turismo em Ponte de Lima, realizaram-se entrevistas a um conjunto de agentes, enunciados no item 2, que se supunha que pudessem aportar informação relevante sobre a problemática. Os resultados da análise das entrevistas efetuadas são apresentados de seguida, organizados por temas e categorias previamente definidos.

#### 3.1. IMPORTÂNCIA DO TURISMO PARA O MUNICÍPIO DE PONTE DE LIMA E PARA A REGIÃO

Começou-se por perguntar aos entrevistados qual era a importância do turismo para o município de Ponte de Lima e para a região, tendo todos sido de opinião de que era de elevada importância.

A forma mais frequentemente usada para relevar a importância do turismo foi dizer que esta atividade é quase uma alavanca para o desenvolvimento económico, tanto a nível do município como a nível regional. A seguinte afirmação de um dos entrevistados atesta que o turismo é um dos setores fulcrais para o desenvolvimento:

“O Turismo para nós é um dos setores-chave [...]. Eu costumo dizer que Portugal devia ser a ‘colónia de férias’ da Europa, porque [...] o melhor que temos é a beleza do nosso país, e neste caso, no nosso concelho, é uma das mais-valias que nós temos”. (Vereador do Turismo da Câmara Municipal de Ponte de Lima.)

Outros elementos que pudemos depreender da análise das entrevistas são a importância que tomam as populações locais no turismo:

“Hoje o turismo, e falo no turismo criativo, as tendências emergentes do turismo são que o turista [...] quer fazer algo, quer experiências, quer emoções e isso tenho

defendido [...] nós cá, na região, não estamos a preparar um recurso fundamental [...] que são as populações locais [...], porque elas fazem parte da experiência turística [...]”. (Coordenador do Curso de Turismo do IPVC.)

A importância do turismo em Ponte de Lima releva também da posição geograficamente central que o município ocupa:

“A importância do turismo é inegável. Ponte de Lima [...] está bem colocada geograficamente. É um ponto de passagem [...]. Ponte de Lima tem, por sua vez, apostado em termos de animação, desde o Festival de Jardins [...], a Feira do Cavalo, a Feira do Vinho, a Gastronomia, o Sarra-bulho [...] as Romarias e as Feiras Novas”. (Presidente da ADRIL e TURIHAB.)

A elevada importância do turismo para a região tem presente, em particular, o respetivo impacto para as empresas e o emprego, como nos refere a narrativa abaixo. A parte cultural, patrimonial e as práticas locais também não ficaram esquecidas.

“Essa pergunta tem uma resposta rápida e óbvia [...] quer em termos de empresas, quer em termos de emprego [...]. E tem a ver sobretudo com a sua expressão cultural, pela dimensão patrimonial, por aquilo que é sentir, aquilo que são as práticas das suas gentes e isso é cada vez mais importante.” (Diretor de Projeto Guimarães 2012.)

#### 3.2. GESTÃO E PROMOÇÃO TURÍSTICA

Pôde constatar-se que os entrevistados dão elevada importância à promoção turística. Contudo, é importante referir que as opiniões divergem sobre a eficácia da estratégia de gestão e promoção turística feitas na região norte. Em concreto, desde logo, divergem sobre a importância do papel agregador da “nova” região de turismo, que consideram abranger um espaço muito vasto. Disso é notícia a narrativa que se segue:

“Para mim [a questão possui dois lados], porque haver as regiões de turismo como havia antigamente não fazia sentido, pois andavam todos a promover a mesma coisa [...], mas [...] o turismo Porto e norte de Portugal é muito abrangente e tem realidades completamente diferentes [...]. Mas [...] julgo que a estratégia que estão a seguir é interessante”. (Vereador do Turismo.)

Num registo algo diferente, a complexidade e contradições do modelo institucional de promoção turística entretanto implementado está também presente nas declarações seguintes:

“A minha opinião é positiva pelo facto de se ter criado uma só região. Mas há aqui um aspeto que tem de ser tomado em consideração que é o seguinte: é que foi criada uma região e foram depois ancorados na região um conjunto de produtos [...] estratégicos [...]. Há aqui um conceito que nesta reestruturação não foi tomado em consideração: é que a região como ela é [...] não é homogénea; ela tem [...] o destino Minho, Trás-os-Montes, Douro e Porto, e esta contextualização não está enquadrada no âmbito da conceção da região Norte [...]”. (Presidente da ADRIL e TURIHAB.)

A estratégia da “nova” região de turismo Porto e norte de Portugal é considerada por alguns entrevistados como ambiciosa, porventura, demasiado ambiciosa. Disso é notícia o que se adianta na declaração seguinte:

“O lema é ‘Porto e norte têm’: têm produtos, têm de ter produtos estratégicos, produtos em que o Porto e norte vão apostar, se se querem diferenciar de todos os outros e se querem ficar no segundo lugar no *ranking* do turismo de Portugal. E então criámos o Turismo de Negócios no Porto, o *City-break* [...]. A oferta de restauração, somos nós e Viana do Castelo [...]. O Douro já tem a oferta do Turismo de Negócios e *City Short Breaks* [...]. O Turismo de Natureza é Bragança e Trás-os-Montes [...]. O Turismo Religioso [...] vai para Braga. Depois temos o Cultural e Paisagístico, que é mais Guimarães Capital Europeia da Cultura 2012 [...] e [...] o Turismo de Saúde e Bem-Estar, que está centrado em Chaves [...]” (Responsável da Delegação de Turismo de Ponte de Lima.)

Lendo de modo cruzado as declarações prestadas pelos nossos entrevistados, pode concluir-se que estes, apesar de reconhecerem a existência de uma evolução em matéria de enquadramento institucional, entendem que o modelo não se tem revelado eficaz, porque, por um lado, centra-se muito na promoção, e, por outro lado, o turismo envolve vertentes como o planeamento e a valorização dos recursos e do património, que têm sido minorizadas. Isso encontra-se razoavelmente retratado nas declarações que se registam de seguida:

“A nível da organização e gestão do turismo, parece que houve uma evolução clara daquilo que era a organização do passado e aquilo que é a organização do presente. Hoje temos um quadro de três instituições, mas estamos a falar de três instituições com um quadro de atuação [...]. A grande maioria das atividades centra-se na promoção turística e o turismo, como sabemos, não é só promoção turística. Tem a ver com planeamento, a valorização dos recursos, do património histórico-cultural. É muito mais vasto do que isso [...] mas parece-me que ainda não é o modelo ideal ao nível de gestão e organização do turismo a nível regional.” (Coordenador da Agenda Regional do Turismo.)

Uma outra opinião recolhida que dá bem notícia das dificuldades e contradições da evolução havida é a que se segue:

“[...] a nível nacional a ideia de fundo por detrás desta reestruturação parece-me positiva, ou seja, o deixarmos de nos organizar meramente em espaços geográficos e passarmos a organizarmo-nos em espaços temáticos ou em produtos parece-me mais de acordo com [...] o tentarmos perceber que aquilo que os públicos e os turistas procuram [...]. No entanto, considero que não se está exatamente a seguir a qualidade dessa ideia, porque na prática o que tem vindo a acontecer é que um conjunto de infraestruturas de âmbito geográfico foram substituídas, foram em alguns casos puramente extintas e [...] na prática não foram criadas mais que réplicas [...] do sistema anterior [...]” (Diretor de Projeto Guimarães 2012.)

### 3.3. O PLANO ESTRATÉGICO NACIONAL DE TURISMO

Considerando diretamente o Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT), os entrevistados são de opinião que este teve um significado positivo na definição de uma estratégia nacional para o turismo. Contudo, explicitaram algumas dúvidas quanto à eficácia daquele a nível nacional. Vejamos o que as narrativas nos dizem a respeito do PENT.

“Foi um ponto de partida. Os dez produtos são essenciais em Portugal, e a partir desses produtos poderão desenvolver-se outros. Vão desenvolver-se outros, porque todos os anos se vão criando mais-valias nos distritos e no país.” (Vereador do Turismo da Câmara Municipal.)

“É um bom plano [...]. Obviamente vamos ter sempre pessoas que estão contra por o produto tal não estar incluído. Uma das áreas em que houve mais protestos foi da parte do Turismo Religioso. Ora eu compreendo, por um lado, que o Turismo Religioso esteja incluído no âmbito cultural.” (Coordenador do Curso de Turismo do IPVC.)

Há, no entanto, quem defenda que ao PENT, apesar de definir as prioridades estratégicas em termos de áreas de aposta, lhe falta uma melhor visão regional e a previsão de uma implementação mais eficaz por parte das regiões.

“Relativamente ao PENT [...] constitui um plano estratégico, constitui um sinal positivo que engloba, pelo menos, uma orientação global. Definem-se [...] as prioridades [...]. O que eu penso do PENT é que carece de [...] uma melhor operacionalização das regiões.” (Coordenador da Agenda Regional de Turismo.)

Os testemunhos que se seguem mostram-nos a preocupação com a operacionalização do PENT. Se, por um lado, ele define de forma satisfatória os produtos estratégicos, por outro lado, põe em evidência um défice de competências para serem implementados pelas estruturas locais:

“Eu considero que um documento estratégico serve acima de tudo para orientar e o PENT serviu para isso e deixou um conjunto de orientações que me parecem suficientes. [...] Aquilo que é insuficiente [...] é a capacidade de o implementar, seja pelas estruturas locais, seja pelas nacionais, seja pelas entidades públicas locais, seja mesmo pelos agentes privados porque, mesmo ao nível do mercado privado, temos grandes défices de competências [...]” (Diretor de Projeto de Guimarães 2012.)

Uma preocupação evidenciada em relação ao PENT é a ausência de produtos, que na opinião do nosso entrevistado, são estratégicos para o Minho e para a região norte. São eles: o Golfe; o Turismo de Habitação; e o Turismo em Espaço Rural.

“Eu penso que o PENT tem de ser reestruturado, porque ele foi lançado [...] há quatro anos e [...] há dois aspetos que consideramos ser importantes: um é que o produto Golfe pode ser, deve ser considerado estratégico para esta região do Minho e quem diz o Minho diz para a região Norte [...]. O outro é que o Turismo de Habitação, o Turismo em Espaço Rural, também devem ser produtos es-

tratégicos, porque neste momento está disperso quer pelo Turismo de Natureza quer pelo *Touring* [...]” (Presidente da ADRIL e da TURIHAB.)

### 3.4. RECURSOS IDENTIFICADOS E SUA OTIMIZAÇÃO NO QUADRO DE UM DESTINO DE TURISMO CULTURAL

Em termos de recursos identificados, a autarquia e as instituições culturais identificam, a nível cultural, o centro histórico de Ponte de Lima e, a nível natural, a paisagem protegida das lagoas de Bertandos como os principais recursos disponíveis. A técnica da AREA Alto Minho também identifica o centro histórico e as zonas de paisagem protegida (Sítios da Rede Natura) como principais recursos turísticos locais, e refere ainda a importância do território no seu todo. As áreas protegidas são também referidas pela CCDR-N.

As instituições de ensino superior, por seu lado, referem a importância da gastronomia (a técnica da AREA Alto Minho também o refere) e da participação dos residentes, e a importância de alguns monumentos que se situam fora da vila, como o Paço do Curutelo, em Freixo. São igualmente evidenciados os solares, o rio, a biodiversidade e o parque nacional Peneda-Gerês (PNPG).

O setor dos serviços também identifica a componente monumental da vila, as lagoas, as ecovias, os solares, a gastronomia, as festas e as tradições, a náutica, as Feiras dos Petiscos e a Feira do Cavalo. Uma forma de melhor rentabilizar as ecovias, foi sublinhado que poderia ser através de pacotes.

O diretor de projeto Guimarães 2012 refere como principais recursos na região norte as áreas património mundial, os centros históricos das vilas e cidades e o património imaterial, ou seja, o capital simbólico do território, os processos de industrialização, as festas e os rituais. No entanto, defendeu que o território não sabe, ainda, vender esses produtos e continua muito fechado em si mesmo:

“[Aposta na] relação entre o que é património físico, património imaterial e produção contemporânea. Penso que é neste triângulo que se pode fazer o sucesso do turismo da região Norte [...]”. (Diretor de Projeto Guimarães 2012.)

No que ao estágio de desenvolvimento do turismo cultural se refere, o Município defende que está numa fase de crescimento e indica-nos que o produto está a ser desenvolvido através de alguns projetos âncora:

“Está numa fase de crescimento; está a crescer porque o Museu dos Terceiros é uma atratividade cultural [...]. Estamos a desenvolver mais projetos, [...] vamos ter a Casa da Terra, [...] onde vamos fazer a promoção de todos os produtos tradicionais e a cultura de Ponte de Lima [...]” (Vereador do Turismo de Ponte de Lima).

O IPVC, referindo-se à situação do turismo cultural na região, é de opinião que está estagnado. As Associações, por sua vez, dizem que está numa fase de crescimento. Retêm-se de seguida as declarações do representante do IPVC:

“O Turismo tem de estar constantemente em mudança, [...] eles [os turistas] querem tudo o que é tradicional mas

com um toque de modernidade. E o que é que nós estamos a fazer a esse respeito? Não estamos. Do ano passado para este ano o que é que vamos apresentar de novo? Nada [...]” (Coordenador do Curso do Turismo do IPVC).

O diretor de projeto Guimarães 2012, por seu lado, refere que o turismo cultural está numa fase inicial de desenvolvimento, dado que a consciência de que a dimensão cultural tem importância turística é recente. Defende que a dimensão cultural é o fator que motiva as pessoas a ir a um sítio. Este entrevistado foi um dos que indicou a necessidade de gerar experiências criativas nos territórios que vão ser visitados.

O Arquivo Municipal refere a continuação dos Serões de História Local como forma de sensibilizar as pessoas e promover o património imaterial. Por sua vez, a coordenadora da biblioteca sugeriu a implementação de visitas guiadas com um guia que explicasse a história local e os monumentos. Defendeu ainda a criação de uma organização destinada a desenvolver atividades que tirassem partido das lendas, através da dramatização.

A técnica da AREA Alto Minho concretizou a sua resposta sublinhando as potencialidades decorrentes da existência de lagoas, ecovias, montras gastronómicas e da serra de Arga. Finalmente, o docente da Universidade Fernando Pessoa (UFP) defendeu nos seguintes termos a necessidade de serem definidos os públicos-alvo do turismo criativo:

“É [necessário] atrair públicos com uma sensibilidade ecológica e com capacidade económica. Viana está a definir e os comércios estão a fechar. Temos de criar uma sociedade mais atrativa [...]. O território tem de criar ofertas para os diferentes públicos” (Docente e Investigador da UFP).

No que às associações diz respeito são de opinião que as potencialidades que existem atualmente são relevantes. Assumem, entretanto, que subsistem entraves externos (crise económica e financeira vivida) e internos (baixa qualidade dos transportes disponíveis e más comunicações públicas).

## 4. ANÁLISE ESTRATÉGICA

A análise do tipo estratégico (SWOT – *Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*) consiste, resumidamente, na construção de um quadro de fraquezas, ameaças, potencialidades e oportunidades, tomando por objeto de aplicação a problemática em estudo. Desse modo, através de uma sistematização das determinantes de evolução previsível do objeto de estudo, pode-se apostar na melhoria das condições que o enquadram. Obviamente, neste caso, está em perspectiva habilitar Ponte de Lima a responder de forma mais eficaz aos desafios que se lhe põem em termos de estratégia turística. Como se deixou dito logo a abrir este artigo, está em causa incentivar este pequeno núcleo urbano a tornar-se mais atrativo, o que pode ser conseguido pela via da criação de um novo produto turístico.

Apesar das potencialidades que lhe são reconhecidas, o setor do turismo em Ponte de Lima tem ainda um peso relativamente baixo na economia local, se comparado com

outras vilas do país e, sobretudo, atendendo ao potencial de recursos existente. Este panorama está relacionado com diversos problemas que importa identificar e ultrapassar.

De forma resumida, no Quadro 2, fazendo presente os dados gerais que se retiveram e as opiniões recolhidas junto dos agentes que entrevistámos, identificam-se as forças, fraquezas, oportunidades e, também, as ameaças com que se depara Ponte de Lima em matéria de desenvolvimento do seu turismo.

Na nossa ótica e com base no que se sistematiza no Quadro 2, importa sublinhar as seguintes dimensões no que respeita a pontos fortes. Em primeiro lugar, o município de Ponte de Lima possui um património natural e paisagístico rico e diversificado, que se tem preservado, e o município também é rico em património material e imaterial, com destaque para o seu centro histórico e o seu rico património etnográfico. Este reconhecimento é revelado consensualmente pelos agentes entrevistados.

A ruralidade é outro dos seus maiores atributos, conferindo uma identidade cultural tão complexa quanto rica, em património natural e humano. Este património, se corretamente gerido, pode reverter em mais-valias para o tu-

risimo, em particular, o turismo criativo pelas suas tradições ancestrais ligadas ao ciclo agrícola.

A proximidade à sede do distrito (cerca de 30 minutos de distância) facilita a relação entre o município e Viana do Castelo. O facto de ter aumentado a sua população, inclusive a jovem, também incrementa o potencial em matéria de recursos humanos necessários para a qualidade da oferta de serviços.

Por outro lado, no que aos pontos fracos respeita, podem-se sublinhar os seguintes: o estacionamento que continua a efetuar-se no leito de cheia do rio Lima, o que impossibilita a plena fruição do espaço do areal daquele rio; o excesso de tráfego rodoviário verificado no centro da vila e na zona ribeirinha, dimensão que aparece genericamente identificada pelos agentes locais entrevistados; a elevada taxa de analfabetismo, que em 2001 se situava ainda nos 12%, com nítidas consequências ao nível do défice de empreendedorismo; a base económica débil e pouco diversificada, em que os agricultores são de idade avançada e pouco recetivos à inovação; o facto de Ponte de Lima ter um dos mais baixos poderes de compra do Minho-Lima.

#### QUADRO 2. ANÁLISE SWOT DO MUNICÍPIO DE PONTE DE LIMA

<b>Forças</b>	<b>Fraquezas</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Património natural e paisagístico rico e diversificado;</li> <li>– Elevado grau de preservação ambiental;</li> <li>– Potencialidades ligadas ao património material e imaterial;</li> <li>– Município com uma posição geográfica central no Minho;</li> <li>– O crescimento da população jovem.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Baixo nível de qualificação de recursos humanos (elevada taxa de analfabetismo);</li> <li>– Estacionamento no leito de cheia do Lima;</li> <li>– Excesso de tráfego rodoviário no centro da vila;</li> <li>– Base económica débil e pouco diversificada;</li> <li>– Baixo poder de compra.</li> </ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aproveitamento turístico/paisagístico e valorização do leito do rio;</li> <li>– Requalificação das margens do Lima;</li> <li>– Lugares de elevado interesse patrimonial;</li> <li>– Golfe;</li> <li>– Hipódromo e centro equestre;</li> <li>– Casas de turismo no espaço rural;</li> <li>– Clube Náutico (desportos náuticos);</li> <li>– Festas, romarias e outras manifestações culturais próprias;</li> <li>– Imagem muito positiva;</li> <li>– Proximidade geográfica à Galiza;</li> <li>– Mudança das motivações da procura;</li> <li>– Proximidade de polos universitários;</li> <li>– Realização de “Guimarães 2012”;</li> <li>– Realização da “CEJ 2012” em Braga;</li> <li>– Construção de centro de congressos;</li> <li>– Projeto de casa autossustentável.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Falta de uma cultura empresarial virada para o associativismo e cooperação;</li> <li>– Lacunas na promoção turística;</li> <li>– Ausência de uma imagem consolidada como destino turístico cultural;</li> <li>– Risco associado ao desenvolvimento de uma lógica de turismo de massas;</li> <li>– Tráfego automóvel no centro histórico;</li> <li>– Degradação do rio Lima.</li> </ul>

Fonte: Elaboração própria.

Surpreende-nos o facto de os entrevistados não terem considerado o estacionamento que continua a efetuar-se no leito de cheia do rio Lima como uma das fraquezas da vila. Provavelmente, este facto é assumido como algo comum a que as pessoas se habituaram. Tanto mais que o estacionamento no leito do rio é um dos elementos que contribuirá para a elevada pressão no centro da vila, em termos do tráfego de veículos particulares.

Ainda assim, importa relevar as seguintes oportunidades: o aproveitamento turístico paisagístico que é possível fazer, bem como do próprio leito do rio; a valia turístico-paisagística que se pode conseguir com a requalificação das margens do Lima; a existência de lugares detentores de elevado interesse turístico, entre os quais a área da paisagem protegida das lagoas de Bertandos; São Pedro d'Arcos, a quinta pedagógica de Pentieiros, as ecovias, as

casas de turismo em espaço rural, o PNPG, a serra de Arga (elementos comunmente identificados pelos entrevistados como mais-valias do município), e o centro histórico; o potencial associado ao produto Golfe; o hipódromo e o centro equestre; o clube náutico, pela mais-valia daí resultante em matéria de potencial de dinamização de desportos náuticos; a vasta e variada oferta de eventos e atividades de animação, como as Feiras Novas, a Vaca das Cordas, o Festival de Jardins, a Feira do Cavalo, a Feira Quinzenal e, ainda, festas e romarias várias, que no seu conjunto podem configurar um calendário de eventos mais alargado aos municípios vizinhos, como Braga e Guimarães; a proximidade geográfica à Galiza reserva um estatuto de território estratégico para Ponte de Lima na captação de turistas; a mudança que se vem verificando nas motivações da procura, com crescente valorização das áreas menos massificadas e com maior qualidade de vida, do contacto com a natureza, da descoberta de produtos diferentes e originais; a proximidade a polos universitários – para além da Escola Profissional de Ponte de Lima, existe a Escola Superior Agrária, a Universidade Fernando Pessoa e a Universidade Aberta. Sublinha-se que no discurso dos agentes locais vários dos recursos antes enunciados são tidos como atributos estruturantes da atual capacidade de atração turística de Ponte de Lima, mas são também assumidos como elementos estruturadores do renovar da oferta turística que possa ser prosseguida. Em concreto, conforme surge sublinhado nos depoimentos, entre outros, do coordenador do curso de Turismo do IPVC, do docente investigador da Universidade Fernando Pessoa e do vereador do turismo da Câmara Municipal de Ponte de Lima, as Feiras Novas, a Vaca das Cordas e o Festival de Jardins, sendo já momentos centrais do acolhimento turístico de Ponte de Lima, encerram em si enormes potencialidades em matéria de contributo para a formatação de um projeto de turismo mais ativo.

Além destes polos, temos ainda na região o Instituto Politécnico de Viana do Castelo, a Universidade do Minho e a Universidade Católica, que proporcionam as condições para a formação de novos técnicos, e podem ser um potenciador de criatividade e de intercâmbios humanos variados. Acrescem ainda: a realização da Capital Europeia da Cultura “Guimarães 2012” e da Capital Europeia da Juventude 2012 em Braga, pelo seu efeito imediato de divulgação do território e atração de visitantes; a construção de um Centro de Congressos para potenciar o Turismo de Negócios; e o projeto de construção de uma casa autosustentável, que o docente investigador da Universidade Fernando Pessoa acredita poder ajudar a dinamizar o turismo científico.

Quanto às ameaças, dimensão a que os nossos entrevistados estão menos atentos, pode-se enunciar as seguintes: a falta de uma cultura orientada para o associativismo e cooperação entre os agentes, com consequências na descoordenação e fragmentação de iniciativas públicas e privadas; as lacunas que se registam na promoção turística sobre as quais divergem as opiniões dos entrevistados, re-

lacionadas não só com a dispersão de recursos e o escasso aproveitamento de sinergias mas também com a fraca utilização das novas tecnologias como meio de promoção e comercialização; a ausência de uma imagem consolidada como destino turístico cultural; o risco da persistência de uma orientação para o turismo de massas, com a consequente saturação da capacidade de carga dos territórios e a destruição de recursos; e o estacionamento que persiste no leito de cheia do rio Lima.

## 5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Com esta investigação, pensa-se ter ficado evidenciado que o turismo pode dar um grande contributo para o desenvolvimento de pequenos núcleos urbanos como Ponte de Lima, uma vez que se posiciona como um dos setores com mais potencial de crescimento. Para tal, importará assegurar a diversificação e a originalidade dos produtos oferecidos.

O presente artigo pretendeu, também, contribuir para a divulgação de um novo discurso, em que o elemento central é a criatividade, e para a oportunidade subsistente de associar esta às estratégias de turismo cultural. Naturalmente que o potencial turístico daí decorrente só é real se for possível contar à partida com uma boa carteira de recursos endógenos e se for possível criar adesão para tal projeto nos variados agentes ligados ao turismo e, de um modo geral, ao território em que se pretende intervir.

Ponte de Lima tem uma posição de centralidade no Minho. Por contrapartida, possui ainda uma população bastante desqualificada [de que a taxa de analfabetismo verificada em 2001 (12%) era indicador expressivo] e conta com uma base económica débil e pouco diversificada. Estes dados desfavoráveis contrastam, por outro lado, com a respetiva riqueza em recursos naturais e patrimoniais, materiais e imateriais, os quais permitem a potenciação do turismo e de novos produtos turísticos. A este nível destacamos o centro histórico, as lagoas de Bertandos e São Pedro d'Arcos, a Quinta de Pentieiros, a serra de Arga, a proximidade ao PNPG, o rio Lima e os múltiplos eventos culturais. Quanto ao património construído, além do civil, tem ainda o religioso. No património imaterial, além das festividades, tem as lendas, e histórias e memórias que povoam o imaginário popular, ou seja, um rico património oral.

Ao nível das acessibilidades, Ponte de Lima tem facilidades de acesso e proximidade a outros destinos como Porto, Braga, Guimarães, Galiza, que poderão propiciar visitas de turistas que, inclusive, não tenham como primeiro destino aquela vila.

Em matéria de estratégia de comunicação e marketing, o que subsiste como uma dimensão pouco atendida, seria interessante o desenvolvimento de parcerias de diversas naturezas, entre agentes do território e destes com outros de municípios vizinhos. No plano de comunicação, em concreto, importa desde logo fazer uso mais generalizado de novos métodos de comunicação. Como fator favorável,

conta-se, desde logo, com a imagem muito positiva de que Ponte de Lima beneficia.

Quanto ao envolvimento dos diversos atores no desenvolvimento do turismo (município, associações, setor dos serviços, instituições culturais, instituições de âmbito regional), das entrevistas realizadas conclui-se que demonstram uma forte sensibilidade para o setor, o que poderá ser um bom ponto de partida no processo da sua convocação para que se tornem atores do projeto de desenvolvimento entrevistado.

Ao nível dos recursos, sublinha-se uma vez mais a necessidade de haver mais organização e de se elaborarem pacotes turísticos consistentes. Importa, por outro lado, requalificar a oferta existente a nível hoteleiro e de restauração, devendo esta necessidade ser equacionada como prioritária. Atrair um novo tipo de visitantes reclama também configurar uma oferta hoteleira ajustada ao respetivo perfil.

A melhoria do calendário de eventos e a elaboração de uma agenda cultural conjunta com outros municípios do território envolvente seriam, igualmente, formas eficazes de promover Ponte de Lima. Os eventos pensados em conjunto, ao longo do ano, poderiam configurar num esboço de programa cultural, onde iniciativas como o Festival de Ópera e o Festival de Jardins se configuram já como peças de um projeto de destino cultural criativo. Conforme foi já sublinhado, as Feiras Novas e a Vaca das Cordas são outros elementos de amarração do turismo cultural que, estando já bem implantados no terreno, podem ser potenciados na perspetiva da renovação do destino. Reforçando essa dimensão, seria interessante, por exemplo, desenvolver em Ponte de Lima um projeto de músicas étnicas, seguindo o que se faz anualmente em Sines (Festival Músicas do Mundo).

Concluindo: é nosso convencimento que Ponte de Lima tem potencial para consolidar a sua posição como destino turístico de qualidade e, inclusive posicionar-se melhor no segmento dos destinos de turismo cultural, fazendo apelo, nomeadamente, ao conceito de turismo ativo. Para tanto, todavia, será necessário que os agentes do território, públicos e privados consigam coordenar melhor as respetivas ações e tornar efetivos novos produtos turísticos. Estes devem ir ao encontro das mudanças que se vêm verificando nas preferências de certos setores da procura turística, que, ao que se sabe, buscam férias mais ativas e, em muitos casos, mais criativas e singulares.

## BIBLIOGRAFIA

- Cadima Ribeiro, José (2009), “Cidades Criativas: do conceito à ação política”, in *Planeamento Territorial*, (disponível em: <http://www1.eeg.uminho.pt/economia/jcadima/> – acedido em 15 de Julho de 2009).
- Cadima Ribeiro, José e Remoaldo, Paula Cristina (2011), “Cultural heritage and tourism development policies – the case of a Portuguese U.N.E.S.C.O. World Heritage City”, chapter 4 of Part 4 (Tourism planning and development), *Economics and Management of Tourism: Tendencias and Recent Developments*, Coelho, M.; Matias, Á. (orgs.), Universidade Lusíada Editora, Coleção Manuais, Lisboa, pp. 199-223.
- C.M.P.L. (2002), *Relatório do Plano Director Municipal de Ponte de Lima*, Plano Director Municipal, Ponte de Lima, Câmara Municipal de Ponte de Lima.
- Escaleira, José (2008), *Apontamentos da disciplina de Economia, Cultura, Ambiente e Desenvolvimento* – Mestrado em Planeamento e Organização do Espaço Territorial, Universidade Católica Portuguesa, Núcleo de Braga, ano lectivo de 2007/2008.
- Florida, Richard (2002), *The Rise of the Creative Class*, New York, The Perseus Books Group.
- Florida, Richard e Tinagli, Irene (2004), *Europe in a Creative Age*, Carnegie Mellon Software Industry Center (disponível em [http://www.gmit.ie/research/report\\_europe\\_in\\_the\\_creative\\_age.pdf](http://www.gmit.ie/research/report_europe_in_the_creative_age.pdf) – acedido em 29-03-2009).
- Fundação Serralves (2008), *Estudo Macroeconómico para o desenvolvimento de um cluster das Indústrias Criativas na Região do Norte*, Porto, Fundação de Serralves (disponível no site: <http://www.serralves.pt/gca/?id=3800> – acedido em 28-11-2008).
- Haarich, Silke e Lenfers, Edith (2000), “Publicly Supported Cultural Infrastructure and the Culture Industries in Bilbao”, extraído de AAVV – *Culture industries in Europe*, MWMTV, Dusseldorf, pp. 129-135.
- Henriques, Eduardo Brito (2003), “Culture et emploi dans l’Aire Métropolitaine de Lisbonne. La Composante du secteur économique de la culture”, in *Geographie Économique Société*, 5, pp. 223-242.
- I.N.E. (2002), *Censos 2001*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística ([www.ine.pt](http://www.ine.pt)).
- I.N.E. (2008), *Anuário Estatístico da Região Norte de 2007*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística ([www.ine.pt](http://www.ine.pt)).
- I.N.E. (2008), *Estimativas da População Residente de 2007*, Lisboa.
- Jackson, L. (2008), “Residents’ perceptions of the impacts of special event tourism”, *Journal of Place Management and Development*, Vol. 1, n.º 3, pp. 240-255.
- Kunzmann, Klaus (2006), “The Creative Metropolis”, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano, La città di città: Un progetto strategico per la regione urbana Milanese, Instituto dei Ciechi di Milano, 20 February 2006, [on-line] disponível em: <http://www.planum.net/topics/kunzmann-epp.html> – acedido em 27 de Janeiro de 2009.
- Landry, Charles, Bianchini, Franco, Ebert, Ralph, Gnad, Fritz e Kunzmann, Klaus (1996), *The Creative City in Britain and Germany*, United Kingdom and Germany, Anglo-German Foundation.
- Mota, Mécia, Remoaldo, Paula Cristina e Cadima Ribeiro, José (2010), “A evolução do turismo cultural e os desafios que se colocam aos pequenos núcleos urbanos: o caso de Ponte de Lima”, *I Congresso Internacional de Turismo da ESG/IPCA – Produtos e Destinos Turísticos de Excelência* – 1 e 2 de Outubro de 2010, Barcelos, 22 pp.

- Plaza, Beatriz, Tironi, Manuel e Haarich, Silke (2009), "Bilbao's Art Scene and the "Guggenheim effect" Revisited", *European Planning Studies*, Vol. 17, n.º 11, pp. 1711-1729.
- Remoaldo, Paula Cristina e Machado, Helena (2008), *O Sofrimento Oculto. Causas, cenários e vivências da infertilidade*, Porto, Edições Afrontamento.
- Richards, Greg e Raymond, Crispin (2000), "Creative Tourism", in *ATLAS News*, n.º 23, pp. 16-20.
- Richards, Greg e Wilson, Julie (2006), "Developing creativity in tourists experiences: A solution to the serial reproduction of culture?", *Tourism Management*, 27, pp. 1209-1223.
- Richards, Greg (2009), "Tourism development trajectories: From culture to creativity?", in *Asia-Pacific Creativity Forum on Culture and Tourism*, Jeju Island, Republic of Korea, 3-5 June 2009.
- Sá, António, Lima, Carlos, Babo, Elisa, Portugal, José, Sá, Rita, Silva, Luís, Pimentel, Nuno (2007), *Plano de Acção Sectorial para o Turismo*, Vol. 2, Diagnóstico, Valimar Comunidade Urbana.
- Selada, Catarina e Vilhena da Cunha, Inês (2008), "A criatividade é "um produto urbano"?", in *Público*, segunda-feira, 4 de Fevereiro de 2008 (disponível em <http://www.inteli.pt/cms/view/id/6/> – acedido em 27-01-2009).
- Simeon, Maria, Buonincontri, Piera, Trapani, Giovanni Di (2009), "Importance, features and trends of cultural tourism in Italy: The case Pompeii, Herculaneum and the Archaeological system of Vesuvius", in *Advances in Tourism Economics 2009*, Conference Proceedings, Lisbon, 25 p.  
<http://www.maushabitos.com/> (acedido em 01-05-2011).

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

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

1. Embora a Revista Portuguesa de Estudos Regionais (RPER) não seja membro do Committee on Publication Ethics (COPE), a sua Direcção Editorial decidiu declarar a sua adesão aos princípios do Código de Conduta do COPE, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2012 (<http://publicationethics.org/files/Code%20of%20conduct%20for%20journal%20editors4.pdf>).
2. Só serão em princípio aceites para avaliação na RPER artigos que nunca tenham sido publicados em nenhum suporte (outra revista ou livro, incluindo livros de Actas). Exceptua-se a divulgação anterior em séries do tipo “working papers” (eletrónicas ou em papel). Outras excepções pontuais podem ser aceites pela Direcção Editorial, se os direitos de reprodução estiverem salvaguardados.
3. 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.
4. 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 16 semanas após a submissão do artigo, os seus autores serão contactados pela Direcção Editorial, sendo-lhes comunicado o 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 dis-

porão 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.

5. A RPER poderá organizar números especiais de natureza temática, na sequência de conferências, *workshops* ou outros eventos relevantes na sua área de interesse. Embora nestes casos o processo de avaliação dos artigos possa ser simplificado, a RPER manterá ainda assim, escrupulosamente, o princípio de revisão pelos pares de todos os artigos.
6. Excepcionalmente a RPER poderá contudo publicar artigos “por convite”, ou seja não sujeitos ao crivo de revisores. A singularidade destes artigos será sempre assinalada, de forma transparente, na sua primeira página.
7. A RPER reconhece o direito dos membros da sua Direcção Editorial (incluindo o seu Director) a submeterem artigos para publicação. Sempre que um membro da Direcção Editorial é autor ou co-autor de um artigo, então é necessariamente excluído do processo de revisão, em todos os seus passos, incluindo a decisão final.
8. A RPER reconhece o direito de recurso de qualquer sua decisão relativa à aceitação de um artigo para publicação. Esse recurso é endereçado ao Director que deverá informar toda a Direcção Editorial. Os termos do recurso serão enviados aos revisores, que terão um prazo máximo de 30 dias para se pronunciarem em definitivo. No caso de não haver acordo entre os dois *referees*, a Direcção Editorial tem obrigatoriamente de indicar um terceiro especialista. Não existe novo recurso, para uma segunda decisão que decorra deste processo.
9. A RPER encoraja a publicação de críticas relevantes, por outros autores, a artigos publicados nas suas páginas. Os autores criticados têm sempre a possibilidade de resposta.
10. Os *referees* estão sujeitos ao dever de confidencialidade, quer quanto ao conteúdo dos artigos que apreciam, quer quanto aos seus próprios comentários, devendo mais em geral garantir que todo o material que lhes é submetido é tratado em confiança. Será sempre enviada aos revisores a informação sobre os princípios do Código de Conduta referido em 1.
11. Uma vez o artigo aceite, e feito o trabalho de formatação gráfica prévio à sua publicação 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. Só serão aceites correcções de forma.

12. Ao autor e a cada um dos co-autores de cada artigo aceite será oferecido um exemplar do número da Revista em que o artigo foi publicado.
13. 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.
14. As propostas de artigo deverão ser enviadas por e-mail para rper@apdr.pt, ou pelo correio, para o Secretariado Técnico da Revista: APDR - Universidade dos Açores 9700-042 Angra do Heroísmo – PORTUGAL. Para informações ou para a comunicação posterior o contacto com o Secretariado Técnico far-se-á pelo e-mail: rper@apdr.pt.

## **B. NORMAS RESPEITANTES À ESTRUTURA DOS ARTIGOS**

1. Os autores deverão enviar o artigo completo (conforme os pontos seguintes), por e-mail ou em CD-rom, para os contactos referidos no ponto 14 das Normas A.
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”.
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 vetorial 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 quatro. Só deverão ser considerados autores os que contribuíram directa e efectivamente para a pesquisa reflectida no trabalho.
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, em português e em inglês, 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. Deve ser também incluída na primeira página uma nota sobre as instituições financiadoras da investigação que conduziu ao artigo. Este nota é obrigatória quando pertinente.
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 5, e ainda 2 a 5 códigos do Journal of Economic Literature (JEL) apropriados à temática do artigo, a 3 dígitos, como por exemplo R11. Os títulos, os resumos, as palavras-chave e os códigos JEL 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. 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. Silva (1998:3))”.
3. O estrito cumprimento das normas à frente só é obrigatório na versão final dos artigos, após aceitação. Ainda assim, recomenda-se fortemente a sua adopção em todas as versões submetidas.
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 “Silva (2003: 390-93)”: está-se a referir a obra escrita em 2003 pelo

autor “Silva”, nas páginas 390 a 393. Deverá usar-se “Silva (2003: 390-93)” e não “SILVA (2003: 390-93)”. No caso de uma mera referência do autor bastará indicar “Silva (2003)”.

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: Silva (2003a: 240) e Silva (2003b: 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: Silva, Hermenegildo (2007a), *A Teoria dos Legumes*, Coimbra, Editora Agrícola Colectâneas: Sousa, João (2002), “Herbicidas e estrumes” in Cunha, Maria (coord.), *Teoria e Prática Hortícola*, Lisboa, Quintal Editora, pp. 222-244

Artigos de Revista: Martins, Vicente (2009), “Leguminosas Gostasas”, *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 CONCERNING PAPERS SUBMISSION AND EVALUATION

1. Although the Portuguese Review of Regional Studies (RPER) is not a member of the Committee on Publication Ethics (COPE), its Editorial Board decided to adhere to the principles of the COPE Code of Conduct, from January 1<sup>st</sup> 2012 onwards (<http://publicationethics.org/files/Code%20of%20conduct%20for%20journal%20editors4.pdf>).
2. In principle, only papers that have never been published (in another journal or book, including conference Proceedings) can be considered for publication in RPER. The previous publication in a series of “working papers” (electronic or paper format) is an exception to this rule. The Editorial Board may agree with other sporadic exceptions, when copyrights are secured.
3. When a paper is submitted to RPER, authors must explicitly state that it will not be submitted for publication in any other journal 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.
4. Papers submitted for publication will always be reviewed (anonymously) by two experts in the area, invited by the Editorial Board. Both referees will offer their comments and classify it in accordance with the criteria defined by the Editorial Board. The reviewing criteria include originality, consistency, readability and the paper’s formal correction. The authors will be informed by the Editorial Board of the results of the evaluation within 16 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. 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 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.
5. RPER may organize special issues on specific themes, following conferences, workshops, or other events relevant in its area of interest. Although, in these cases, a simplifying shorter reviewing process may be adopted, the principle of peer-review selection will always be preserved.
6. Exceptionally, RPER may publish articles “by invitation”, meaning that they are not subject to the reviewing process. These outstanding articles, however, are always clearly signaled as such in their front page.
7. RPER acknowledges the right of the members of its Editorial Board (including its Director) to submit papers to the journal. When an author or co-author is also a member of the Editorial Board, he/she is excluded from the reviewing process in all its stages, including the final decision.
8. RPER acknowledges the authors’ right of appeal on any publishing decision of the Editorial Board. That appeal is made to the Director of RPER that will inform the Editorial Board. The new arguments will be sent to the reviewers, asking for a final judgment within a 30-day term. In case of disagreement between the two referees, the Editorial Board is compelled to appoint a third reviewer. There is no further appeal for a second decision ensuing this process.
9. RPER positively welcomes cogent criticism on the works it publishes. Authors of criticized material will have the opportunity to respond.
10. Reviewers are required to preserve the confidentiality on the contents of the papers and on their comments, and requested, more generally, to handle all the submitted material in confidence. Proper information on the principles of the Code of Conduct referred in 1. will always be provided to the reviewers.
11. Once the paper has been accepted and 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 RPER within five days. Only formal corrections will be accepted.
12. Each author and co-author of accepted papers will be offered a number of the published issue
13. Articles cannot exceed 30 pages after being formatted according to the present norms, including the title page, the summary page, notes, tables, graphics, maps and references.
14. Papers must be sent, by e-mail to [rper@apdr.pt](mailto: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. For further informa-

tion or future contact please use the e-mail address: rper@apdr.pt.

## **B. NORMS CONCERNING PAPERS STRUCTURE**

1. The authors must send a complete version of the paper by e-mail or on a CD-Rom by mail, in the original Microsoft Word file, to the contacts specified in point 14 of Norms (A).
2. 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 must have no more than four co-authors. Exceptions may be accepted when a reasonable explanation is presented to the Editorial Board. Authorship must be limited to actual and direct contributors to the conducted research.
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 set to 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 author's affiliation. In the case of several authors, please indicate the contact person for correspondence. A remark on funding institutions of the research or related work leading to the article – that is compulsory when it applies – must be placed as well in this first page.
9. Second page shall contain the title and the abstract of the paper, in English and, if possible, in Portuguese as well, with no more than 800 characters, followed by two lines, one with the key-words to a limit of 5, and the other with the proper Journal of Economic Litera-

ture (JEL) codes describing the paper. JEL codes must be from 2 up to 5, with three digits, as for example R11. The title, the abstract, the key-words and the JEL codes area all compulsory, at least in English.

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. 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 CONCERNING BIBLIOGRAPHIC REFERENCES**

1. The references listed at the end of each paper shall only contain citations and references actually mentioned in the text.
2. 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. Silva (1998:3))").
3. Although their meeting in preliminary versions is recommendable, the bibliographic norms below are mandatory for the final (accepted) version only.
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 "Silva (2003: 390-93)", refers to the work written in 2003 by the author Silva, on pages 390 to 393. If the author is merely mentioned, indication of "Silva (2003)" 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: Silva (2003a: 240) and Silva (2003b: 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: Silva, Hermenegildo (2007a), *The Vegetables Theory*, Cambridge, Agriculture Press  
 Collection: Sousa, João (2002), "Weed Killers and Manure" in Cunha, Maria (coord.), *Farming - Theories and Practices*, London, Grassland Publishing Company, pp. 222-244  
 Journal Papers: Martins, Vicente (2009), *Tasty Broccoli*, *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

## **12.º Workshop da APDR**

*Modelos Input-Output*

Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Leiria | 15 de Fevereiro de 2012

[http://www.apdr.pt/evento\\_12](http://www.apdr.pt/evento_12)

## **RSAI Conference | 9th World Congress of the Regional Science Association International**

*Changing Spatial Patterns in Globalising World*

Timisoara, Romania | 9-12 May 2012

<http://www.rsai2012.uvt.ro/>

## **PRSCO Conference | 3<sup>rd</sup> International Conference of RSAI**

*Regional Science and Sustainable Regional Development: Sustainable Development and Policy Decision of Mineral Regions*

Beijing, China | 30<sup>th</sup> March -1<sup>st</sup> April 2012

## **2<sup>nd</sup> RSAI Summer Course in Macau**

*REGIONAL SCIENCE AND SUSTAINABLE REGIONAL AND URBAN DEVELOPMENT - Theory, Analysis and Operational Models*

Macau, China | 26<sup>th</sup> March - 3<sup>rd</sup> April 2012

<http://www.regionalscience.org/Table/Summer-Courses/Summer-Course-MACAO/>

## **3<sup>rd</sup> RSAI Summer Course in Azores**

*REGIONAL AND URBAN ECONOMICS - Policy Analysis of Complex Systems*

São Miguel Island, Azores, Portugal | 30<sup>th</sup> May - 9<sup>th</sup> June 2012

<http://www.regionalscience.org/Table/Summer-Courses/Summer-Course-May/June-2012-AZORES/>

## **18th APDR Congress | Innovation and Regional Dynamics | 6<sup>th</sup> Congress of Nature Management and Conservation**

University of Algarve, Faro, Portugal | 14<sup>th</sup>-16<sup>th</sup> June 2012

**Portuguese-Spanish Workshop on Integrated Management for**

**Sustainable Development** | Sánlucar de Guadiana, Spain | 13<sup>th</sup> June 2012

**Jointed initiative with 15th Uddevalla Symposium**

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

## **ERSA Congress | 52<sup>nd</sup> European Congress of the Regional Science Association International**

Bratislava, SLOVAK REPUBLIC | 21<sup>th</sup> - 25<sup>th</sup> August 2012

<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*

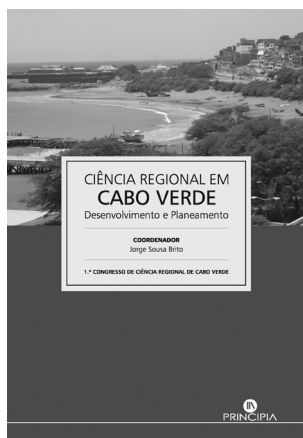
<http://www.apdr.pt/encontros/Huambo/>

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

*Os desafios da Ciência Regional na África Ocidental*

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

# LIVROS/BOOKS



## **Ciência Regional em Cabo Verde**

Coordenador: Sousa Brito, Jorge

«O desenvolvimento das regiões depende do capital territorial nelas enraizado e das redes e dos fluxos que as vivificam. Este é um tema seminal da ciência regional que é sempre actual e importa retomar para reflexão e debate. Isto é ainda mais explícito num país como Cabo Verde, onde as facetas tangíveis e intangíveis, públicas e privadas do capital territorial estão intrinsecamente ligadas aos fluxos e redes de pessoas, de capitais, de conhecimento e de bens que a situação geográfica e a força cultural deste país possibilitam e potenciam.»

A presente compilação reúne as comunicações mais relevantes do I Congresso de Ciência Regional de Cabo Verde que a Universidade Jean Piaget de Cabo Verde em boa hora acolheu tendo especialmente em conta a particularidade que é a conjugação do carácter transdisciplinar da universidade com a natureza regional das vivências insulares cabo-verdianas. Uma conjugação que conduz a uma «dinâmica de desenvolvimento complexa, sob o confronto constante de realidades micro-regionais com realidades de dimensão macro-regional».

Jorge Sousa Brito

Data: Abril 2011; ISBN: 978-989-8131-83-6; N.º páginas: 224

## **Compêndio de Economia Regional – Volume I: teoria, temáticas e políticas**

Coordenadores: Silva Costa, José; Nijkamp, Peter

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 2010; ISBN: 978-989-8131-55-3; N.º páginas: 888



## **Compêndio de Economia Regional – Volume II: métodos e técnicas de análise regional**

Coordenadores: Silva Costa, José; Nijkamp, Peter; Dentinho, Tomaz

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 2011; ISBN: 978-989-8131-78-2; N.º páginas: 760





### **Desafios Emergentes para o Desenvolvimento Regional**

Coordenadores: Dentinho, Tomaz Ponce; Viegas, José Manuel

Este livro corresponde ao primeiro de uma série de três obras e responde a uma proposta da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional junto dos seus associados para a realização de três estudos sobre temas importantes para o desenvolvimento regional em Portugal: um primeiro sobre os problemas emergentes para o desenvolvimento regional, outro sobre casos de desenvolvimento regional e um terceiro sobre modelos operacionais de desenvolvimento regional.

O objectivo desta primeira obra é responder a questões emergentes para a problemática do desenvolvimento regional em Portugal nomeadamente as que se relacionam com os impactos territoriais que resultam de alterações profundas no movimento de pessoas, de capital, de energia e de mercadorias estimuladas por fenómenos globais. O resultado é um desafio estruturado e fundamentado à reinvenção das políticas tradicionais de desenvolvimento regional; pelo público, pelos políticos, pelos técnicos e pelos cientistas.

Data: Setembro 2010; ISBN: 978-989-8131-77-5; N.º páginas: 400

### **Modelos Operacionais de Economia Regional**

Coordenadores: Ramos, Pedro; Haddal, Eduardo; Anselmo, Eduardo

Num tempo em que, cada vez mais, se tornam claros os riscos de valorização excessiva do curto prazo, vale a pena dar atenção aos temas e aos processos que condicionam a melhoria sustentável da qualidade de vida. É disso que o desenvolvimento regional cuida.

Casos de Desenvolvimento Regional é um livro diferente. No conteúdo e na forma. Focado na economia e política do desenvolvimento regional, estabelece uma ponte entre teoria e prática que visa preencher uma falha no mercado editorial. Foi escrito para satisfazer dois públicos-alvo: inúmeras disciplinas de ensino superior no espaço lusófono e ibérico que versam sobre questões de desenvolvimento económico e social e profissionais ligados à formulação de políticas e à dinamização de acções colectivas visando a competitividade e a coesão dos territórios.

Adopta a metodologia de “casos de estudo”, com exercícios propostos no final de cada capítulo. Possui alguns textos em inglês para viabilizar a sua utilização com estudantes não fluentes em português. Os contributos foram escolhidos através de um processo competitivo para reunir experiências profissionais complementares, da academia à execução operacional, passando pelas formulação e avaliação de políticas e pela dinamização de actores.

Data: Junho 2011; ISBN: 978-989-8131-82-9; N.º páginas: 560



### **Casos de Desenvolvimento Regional**

Coordenador: Baleiras, Rui Nuno

Num tempo em que, cada vez mais, se tornam claros os riscos de valorização excessiva do curto prazo, vale a pena dar atenção aos temas e aos processos que condicionam a melhoria sustentável da qualidade de vida. É disso que o desenvolvimento regional cuida.

Casos de Desenvolvimento Regional é um livro diferente. No conteúdo e na forma. Focado na economia e política do desenvolvimento regional, estabelece uma ponte entre teoria e prática que visa preencher uma falha no mercado editorial. Foi escrito para satisfazer dois públicos-alvo: inúmeras disciplinas de ensino superior no espaço lusófono e ibérico que versam sobre questões de desenvolvimento económico e social e profissionais ligados à formulação de políticas e à dinamização de acções colectivas visando a competitividade e a coesão dos territórios.

Adopta a metodologia de “casos de estudo”, com exercícios propostos no final de cada capítulo. Possui alguns textos em inglês para viabilizar a sua utilização com estudantes não fluentes em português. Os contributos foram escolhidos através de um processo competitivo para reunir experiências profissionais complementares, da academia à execução operacional, passando pelas formulação e avaliação de políticas e pela dinamização de actores.

Data: Setembro 2011; ISBN: 978-989-8131-85-0; N.º páginas: 800

