

# AS VANTAGENS COMPETITIVAS DAS CIDADES DO INTERIOR DE PORTUGAL: o caso da Beira Interior

Pedro Guedes de Carvalho\*  
Tiago Neves Sequeira\*\*

## RESUMO

A problemática deste artigo centra-se nas diferenças de competitividade entre interior e litoral, tomando os territórios concelhios como espaço de análise. Não obstante as enormes diferenças conhecidas, supôs-se poder existir um potencial de competitividade nas cidades do interior do país, numa concepção de competitividade que se baseia na ideia de que *“o ponto de partida para uma política eficaz de desenvolvimento do interior é a recusa em considerar esses espaços como espaços marginais a cargo do país e a adopção de uma nova visão desses territórios como espaços de oportunidades”* (MEPAT, 1998).

Perante o cenário de um maior número de abordagens científicas de natureza territorial e multidisciplinar e da maior ênfase sobre a necessidade de reformulação de políticas sectoriais face ao persistente fosso de níveis de desenvolvimento entre litoral e interior, julgou-se interessante realizar um estudo que procurasse dar visibilidade aos elementos diferenciadores entre a Beira Litoral e a Beira Interior, que constituem a NUT II – Região Centro de Portugal.

Neste artigo perseguem-se dois objectivos essenciais: (1) sistematizar um conjunto de resultados recentes sobre competitividade das cidades médias da região centro de Portugal, com especial preocupação em enfatizar vantagens competitivas das cidades do interior e (2) lançar um elemento novo de discussão, que consiste no papel das novas tecnologias da informação (NTI) como factor potenciador dessa competitividade.

Os resultados obtidos perspectivam algumas das oportunidades que se podem colocar aos aglomerados urbanos do interior para competirem com outros centros urbanos mais consolidados e dinâmicos, quase todos localizados no litoral.

**Palavras – Chave:** competitividade urbana, especialização, informação, clusters, vantagens competitivas, política territorial.

\* Assistente no Departamento de Gestão e Economia da Universidade da Beira Interior (UBI). Visiting Scholar na Universidade de Illinois at Urbana – Champaign – E.U.A. Bolseiro da Fundação para a Ciência e Tecnologia.

\*\* Licenciado em Economia pela Universidade da Beira Interior. Estudante de doutoramento da Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa (UNL). Bolseiro da Fundação para a Ciência e Tecnologia.

## 1 – Vantagens Competitivas das cidades médias

A cidade média parece ter benefícios quer em relação ao centro urbano mais pequeno (uma vez que já atingiu uma dimensão suficiente de internalização da aglomeração - escala, prestígio e qualidade, intensidade dos fluxos e fontes de informação, qualificação urbana), quer quando comparada com a grande cidade (não sente ainda o efeito das deseconomias<sup>1</sup> associadas a um crescimento desmesurado - poluição, tráfego, processos de marginalização e degradação urbana).

As cidades de média dimensão têm, segundo Ferrão, Henriques e Neves (1994:1127-1140), uma nova posição no quadro económico-social, devido às mudanças ocorridas nos planos económico, social e territorial. De facto, de uma visão baseada no desenvolvimento polarizado, que reflectia essencialmente as concepções de *Christaller* e que julgava o ordenamento equilibrado do território como restrição à macrocefalia gerada pela capital ou pelas grandes cidades, passamos hoje ao conceito de cidades intermédias.

Esta nova visão acarreta uma mutação importante na forma de *pensar a cidade*. O novo conceito deixa a abordagem meramente estatística centrada na população e nas funções urbanas, para acentuar os aspectos qualitativos e o novo papel relacional e de organização reticular. A cidade deixa de ser um mero ponto no modelo hierárquico de crescimento urbano e passa a ser vista como aglomerado populacional onde as interacções estão integradas no espaço territorial que a circunda, constituindo com outras cidades e regiões uma teia de múltiplas complementaridades cujo resultado é superior à mera soma das partes (rede de cidades)<sup>2</sup>. Tal como o próprio vocábulo *intermédia* indica, estas cidades estão numa trajetória para o futuro, o que admite que os novos contextos relacionais possam criar condições de novas centralidades através da rede de transportes, de novos mercados e de interacção transfronteiriça<sup>3</sup>. Os aspectos relacionais assumem por isso maior importância na avaliação da *dimensão* ideal da cidade do que os aspectos meramente quantitativos.

O domínio urbano entendido como o *âmbito de comunicação de grupos humanos heterogéneos através do espaço* (Webber, 1964:105-109) é então o conceito que está aqui em causa quando se avaliam as oportunidades de uma cidade; ; digamos que a unidade de

---

<sup>1</sup> Se não seguir modelos de outros centros urbanos de maior projecção, importando desajeitadamente planeamentos e formas urbanas.

<sup>2</sup> É, aliás, notória a importância que o Conselho da Europa dedica a esta matéria através do programa RECITE, que auxilia a constituição de parcerias de cooperação entre cidades (CE, s/d:21).

<sup>3</sup> Criados pela existência de uma universidade ou hospital, por exemplo; o caso de Viseu com os Itinerários Principais 3 e 5; as relações de cooperação entre cidades (e seus agentes) de zonas fronteiriças.

análise da competitividade passa a ser a relação entre os actores e não os actores em si mesmo.

Em primeiro lugar quase 80% da actividade económica dos países se centra nos centros urbanos, o que exige encará-los como lugares de todas as oportunidades – inovação, serviços, mercado de trabalho, diversidade e atractividade.

Em segundo lugar se por um lado se verifica um processo de integração comunitária das instituições, por outro a descentralização para os níveis regional e local torna-se inevitável como forma de resposta às novas exigências dos consumidores. Como constata Ferrão, Henriques e Neves (1994:1131), são "*dois eixos de evolução estreitamente associados: i) em primeiro lugar, o reforço do papel das cidades enquanto elementos estruturantes do território e motores de desenvolvimento regional; ii) paralelamente, a formação de arranjos territoriais fisicamente descontínuos, assentes em estruturas reticulares fortemente conectadas, levando à emergência de «configurações territoriais do tipo arquipélago»*".

Por último, as novas tecnologias, que aumentam vertiginosamente a velocidade de circulação da informação, estão ainda sub-aproveitadas nas ligações entre cidades da mesma rede mesmo que fisicamente distantes. Não obstante sair reforçada a complementaridade entre as cidades e a sua competitividade em relação a outras redes ou mesmo dentro da rede, os espaços intersticiais podem permanecer esquecidos, podendo a prosperidade de uma rede de cidades não estar ligada com a do seu *hinterland*.

Contudo nem todas as redes de cidades têm obtido sucesso. A União Europeia reconheceu, em Junho de 1997, no *Informal Meeting of Ministers responsible for spatial planning*, que havia alguma dificuldade na criação de *clusters* (redes) urbanos em áreas pouco densas, na reestruturação das velhas cidades industriais, bem como na atracção de instituições e empresas de envergadura internacional para as cidades médias (Meeting of Ministers, 1997:18)<sup>4</sup>. Algumas virtudes têm, no entanto, sido atribuídas a cidades médias ou redes de cidades dinâmicas, como sejam: uma rede fluída de comunicações (interna e com o exterior), um ambiente de instrução e capacidade de investigação superiores à média, um ambiente residencial seguro e atractivo para segmentos qualificados da população activa; diversidade das oportunidades de emprego; núcleo urbano central acessível; forte apoio às actividades de âmbito cultural e empenhamento activo das instituições públicas na vida da cidade (Ferrão, Henriques e Neves, 1994:1134). Também

---

<sup>4</sup> Parte da explicação poderá, no nosso ponto de vista, ser dada pela fraca autonomia estrutural dos agentes (empresas, pessoas, instituições).

Thompson (1968:52) defendia que uma série de áreas urbanas de pequena e média dimensão, ligadas por boas vias de comunicação e outras possibilidades de transporte podem formar uma folgada rede de mercados inter-relacionados. De qualquer forma interessará sempre mais o modo como a rede é formada do que propriamente a quantidade de relações existentes, muitas vezes redundantes e que em nada favorecem ganhos de competitividade.

Realça-se a importância destes aspectos, não só na sua vertente mais relevante das complementaridades mas também na oportunidade criada para a minimização de fenómenos psicossociais como o bairrismo, propensamente mais presentes nas regiões menos povoadas e com dificuldades de articulação, que exigem políticas de redes numa lógica de envolvimento dos agentes para que vislumbrem maiores possibilidades de retorno dos seus investimentos.

## **2 – As novas tecnologias da informação (NTI) e o conhecimento na redefinição das políticas urbanas que tornam o espaço mais competitivo**

Os sistemas e as instituições seguem as pessoas e os seus movimentos numa óptica de percepção da procura. No modelo pós-fordista os custos de transporte já não assumem a mesma importância; a base produtiva pode dispersar-se no espaço físico sem perda de ganhos o que não se encontra em consonância com a estrutura hierárquica e funcional herdadas pela maioria das instituições. Se no sector privado, a internalização das inovações tem vindo a ser feita com estratégias de colusão com empresas internacionalizadas, já no sector público essa melhoria de performance é mais lenta, sobretudo porque a execução de políticas não consegue ser coerente ao nível territorial, contradizendo mesmo a maior parte das decisões sectoriais de níveis hierárquicos superiores.

Se, por um lado, as NTI podem criar um efeito perverso, aumentando a assimetria criada pelo aumento exponencial da quantidade de informação produzida (e reproduzida) sem que exista a suficiente capacidade de internalização e sua transformação em conhecimento utilizável, por outro lado, podem alterar significativamente as condições de vida locais, uma vez que possibilitam a trans-territorialização de algumas das actividades actualmente líderes na cadeia de valor. É este contexto contraditório que, a ser explorado, pode constituir um interessante desafio para um grande número de espaços urbanos usualmente considerados periféricos, uma

vez que há um claro déficit de políticas urbanas eficientes. Estão por identificar os agentes locais com maiores efeitos multiplicadores.

De simples objecto de observação, a cidade pode ser entendida como uma categoria económico-espacial com regras precisas de funcionamento que transformam as políticas urbanas em importantes instrumentos de política económica.

No seu estudo empírico, Capello (1998) verifica que o novo paradigma das cidades em rede, combina melhor a teoria com a prática e afirma que as vantagens de uma mudança estrutural na cidade podem não resultar obrigatoriamente de um aumento de população. Isto indicia que o problema da competitividade urbana não é tanto o da dimensão óptima mas antes o de uma escala eficaz de cidade.

Cada cidade pode considerar-se como uma ‘nova’ instituição, onde poucos agentes económicos são detentores de informação privilegiada que, a ser estrategicamente utilizada, pode levar à melhoria do conjunto (da cidade) no panorama da sua competitividade externa.

Dada a intensidade relacional que permite, o meio urbano é por excelência um ambiente de criação de oportunidades, sobretudo um ambiente propício ao tratamento qualificado da informação disponível. A crescente urbanização faz com a cidade continue ainda a ser o espaço de análise económica das políticas (urbanas), uma vez que, apesar das NTI, continuará a ser imprescindível complementar o ciberespaço com o contacto directo, informal, que decanta a informação e favorece a maturação necessária à tomada de decisões relevantes<sup>5</sup>.

As pessoas, a sua memória colectiva, as instituições e as relações intangíveis nas formas de interacção social podem transformar a oferta ilimitada de informação num novo bem económico – o conhecimento como informação socialmente utilizável e relevante.

São as políticas urbanas, no entanto, que podem favorecer a utilização desse conhecimento, acrescentando valor ao espaço, tornando-o mais competitivo no contexto das suas relações com os outros, melhorando a qualidade de vida e o seu valor de mercado.

### **3 – Vantagens Competitivas das cidades do interior**

“o litoral, pela escala, pela localização e pelos recursos disponíveis continua a evidenciar mais potencialidades e é nitidamente mais atraente para os investidores nacionais e estrangeiros”

Citado em Alves, Manuel Brandão (1994)

A estrutura urbana do interior de Portugal é uma das mais débeis da União Europeia, enquanto que a do Litoral apresenta uma competitividade significativa e um crescente grau de internacionalização (DGOTDU,1997:257,421). As migrações que desde os anos trinta assolam o interior do país em busca de melhores condições de empregabilidade no litoral (e também no estrangeiro) criaram condições para o seu progressivo esvaziamento demográfico e empresarial. Com o aumento da densidade, aumentavam no litoral os dinamismos de mercado que possibilitaram a existência de economias de escala e aglomeração<sup>6</sup>.

Não obstante todos os constrangimentos políticos que historicamente se têm imposto ao interior, ele representa cerca de 70% do território nacional e 30% da população, que constituem valores não desprezíveis.

Se os argumentos anteriormente apresentados forem aceites, é agora necessário saber formular a estratégia que torne competitivas as cidades do interior do país, o que significa que é necessário saber como identificar as vantagens competitivas que devem ser preservadas pelas cidades do interior, na medida em que, refazer a História não parece viável.

Assumiremos neste argumento que se se pretender que a equidade seja um objectivo da política económica, não interessa repetir o modelo de desenvolvimento seguido pelo litoral. As cidades do interior devem aproveitar as capacidades instaladas e as características que as diferenciam positivamente das do litoral, devem potenciar as suas características únicas e traçar uma estratégia que fortaleça o aproveitamento económico dessas oportunidades.

### **4 – Identificação das características positivas e vantagens competitivas das cidades médias em Portugal: o dilema litoral/interior**

Neste estudo parte-se das dimensões da qualidade de vida nas capitais de distrito portuguesas, definidas por Mendes (1999), no estudo *Onde viver em Portugal: Clima,*

---

<sup>5</sup> Sobre este assunto há um interessante artigo de Jess Gaspar (1998), onde os resultados sugerem que as telecomunicações podem ser um importante complemento ou pelo menos não são substituto das interações face a face nas cidades.

<sup>6</sup> Ao que não é alheio o facto de os migrantes serem usualmente agentes com maior propensão ao risco.

Criminalidade, Desemprego, Habitação, Mobilidade, Património, Poder de Compra, Poluição e Serviços.

Utilizando a análise estatística de *clusters* identificaram-se cinco que permitem hierarquizar as cidades capitais de distrito do continente. O quadro seguinte sintetiza os resultados principais dessa análise.

**QUADRO 2 – CLUSTERS E SEUS PONTOS FORTES E FRACOS**

<i>Clusters</i>	<b>Cidades</b>	<b>Pontos fortes</b>	<b>Pontos fracos</b>
<b>1ª cidade</b>	Lisboa	Desemprego(1ª), Poder de Compra(1ª), Património(1ª), Serviços(1ª) e Clima(1ª)	Mobilidade(5ª), Habitação(5ª) e Poluição(5ª)
<b>2ª cidade</b>	Porto	Poder de Compra(2ª), Serviços(2ª) e Património(2ª)	Desemprego(4ª), Mobilidade(3ª), Habitação(4ª) e Poluição(4ª)
<b>Cidades médias em forte crescimento</b>	Aveiro, Braga, Faro, Leiria, Setúbal e Viseu	Clima(2ª), Habitação(2ª), Mobilidade(1ª) e Desemprego(2ª)	Criminalidade(5ª), Património(4ª) e Serviços(5ª)
<b>Cidades médias em fraco crescimento ou estagnadas</b>	Bragança, Castelo Branco, Coimbra, Évora, Guarda, Santarém, Viana do Castelo e Vila Real	Criminalidade(2ª), Desemprego(3ª), Mobilidade(2ª), Habitação(1ª) e Poluição(2ª)	Poder de compra(4ª) e Clima(4ª)
<b>Cidades em declínio</b>	Beja e Portalegre	Poluição(1ª) e Criminalidade(1ª)	Desemprego(5ª), Poder de Compra(5ª), Mobilidade(4ª), Património(5ª) e Clima(5ª)

Nota: entre parentesis a posição do *cluster* em cada dimensão.

Os dois primeiros *clusters* são constituídos pelas duas maiores cidades (são de facto os últimos a aglomerarem-se, uma vez que apresentam uma grande *distância* de todas as outras). Apresentam como principais pontos fortes o poder de compra, os serviços e o património; Lisboa distingue-se ainda pelos baixos índices de desemprego e pelo clima. São pontos fracos: a mobilidade, o custo da habitação (que deverá estar associado ao primeiro) e a poluição.

O terceiro *cluster* é constituído pelas cidades capitais de distrito do litoral, essencialmente industriais e que experimentaram nos últimos anos um importante crescimento económico e demográfico. Distinguem-se pela positiva pelo custo da habitação, pela mobilidade, pelo clima e o pelos baixos índices de desemprego. Na

generalidade, no entanto, não estão bem dotadas de serviços e património e são relativamente inseguras.

O quarto *cluster* é constituído pelas cidades do interior (à excepção de Coimbra e Viana do Castelo), com forte peso do sector terciário e cujo crescimento económico e/ou demográfico tem sido lento ou nulo. São cidades com um custo da habitação relativamente reduzido, com menor criminalidade e poluição e com alguma mobilidade; são pontos fracos o baixo poder de compra e o clima.

Por fim o *cluster* constituído pelas capitais de distrito Beja e Portalegre apresentam vantagens de pouca poluição e baixos índices de criminalidade mas com elevado índice de desemprego, baixo poder de compra, mobilidade reduzida e baixos índices nas dimensões definidas para património e clima.

Todos os *clusters* são estatisticamente diferentes em todas as dimensões, excepto no clima, o que permite validar a distribuição das capitais de distrito nestes *clusters*.

Aplicando a metodologia de avaliação das vantagens competitivas definida por Sequeira (1999)<sup>7</sup> às dimensões referidas anteriormente as principais conclusões são as seguintes:

- ◆ as cidades do litoral apresentam vantagens absolutas em relação às dimensões desemprego, poder de compra e clima; as cidades do interior apresentam vantagens absolutas nas dimensões: criminalidade, poluição e custo de habitação;
- ◆ as cidades do interior apresentam vantagens relativas em relação às dimensões: património, mobilidade e serviços<sup>8</sup>.

Este ensaio permite um primeiro esboço das características que distinguem as cidades Capitais de Distrito do litoral das do interior, conseguindo identificar grupos mais ou menos homogêneos de cidades que se distinguem entre si. É, portanto, possível, não só identificar grupos de cidades ao nível nacional, bem como estabelecer uma clara distinção entre cidades do litoral e cidades do interior. As próximas secções abordarão o caso das cidades da Região Centro de Portugal, com ênfase em distinguir as características próprias das cidades da Beira Interior.

---

<sup>7</sup> Baseada na Análise da Variância.

<sup>8</sup> Um vez que muitos dos indicadores são concelhios, estes resultados são também influenciados pela distinção urbano/rural.

## 5 – O Caso da Beira Interior

Na Região Centro, as cidades do interior são pequenas e médias cidades que não ultrapassam os 25.000 habitantes. Contudo nelas vivem cerca de 250.000 mil cidadãos em redor dos 6 centros mais importantes, o que representa 65% da população de toda a região. Esta realidade sugere que as vantagens da escala só poderão ser alcançadas pela sua organização em rede aproveitando as sinergias da complementaridade. Entendemos que, à sua dimensão, cada uma tem potencialidades que podem ser aproveitadas e dinamizadas.

Sequeira (1999) conclui que embora a Beira litoral tenha vantagens absolutas em todos os factores de competitividade analisados, excepto nos ligados à urbanidade (e seus aspectos negativos) e segurança; encontraram-se vantagens comparativas das cidades da Beira Interior nos factores ligados ao sector terciário (incluindo turismo) e à qualificação dos recursos e dos serviços.

O quadro 3 sistematiza as principais vantagens competitivas dos concelhos da Beira Litoral face à Beira Interior e vice-versa.

**QUADRO 3 – VANTAGENS COMPARATIVAS POR DIMENSÕES DE COMPETITIVIDADE**

Regiões	Beira Litoral	Beira Interior
Dimensões de Competitividade		
Factores Básicos	Poder de Compra (V.A.)	Turismo (V.R.)
	Empregabilidade (V.A.)	Sector terciário/Consumo (V.R.)
	Acessibilidade rodoviária, marítima e aérea (V.A.)	Acessibilidade ferroviária (V.R.)
Factores Avançados	Dinamismo e internacionalização (V.A.)	Qualificação (V.R.)
Ambiente Urbano	Urbanidade/Densidade (V.A.)	Segurança Urbana (V.A.)

Fonte: Sequeira (1999)

**Legenda:**

V.A. – Vantagem Absoluta

V.R. – Vantagem Comparativa (Relativa)

Um ambiente não poluído, que poderá decorrer da fraca densidade populacional, se aliado a um planeamento urbano cuidado e qualificado, que privilegie os espaços amplos dedicados às pessoas no centro da cidade podem ser um forte factor de atracção<sup>9</sup>. Se

<sup>9</sup> Porter (1998:381) afirma que o primeiro passo para desenvolver um modelo de desenvolvimento económico é identificar as verdadeiras vantagens competitivas da *inner city*. Frequentemente têm estado associados ao trabalho e aos custos depreciados do terreno, mas só os atributos únicos poderão sustentar negócios viáveis.

adicionarmos uma prestação de serviços de saúde e de cultura de qualidade e um ambiente social qualificado, está criado o mote para a atracção de quadros qualificados desde que acompanhados por novos negócios criadores de novas oportunidades de emprego.

Estas vantagens poderão ser criadas pela dinâmica gerada pelos serviços e instituições de ensino superior que, tendo já capacidade instalada, podem, por difusão, fomentar a criação de empresas inovadoras e dinâmicas fortalecendo laços de parceria que permitam a exportação de investigação e de quadros qualificados, isto é, a utilização por agentes externos da formação superior e da investigação feita na região. Também aqui, a nosso ver, deveriam ser aproveitadas as vantagens competitivas de articulação entre as diversas instituições, fortalecidas por uma estratégia/campanha integrada de *marketing* das capacidades instaladas nas diversas instituições da região e nos diversos campos: engenharias e tecnologias aplicadas, ciências e tecnologias da saúde e ciências económicas e empresariais, dado o conhecimento específico da cultura empresarial de pequenas unidades.

Identificadas que estão as potencialidades existentes, é necessária uma maior atenção às relações institucionais e pessoais no fomento da cooperação. Será esse o papel reservado aos activos intangíveis, ao *conhecimento*, que na sua tarefa de produzir e difundir informação economicamente relevante deve estimular os actores a agirem cada vez mais de acordo com uma racionalidade económica competitiva. As políticas deverão contribuir para a visibilidade dos territórios de acordo com as suas aptidões relativas, sejam elas em equipamentos, recursos humanos ou relações privilegiadas entre os agentes da cidade ou com agentes de outros territórios. Esta estratégia exige maior descentralização sobretudo nos critérios de distribuição de fundos estruturais, que, de outro modo continuarão a ser melhor utilizados pelas autarquias do litoral, conforme resultados obtidos por Ferreira (1999).

Em síntese, foram detectaram-se os seguintes factores fundamentais de competitividade para as cidades da Beira Interior (os quais podem ser eventualmente ser estendidos a outras cidades médias do interior de Portugal):

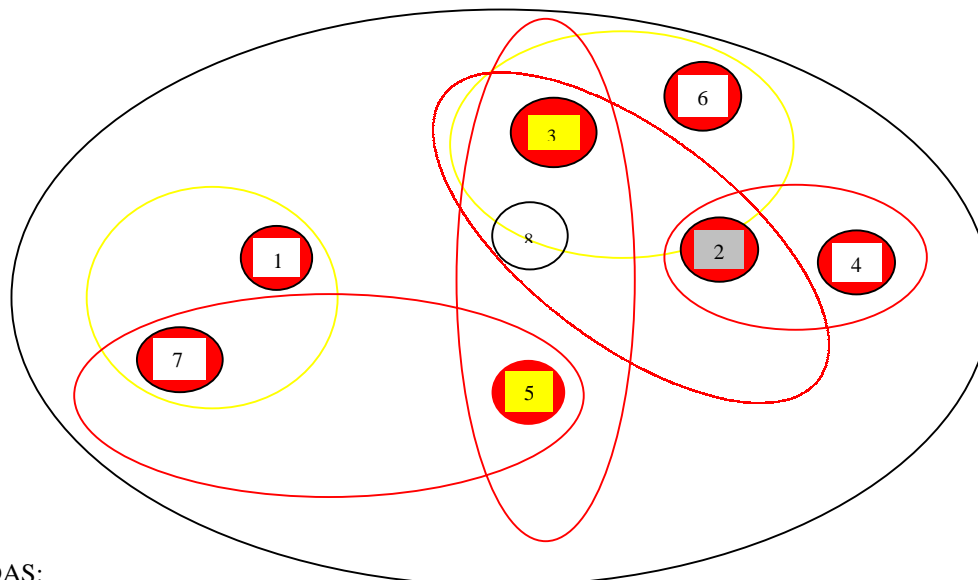
- ◆ Acesso à cultura e à saúde, ensino e investigação;
- ◆ Sector terciário especializado;
- ◆ Baixa densidade, ambiente e segurança.

A conjugação destes factores poderá atrair quadros qualificados e empresas utilizadoras de tecnologia e investigação e prestadoras de serviços com alto padrão de qualidade.

## Esquema 1 – Uma proposta de Organização de *Clusters* para a Beira Interior

RURAL

URBANO



LEGENDAS:

	Clusters a potenciar
	Clusters emergentes
	Clusters em declínio ou estagnados
	Relações emergentes
	Relações a potenciar

<i>Clusters:</i>
1 – Agricultura, Silvicultura e Agro-Indústrias.
2 – Têxteis e Vestuário.
3 – Ciência e Tecnologia (Educação Superior, Centros de Investigação, parques tecnológicos).
4 – Serviços não Comercializáveis (transportes, serviços sociais e pessoais, etc.) e comércio a retalho.
5 – Construção Civil (especialidades: recuperação de edifícios, isolamentos, requalificação urbana).
6 – Serviços não comercializáveis qualificados (quaternário).
7 – Turismo (rural, ambiental, cultural, de montanha, de rio, termalismo e de saúde, etc.).
8 – Indústrias de Ponta (material de construção; tecnologia de papel e têxtil, tecnologias da saúde e da vida (biotecnologias) e bioquímicas, etc.).

### Notas:

1. O Cluster 2 deve ser potenciado, apelando às empresas que empreguem alta tecnologia e que apostem na valorização da cadeia de produção (qualidade do produto, *design*, nas marcas próprias, comercialização);
2. O Cluster 8 não existe, mas existem condições para que possa surgir.

Fonte: Adaptado de Reigado *et al.* (1998), *Inovação Empresarial na Beira Interior*, assistência técnica ao programa operacional do Centro, U.B.I., Covilhã

O esquema 1 identifica os principais *clusters* empresariais existentes e a desenvolver na Beira Interior, seleccionados por Reigado *et al.* (1998) com base na ideia de competitividade transmitida anteriormente.

Os *clusters* 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 são passíveis de ser maximizados, uma vez que existem e estão identificados.

Os *clusters* 5 e 7 são emergentes, no sentido que as instituições de ensino superior e centros de investigação e a construção civil, têm vindo a demonstrar uma dinâmica crescente. Continuam, no entanto a ser *clusters* a potenciar, uma vez que se o primeiro está longe de ser maximizado, nomeadamente no apoio às actividades económicas e na atracção de empresas inovadoras, o segundo deve ser reorientado para o desenvolvimento de especialidades com potencial mercado local e regional, como sejam a reconstrução de edifícios em meio rural, a requalificação urbana e novas técnicas de construção e adaptação ao clima (nomeadamente as ligadas à fase dos acabamentos).

O *cluster* em declínio, ligado à indústria tradicional do têxtil lanifícios, terá de continuar a sua reestruturação, agora, sobretudo ao nível organizacional, da gestão e marketing internacional reforçando a capacidade de especialização em gamas elevadas da fileira têxtil<sup>10</sup>.

O *cluster* 8 não está identificado embora haja condições para que possa surgir, se se seguir a concepção estratégica apontada para a captação de empresas destes sectores aproveitando o potencial de Investigação e Desenvolvimento instalado.

No que se refere às relações entre *clusters*, apenas se identificam duas como emergentes: a relação que insere as actividades primárias num modelo de desenvolvimento eco-rural e turístico, exigindo diversificação funcional do espaço rural e a relação de aplicação que liga a ciência e tecnologia aos serviços especializados essencialmente na área da informática. Todas as outras relações estão longe de ser maximizadas e, constituindo lacunas evidentes, são novas oportunidades de crescimento de negócios e aumento das taxas de retorno dos investimentos.

## 6 – Conclusões

Uma nova abordagem da dimensão das cidades e a lacuna na aplicação eficiente das NTI levaram a considerar novas oportunidades para as cidades do interior do país que, para além de terem as tradicionais vantagens das cidades intermédias, podem agora encontrar uma nova abertura com o tratamento qualificado da informação pertinente e apropriada para o desenvolvimento proporcionada pela globalização das novas tecnologias da informação. Algumas oportunidades foram já detectadas ao nível do

---

<sup>10</sup> Importa dizer que, a crise não é de produtividade, uma vez que nesta indústria ela tem aumentado a taxa superior à média nacional.

potencial instalado de serviços qualificados, nomeadamente ligados ao ensino superior público, e ao acesso a serviços sociais e pessoais (saúde, cultura, educação).

Na impossibilidade de avaliar, para já, os activos intangíveis que condicionam a competitividade das cidades do interior, procurou-se, na linha de outros estudos anteriormente desenvolvidos, identificar grupos de cidades com características semelhantes e avaliar os seus pontos fortes e fracos. Fez-se ainda uma síntese dos principais resultados de outros estudos sobre as vantagens comparativas das cidades para o caso da região Centro (Beira Interior/Beira Litoral), procurando reforçar a necessidade de uma visão estratégica da estrutura empresarial/institucional como resultado das vantagens detectadas.

Parece que a identificação dos líderes de rede (pessoas, empresas, instituições públicas e privadas) e a aplicação destas abordagens a factores organizacionais e informacionais em meio urbano poderão constituir o próximo passo na avaliação da competitividade dos territórios, de forma a conhecer, com alguma probabilidade, como é que cidades com características semelhantes e sem autonomia estrutural de rede podem adquirir visibilidade, valor de mercado e oferecer qualidades de vida substancialmente diferentes.

## **Bibliografia**

- BRANDÃO, Manuel Alves (1994), «Anexo IV – Caracterização da Rede Urbana Portuguesa», em *A competitividade das áreas metropolitanas em Portugal*, trabalho de investigação científica regido pelo contrato nº11/94 estabelecido com a DGOTDU
- CAMAGNI, Roberto (1993), *Principi di Economia Urbana e Territoriale*, La nuova Italia Scientifica, Roma
- CAPELLO, Roberta (1998), «economies d'échelle et taille urbaine: theorie et études empiriques revisités» em *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, número 1
- CARVALHO, Pedro G. (1999), *Cluster informacional e as decisões na política urbana*, notas de um seminário científico, Abril, U.B.I. (não editado)
- CCRC (1998), *Diagnóstico Prospectivo da Região Centro*, Coimbra
- CE (1997), Informal Meeting Of Ministers Responsible For Spatial Planning Of The Member States Of The European Union (1997), *European Spatial Development Perspective (E.S.D.P.)*, First Official Draft, Noordwijk
- CES - Conselho Económico e Social (1997), *Parecer sobre A Política de Cidades*, Série Pareceres e Relatórios, Lisboa
- CURRAN, James e BLABURN, Robert (1994), *Small Firms and Local Economic Networks - The Death of Local Economy*, Paul Chapman publishing, Lda., London
- DGOTDU - Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1996), *Guia para a elaboração de planos estratégicos de cidades médias*, Dezembro, Lisboa

DGOTDU - Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (1997), *Sistema Urbano Nacional - Cidades médias e dinâmicas territoriais*, Colecção Estudos 3, Lisboa

DOMINGUES, Álvaro (1996), «Política Urbana e Competitividade» em *Sociedade e território*, Revista de Estudos Urbanos e Regionais, número 23, Outubro

FERRÃO, João, HENRIQUES, Eduardo Brito e NEVES, António Oliveira das (1994), «Repensar as cidades de média dimensão» em *Análise Social*, Vol. 129, pp. 1143 - 1147, Lisboa.

FERREIRA, Anabela (1999), “Avaliação espacial dos Quadros Comunitários de Apoio na Região Centro de Portugal”, trabalho de projecto para obtenção do grau de licenciatura em Economia na U.B.I.

GASPAR, Jess (1998), “Information Technology and the future of cities”, *Journal of Urban Economics* 43, pp. 136-156.

HALL, Peter (1990a)), *The Disappearing city?*, Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley

HALL, Peter (1990b)), *International Urban Systems*, Institute of Urban and Regional Development, University of California, Berkeley

LOPES, Simões Lopes (1971), *As Funções Económicas dos Pequenos Centros*, Fundação Caloust Gulbenkian, Centro de Economia e Finanças, Lisboa

MATEUS, Augusto (1998), «Competitividade, especialização e Desenvolvimento Regional» em *Economia Pura*, Outubro

MENDES, José (1999), *Onde viver em Portugal – uma análise da qualidade de vida nas capitais de distrito*, Edição da Ordem dos Engenheiros - Região Centro

MEPAT, Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional (1998), *Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES)*, Lisboa, Dezembro (CD-Rom)

PORTER, Michael (1993a), *A competitividade de Portugal: Desenvolver a Autoconfiança*, resumo da primeira fase, Edição da EXAME/CEDINTEC, Lisboa

\_\_\_\_\_ (1993b), *A vantagem Competitiva das Nações*, Editora Campus, Rio de Janeiro

\_\_\_\_\_ (1998), *On Competition*, Cap11, Harvard Business Review Book.

REIGADO *et al.* (1998), *Inovação Empresarial na Beira Interior*, assistência técnica ao programa operacional do Centro, U.B.I., Covilhã (não editado)

SEQUEIRA, Tiago (1999), “Aplicação Multivariante à competitividade territorial”, trabalho de projecto para obtenção do grau de licenciatura em Economia na U.B.I.

THOMPSON, Wilbur R. (1968), *Un Prefacio a la Economia Urbana*, Gustavo Gilli, Baltimore, Mariland